

Utlåtande Rotel II (Dnr KS 2019/1014)

Detaljplan för Tvärbanan Kistagrenen, sträckan vid Solvalla, del av Bällsta 1:9 m.fl. i stadsdelarna Riksby och Bällsta, DP 2017-17192-54

Framställan från stadsbyggnadsnämnden

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Detaljplan för Tvärbanan Kistagrenen, sträckan vid Solvalla, del av Bällsta 1:9 m.fl., DP 2017-17192-54, antas.

Föredragande borgarrådet Joakim Larsson anför följande.

Ärendet

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utbyggnaden av Tvärbanan Kistagrenen, etappen längs med Ulvsundavägen vid stadsdelarna Riksby och Bällsta. Detaljplanen ska möjliggöra en utbyggnad av dubbelspår för en ny linje, ett nytt hållplatsläge samt två teknikbyggnader, varav en inrymmer en likriktarstation.

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 kollektivtrafikresandet. Totalt är den planerade Kistagrenen åtta km lång, har elva hållplatser och passerar genom kommunerna Stockholm, Sundbyberg och Sollentuna. Av Kistagrenens totala sträcka ligger fem kilometer och sju hållplatser i Stockholms stad.

Planområdet berör endast mark som ägs av Stockholms stad och omfattar ca 995 meter spårväg. Delar av Stockholms stads mark är upplåten med tomträtt eller arrende. AB Storstockholms lokaltrafik är byggherre

Övriga delar av Tvärbanans sträckning hanteras i separata detaljplaner. Landstingsfullmäktige har den 13 december 2016 beslutat om finansiering och genomförande av Kistagrenen.

Beredning

Ärendet har initierats av stadsbyggnadsnämnden.

Mina synpunkter

Planerna för Tvärspårväg Kista finns med i Stockholmsöverenskommelsen från 2007 och det är glädjande att nu se dessa planer förverkligas. Utbyggnaden av spårvägen ökar tillgängligheten till arbetsplatser, rekreation och stadsliv vilket främjar det lokala näringslivet och knyter samman staden och länet.

Kistagrenens utbyggnad bidrar till att minska användningen av fossila bränslen, vilket ingår i stadens färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050.

Tvärbanan Kistagrenen ökar tillgängligheten till närliggande områden vilket skapar flöden genom och mellan områden där tillgängligheten tidigare varit bristfällig. Utbyggnaden är därför viktig även ur ett socialt hållbarhetsperspektiv. Hållplatsen och de utökade gång- och cykelkopplingar inom området förväntas bli en stor tillgång för framtida invånare i stadsutvecklingsområdet i Solvalla. För boende i Annedal innebär det en ökad möjlighet för fler att åka kollektivt då många föredrar spårbundna alternativ framför buss.

Ett gestaltungsprogram för Kistagrenen har tagits fram av landstingets trafikförvaltning med utgångspunkt att spårvägen ska anpassas till befintliga miljöer och i så stor utsträckning som möjligt integreras i stadsmiljön. På sträckan vid Solvalla går Kistagrenen på egen banvall som i stor utsträckning kommer att kläs med vegetation. Detta kommer, utöver att bidra till förbättrad dagvattenhantering och minskat buller, även leda till att barriäreffekten tonas ned.

Bilagor

1. Planbeskrivning
2. Granskningsutlåtande
3. Plankarta
4. Samrådsredogörelse

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Detaljplan för Tvärbanan Kistagrenen, sträckan vid Solvalla, del av Bällsta 1:9 m.fl., DP 2017-17192-54, antas.

Stockholm den 18 september 2019

På kommunstyrelsens vägnar:
ANNA KÖNIG JERLMYR

Joakim Larsson

Mats Larsson

Remissammanställning

Ärendet

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utbyggnaden av Tvärbanan Kistagrenen, etappen längs med Ulvsundavägen vid stadsdelarna Riksby och Bällsta. Detaljplanen ska möjliggöra en utbyggnad av dubbelspår för en ny linje, ett nytt hållplatsläge samt två teknikbyggnader, varav en inrymmer en likriktarstation.

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 kollektivtrafikresandet. Totalt är den planerade Kistagrenen åtta km lång, har elva hållplatser och passerar genom kommunerna Stockholm, Sundbyberg och Sollentuna. Av Kistagrenens totala sträcka ligger fem kilometer och sju hållplatser i Stockholm.

Planområdet berör endast mark som ägs av Stockholms stad och omfattar ca 995 meter spårväg. Delar av Stockholms stads mark är upplåten med tomträtt eller arrende. AB Storstockholms lokaltrafik är byggherre

Övriga delar av Tvärbanans sträckning hanteras i separata detaljplaner. Landstingsfullmäktige har den 13 december 2016 beslutat om finansiering och genomförande av Kistagrenen.

Beredning

Ärendet har initierats av stadsbyggnadsnämnden.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 13 juni 2019 följande.

- 1 Stadsbyggnadsnämnden godkänner förslaget till detaljplan och överlämnar det till kommunfullmäktige för antagande.
- 2 Stadsbyggnadsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 9 maj 2019 har i huvudsak följande lydelse.



Karta som visar planområdets avgränsning

Gällande detaljplaner

Följande detaljplaner gäller inom planområdet: Pl 7268, Pl 5681A, Dp 2006-20310, Apl BROM-155, 1744, 3777, 2676, P2002-08518. Markanvändningen inom planområdet regleras idag som bostadsändamål, tekniska anläggningar, park, kontor, gata och gc-väg.

Markägoförhållanden

Planområdet berör endast mark som ägs av Stockholms stad. Delar av Stockholms stads mark är upplåten med tomträtt eller arrende.

Övergripande beslut och styrande dokument

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. Överenskommelsen bekräftades i stora delar av de regionala parterna i ett avtal under 2009 (Vägverket, Banverket, Länsstyrelsen, Stockholms läns landsting, Stockholms stad och Kommunförbundet Stockholms län). Avsiktsförklaringen befästes i *Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010–2021*. Länsplanen och nationell plan har reviderats till att gälla perioden 2014-2025. Kistagrenens sträckning har arbetats fram genom ett flertal studier av Trafikförvaltningen. Förstudiearbetet färdigställdes 2011 och godkändes av landstingets trafiknämnd 2014. Landstingsfullmäktige tog 2016-12-13 § 207 beslut om finansiering och genomförande av Tvärbanan Kistagrenen.

Översiktsplan

Planerad utbyggnad av Kistagrenen överensstämmer i stort sett med den sträckning för Tvärbana Norra Ulvsunda-Kista-Helenelund som anges i översiktsplanen.

Riksintresse

Planområdet berör riksintresset för kommunikation Bromma flygplats. Även Ulvsundavägen utgör riksintresse utifrån sin funktion som förbindelselänk till flygplatsen.

Planförslaget

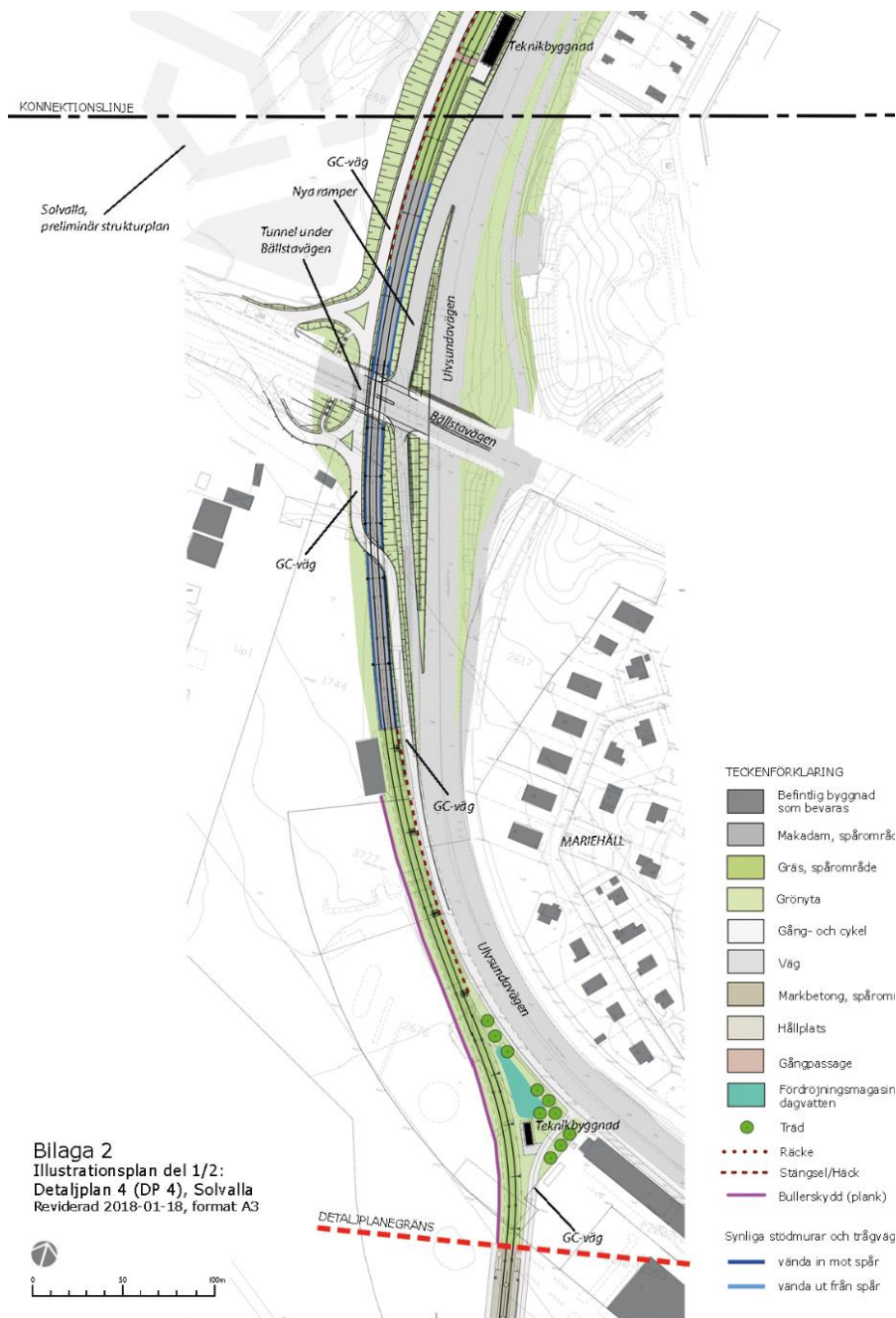
Övergripande

En utbyggnad av Tvärbanan Kistagrenen inom Stockholms stad är en del av hela sträckans utbyggnad mellan Ulvsunda industriområde i söder (Stockholms stad) till Helenelund (Sollentuna kommun) i norr. En resa mellan Alvik och Helenelund beräknas ta 23 minuter. En ny spårvagnsdepå planeras i Sundbyberg.

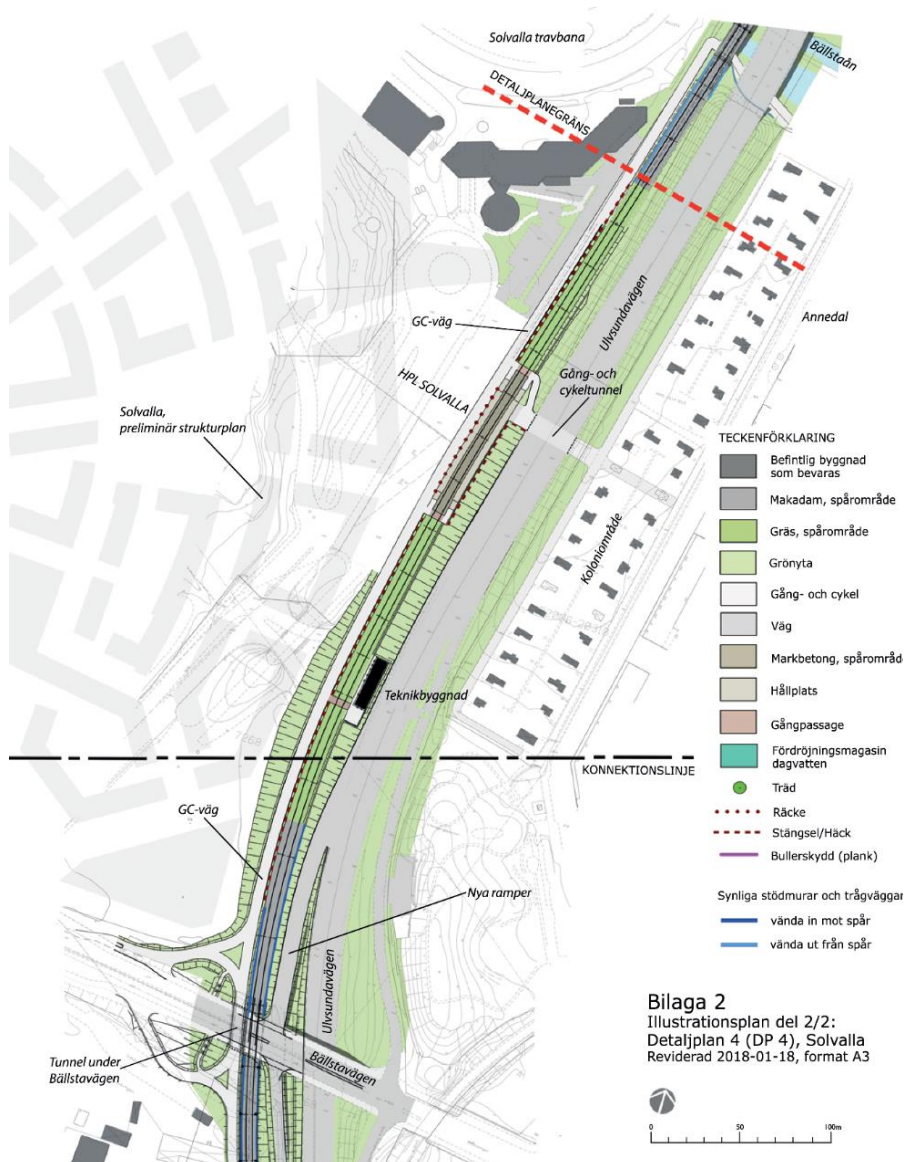
Planområdet

Planen möjliggör för utbyggnad av dubbelspår längs med Ulvsundavägen mellan hållplats Bromma flygplats och anslutning till bro över Bällstaån vid Solvalla travbana.

Under Bällstavägen möjliggörs för tunnel med parallell passage för gång- och cykelväg. Vid Solvalla tillskapas ett nytt hållplatsläge med två plattformar, varvid plankorsningar för gång- och cykeltrafikanter förläggs i den norra änden av hållplatsen. I planen möjliggörs även för en ny gång- och cykelkoppling från Annedal till hållplats Solvalla genom tunnel under Ulvsundavägen.



Illustrationsplan över planområdets södra del.



Illustrationsplan över planområdets norra del.

Spårvägen Kistagrenen är indelad i tre huvudtyper; spår i gatumiljö på reserverat utrymme, spår i gatumiljö i blandtrafik och spår på egen banvall. Sträckan Solvalla innefattar spår på egen banvall, vilket innebär få konfliktpunkter med övriga trafikslag på sträckan.

Hållplatsernas utformning och anslutningsvägarna till hållplatserna ska vara tillgänglighetsanpassade med en lutning som inte överstiger en meter stigning på 20 meters sträcka (max 5 %). Skillnaden mellan plattform och spårvagnarnas insteg ska vara så liten som möjligt i höjd- och sidled.

Ett genomförande av detaljplaneförslaget innebär rivning av fyra byggnader. På plankartan finns en bestämmelse om ändrad lovplikt som innebär att rivningslov inte krävs för byggnader som helt eller delvis ligger inom T1-område. Byggnaderna som rivs ligger inom flygplatsområdet och innefattar:

- Ett kontorshus, flyttat till platsen 2012.
- Brandstationen, uppförd 1949 och ritad av arkitekt Paul Hedqvist.
- Tankbilsgaraget/bensinstationen, uppförd 1948-50 efter ritningar av Paul Hedqvist.
- Kallgaraget, uppfört ca 1950

Ett gestaltungsprogram för Kistagrenen har tagits fram av landstingets trafikförvaltning. En utgångspunkt i arbetet med gestaltningen är att spårvägen ska anpassas till befintliga miljöer och i så stor utsträckning som möjligt integreras i stadsmiljön utan att utgöra en barriär.



Illustration hållplats Solvalla.



Illustration, vy från Bromma flygplats.

Planförslagets konsekvenser

Undersökning om betydande miljöpåverkan

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 och Storstockholms brandförsvär och har samråtts med länsstyrelsen, Sollentuna kommun och Sundbybergs stad. Kistagrenens utbyggnad bedöms totalt medföra en begränsad riskpåverkan.

En växande stad och sammanhängande stad

Näringsliv och kompetensförsörjning

En utbyggnad av spårvägen ökar tillgängligheten till arbetsplatser, rekreation och stadsliv vilket främjar det lokala näringslivet och knyter samman staden och länet.

Kulturmiljö i en växande stad

Detaljplanen innebär rivning av fyra byggnader inom flygplatsområdet. Dessa byggnader är:

- Ett kontorshus, flyttat till platsen 2012
- Brandstationen, uppförd 1949
- Tankbilsgaraget/bensinstationen, uppförd 1948-50
- Kallgaraget, uppförd ca 1950

Med stöd av den antikvariska konsekvensbeskrivningen av byggnaderna inom Bromma flygplats (2015-12-08) bedömer kontoret att rivningarna huvudsakligen får små till måttliga negativa konsekvenser på kulturvärden.

En socialt sammanhållen stad

En utbyggd kollektivtrafik gynnar vanligtvis kvinnor, barn och socioekonomiskt svaga grupper. Det innebär att Kistagrenen svarar mot ambitionen att jämställdhetsperspektivet ska genomsyra planeringen, samt kan bidra till att uppfylla funktionsmålet för jämställdhet i de nationella transportpolitiska målen.

För boende i Annedal innebär det en ökad möjlighet att fler väljer att åka kollektivt då många föredrar spårbundna alternativ framför buss. Tvärbanan Kistagrenen ökar tillgängligheten till närliggande områden vilket skapar flöden genom och mellan områden där tillgängligheten tidigare varit bristfällig. Utbyggnaden av Tvärbanan Kistagrenen är därför viktig ur ett socialt hållbarhetsperspektiv då den främjar sammanhållen stad.

Trafik och mobilitet

Solvallakopplet ersätts med direktramper mellan Ulvsundavägen och Bällstavägen i södergående riktning. Den nya utformningen av trafikplatsen innebär något kortare resväg för bilar i södergående riktning på Ulvsundavägen. Förslaget innebär positiva konsekvenser för gång- och cykeltrafiken genom ett utökat och mer säkert gång-och cykelnät.

Hållplatsläget vid Solvalla bidrar till att öka tillgängligheten till kollektivtrafik för boende i Annedal. Hållplatsen nås genom den föreslagna gång- och cykelkopplingen via Solvalla koloniområde som korsar Ulvsundavägen i tunnel. Tunneln utformas väl tilltagen i bredd och med goda siktlinjer för att skapa ökad trygghet.

Hållplatsen och de utökade gång- och cykelkopplingar inom området förväntas bli en stor tillgång för framtida invånare i stadsutvecklingsområdet i Solvalla väster om planområdet samt bidrar till ökad tillgänglighet och flöden mellan områdena.

God offentlig miljö

Stads- och landskapsbild

Kistagrenen kommer överlag att utgöra ett påtagligt inslag i landskapet men förväntas inte medföra stor negativ påverkan i denna delsträcka då området redan idag dominerar av infrastruktur.

På sträckan vid Solvalla går Kistagrenen på egen banvall som i stor utsträckning kommer att kläs med vegetation. De vegetationsbeksidda spåren gestaltar dock spårområdet på ett sådant sätt att barriäreffekten tonas ned samtidigt som spårområdet tydligt avgränsas mot omgivningen. Beläggning med vegetation ger även viss bullerdämpande effekt samt bidrar till förbättrad dagvattenhantering.

Den föreslagna gång- och cykeltunneln under Ulvsundavägen samt gång- och cykelpassagen genom Solvalla koloniområde kommer att medföra påverkan på koloniområdet. Det innebär att området delas av, att två lotter behöver tas i anspråk och ytterligare två/tre berörs av mindre intrång. Exploateringskontoret för diskussioner med koloniföreningen och kolonisterna om möjliga kompensationsåtgärder.

En klimatsmart och tålig stad

Kistagrenens utbyggnad bidrar till att minska användningen av fossila bränslen, vilket ingår i stadens färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 såväl som i det nationella miljö kvalitetsmålet om att begränsa miljöpåverkan.

Förorenad mark

Inom norra delen av planområdet, norr om Bällstavägen, är risken att hitta markföroreningar låg. Det kan dock förväntas påträffas förorenad mark inom södra delen av planområdet vid Bromma flygplats. Inom området för Bromma flygplats har det bedrivits förorenande verksamhet under lång tid. Området vid Bromma flygplats klassas därför som område med hög risk för markföroreningar.

Miljötekniska markundersökningar ska utföras före entreprenadupphandling. Detta för att tidigt planera för samt säkerställa att eventuellt förorenade massor hanteras och klassificeras på korrekt sätt i samband med att entreprenaden utförs.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Tvärbanan medför att mängden föroreningar till Ulvsundasjön minskar med undantag för kväve. Bedömningen är därmed att kraven kopplade till miljö kvalitetsnormerna för Ulvsundasjön kan uppfyllas.

För den del av sträckan som har avrinning mot Bällstaån innebär utförandet av detaljplanen att möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna inte försvåras. Genom att spårområdet till mestadels utförs med vegetation minskar avrinningen och bidrar samtidigt till en minskad belastning av föroreningar till recipienten. Belastningen av fosfor, zink och kvicksilver minskar enligt gjorda beräkningar.

Dagvatten

Enligt gjorda flödesberäkningar minskar dagvattenflödet inom spårsträckan då spårområdet utgörs av makadam eller gräs på befintliga grus- och grässlänter och mark som idag är hårdgjord.

Dagvattnet som avleds mot Bällstaån uppnår Stockholm stads fördröjningskrav om 20 mm fördröjning och rening om de vegetationsklädda delarna av spårsträckan utförs på makadam. Viss fördröjning sker i makadambädden i trågkonstruktionen under Bällstavägen.

Inom planområdet har en yta, strax norr om hållplats Bromma flygplats, identifierats för fördröjning och rening av dagvatten. Denna yta har en fördröjningsvolym på 60m³ och har kapacitet att förutom att hantera dagvatten från detaljplan Solvalla även

ta emot ca 85 % av dagvattnet från angränsande detaljplan för Kistagrenen, sträckan vid Bromma flygplats. Avrinningen från denna yta sker mot Ulvsundasjön.

Översvämning och erosion

Passagen vid Bällstavägen utgör en lågpunkt på sträckan där det finns risk för översvämning. Byggnation av spårvägen medför inte att översvämningsrisken ökar, dock kommer spårvägens funktion kunna begränsas vid ett eventuellt 100-årsregn då spårtrafiken tillfälligt kan behöva stoppas.

Ökad nederbörd och extremväder har liten påverkan på stabiliteten för planerad anläggning. Det som kan påverkas är erosion. Tvärbanan utformas väl dränerad och med flacka erosionsskyddade slänter för att minimera riskerna för erosion.

Kistagrenen går i tråg under Bällstavägen varpå det föreligger risk för ras och skred. För att förhindra ras och skred samt ta upp nivåskillnader mot omgivningen anläggs stödmurar vid denna sträcka.

Grundvatten

Planerad anläggning bedöms inte påverka grundvattennivåerna i planområdet. Vid tråget under Bällstavägen krävs relativt djupa schakter i byggskedet vilket kommer att ske inom spont.

Buller

Spårvägen beräknas medföra en ökning av den ekvivalenta ljudnivån som motsvarar mindre än 1 dB(A)-enhet. Den maximala ljudnivån bedöms bli oförändrad då buller från spårvägen bedöms vara underordnat buller från vägtrafiken samt Bromma flygplats. Eventuella åtgärder för framtida bostäder i utvecklingsområdet Solvalla ska hanteras i arbetet med kommande detaljplaner.

Befintliga byggnader inom flygplatsområdet har en skyddande effekt mot markbuller från flygplatsen och bidrar till att nå bullerkraven i Bromma flygplats miljötillstånd. Eftersom dessa rivs för att ge plats åt tvärbanan kommer en ny 5,8 meter hög bullerskärm bestående av en stomme av containrar att uppföras utmed flygplatsens arendegräns för att begränsa bullerspridningen till närliggande bostadsområden. För att minimera störningar för de boende under byggskedet kommer en temporär skärm att uppföras. Swedavia har för både den permanenta och temporära skärmen sökt och erhållit bygglov.

Eftersom Bromma flygplats är en tillståndspliktig verksamhet krävs tillstånd för den nya och provisoriska bullerskärlösningen om förändringen i sig eller tillsammans med tidigare ändringar innebär att en olägenhet av betydelse för människors hälsa eller miljön kan uppkomma. Om ändringen inte är betydande krävs istället en anmälan till tillsynsmyndigheten. I detta fall har Swedavia tillsammans med miljöförvaltningen som är tillsynsmyndighet bedömt att en anmälan är tillräcklig. Miljöförvaltningen beslutade 2019-04-23 att godta anmälan.

Vid verksamheterna vid Solvalla travbana ligger den ekvivalenta bullernivån på 60-65 dB(A) vid fasad. För verksamheter finns inga riktvärden för buller utomhus.

Vibrationer och stomljud

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.

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. De aktuella serverarna är inte känsliga för vibrationer.

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

I den södra delen av aktuell spårsträcka finns en kurva där kurvradien understiger 100 meter, vilket innebär att kurvskrik kan uppstå. Ljudet är relativt högfrekvent vilket innebär att det lätt stoppas av en yttervägg och att störningar från kurvskrik främst förekommer vid utomhusvistelse. Kurvskrik kan reduceras med regelbunden smörjning av spåret.

Elektromagnetiska fält

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 mikroTesla.

Skyddsavstånd till bostäder från spårvägens kontaktledning är ca 10-15 m och från likriktarstationer minst 10 meter, för att klara stadens krav. Det statiska magnetfältets variation över tid från tvärbanan ligger långt under Strålsäkerhetsmyndighetens rekommendationer.

Inom planområdet finns två teknikbyggnader varav en inrymmer en likriktarstation. Båda teknikbyggnaderna placeras utanför skyddsavstånd från bostäder.

CNS-utrustning vid Bromma flygplats

En radiomiljöanalys har tagits fram som har undersökt om elektromagnetiska fält från spårvägen kan påverka flygplatsens kommunikations-, navigations- och övervakningsutrustning (CNS). Utredningen föreslår åtgärder för att eliminera spårvägens potentiella påverkan på flygplatsens utrustning. Denna sträcka berörs ej av dessa åtgärder.

ATG-utrustning vid Solvalla travbana

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

Kistagrenens utbyggnad bedöms totalt medföra en begränsad riskpåverkan.

Bromma flygplats är utpekad som en farlig verksamhet och inom flygplatsområdet hanteras stora mängder farliga ämnen. I och med framdragningen av spårvägen har en

ny situationsplan för flygplatsen tagits fram av Swedavia. Identifierade riskkällor i situationsplanen utgör inga risker som påverkar spårvägen. Inte heller transporter av flygbränsle till flygplatsen eller den planerade tankstationen vid korsningen Bällstavägen utgör någon risk för tvärbanan.

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

Resultatet av riskanalysen visar att risknivån är acceptabel. Den sammanvägda risken är mycket låg för både individrisk och samhällsrisk, dels genom att spårvägsanvändare kommer att vistas på hållplatsen och i tågen under en begränsad tid, dels med hänsyn till låga olycksfrekvenser. Det är även en låg sannolikhet för att olyckan ska inträffa samtidigt som en spårvagn befinner sig inom det potentiella konsekvensområdet. Slutsatsen är att planerad användning och befintlig utformning av Ulvsundavägen inte föranleder några krav på ytterligare säkerhetshöjande åtgärder eller restriktioner.

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.

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

Miljökonsekvenser 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.

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.

Planprocess

Planarbetet genomförs med normalt förfarande. En spårväg kan byggas med stöd av järnvägsplan enligt lag om byggande av järnväg (1995:1946) och/eller med stöd av detaljplan enligt plan- och bygglagen (2010:900). Kistagrenen planläggs enbart med detaljplan.

Start-PM

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2014-10-30 § 7 att ge kontoret i uppdrag att påbörja planarbete i enlighet med kontorets tjänsteutlåtande.

Samråd

Under perioden 2015-11-09 till 2015-12-21 genomfördes samråd kring ett detaljplane-förslag som då omfattade större delen av Kistagrenen inom Stockholms stad (Dnr 2014-07599). Efter samråd togs beslut om att dela upp detaljplanen i sex olika etapper varav föreliggande detaljplan (Dnr 2017-17192) för etappen vid Solvalla är en av dessa. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen.

Granskning

Planförslaget ställdes ut för granskning 2018-06-20 till 2018-09-14. Under granskningen inkom 29 yttranden. Flertalet remissinstanser tillstyrkte planförslaget men framförde synpunkter 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. Länsstyrelsen framför att staden behöver säkerställa att det planerade nya bullerplanket vid Bromma flygplats kan uppföras innan rivningen av befintliga byggnader så att flygplatsens miljötillstånd inte äventyras, vilket skulle kunna innebära påtaglig skada. Vidare framför Länsstyrelsen att riskutredningen kompletteras med risker avseende transport av flygbränsle till Bromma flygplats samt att avåkningsskydd och skyddsåtgärder mot vätskeutsläpp utmed delar av Ulvsundavägen ska specificeras och regleras i planbestämmelser. Berörda kolonister motsätter sig en dragning av gång- och cykelpassagen genom Solvalla koloniområde och föreslår alternativa dragningar.

Revidering efter granskning

Efter granskningen har förslaget ändrats på följande sätt:

- Planbeskrivningen har förtydligats avseende risker vid Bromma flygplats och vid Ulvsundavägen samt med skyddsavstånd från likriktarstationer.
- Planbeskrivningen har förtydligats avseende buller från likriktarstationer och bullerskydd vid Bromma flygplats.
- Planbeskrivningen har kompletterats avseende trafikhöjande åtgärder vid planerade plankorsningar vid hållplats Solvalla.
- Plankartan har justerats så att hela den norra gång- och cykelrampen vid Bällstavägen ligger inom planområdet.
- På plankartan har egenskapsbestämmelsen ”gräs” ersatts med ”vegetation” och utbredningen har justerats.

Utöver ovanstående har justeringar av redaktionell karaktär gjorts i planbeskrivningen.

Underlag till detaljplanen har uppdaterats och kompletterats avseende på buller, risk och dagvatten.

Följande underlag har tillkommit eller reviderats efter granskningen:

- PM Risk och säkerhet fördjupad utredning Tvärbanan Kistagrenen (Brandskyddslaget, 2017-01-13, underlag till detaljplan utgåva 5)
- Beaktande av eventuella riskkällor för ny Masterplan för Bromma flygplats (Brandskyddslaget, 2017-11-23, rev 2018-11-14)
- Bullerskärm mot Mariehäll, (Swedavia, 2019-03-05)
- Tvärbanan -sträckan vid Solvalla, Fördjupad utredning avseende olycka med farligt gods på Ulvsundaleden (Brandskyddslaget, 2019-04-09)

Kontorets sammanfattande bedömning är att förändringarna inte är av en sådan omfattning att en ny granskning behöver genomföras.

Planavtal

Planarbetet har finansierats genom planavtal med AB Storstockholms Lokaltrafik.

STADSBYGGNADSKONTORETS SAMMANVÄGDA STÄLLNINGSGANDE

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

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