

Samrådsredogörelse

Detaljplan för Tvärbanan Kistagrenen, sträckan vid Ärvinge i Kista, Dp 2018-04111

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund.....	2
Förslagets syfte och huvuddrag.....	2
Hur samrådet bedrivits.....	2
Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande	3
Statliga och regionala myndigheter och förbund	3
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar.....	11
Övriga remissinstanser	17
Sakägare enligt fastighetsförteckning.....	20
Övriga, ej sakägare	23
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	25
Föreslagna förändringar.....	25

Sammanfattning

Planen syftar till att möjliggöra utbyggnaden av Tvärbanan Kistagrenen, sträckan vid Ärvinge. Planförslaget sändes ut på samråd 2021-03-16 – 2021-04-26. Under samrådet har 20 yttranden inkommit. Alla remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller dagvattenhantering, översvämningsrisk och andra risker, markföroreningar, buller, utrymning, utformning av gång- och cykelvägar, trafikala konsekvenser, utformning av planbestämmelser samt störningar under byggtiden. De flesta sakägare och övriga boende har i huvudsak framfört synpunkter om trafikpåverkan i drifts- och byggskedet, utformning av torg samt gång- och cykelvägar, placering av spårvägsbro och likriktarstation, dagvattenpåverkan, vibrationer och elektromagnetisk påverkan.

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare i det fortsatta

planarbetet; dagvattenhantering, översvämningsrisk, trafikrelaterade frågor avseende kapacitet och utformning, markföreningar, olycksrisk och räddningstjänstens insatsmöjligheter, påverkan på garage under Jan Stenbecks torg, utformning av planbestämmelser, buller samt gestaltning och utformning av gator och torg.

Kontorets sammanfattande bedömning är att de inkomna synpunkterna kan hanteras och studeras vidare i det fortsatta arbetet.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Det övergripande syftet med detaljplanen är att möjliggöra utbyggnaden av Tvärbanan Kistagrenen inom Stockholms stad. Syftet med denna detaljplan är att möjliggöra en utbyggnad av etapp Ärvinge med dubbelspår, en breddning av Hanstavägen, två nya hållplatslägen samt två teknikbyggnader och en likriktarstation.

Detaljplanens område är cirka 850 meter långt och sträcker sig från kommungränsen vid Sundbyberg i södra Ärvinge, upp till Kista centrum och Jan Stenbecks torg i norr. Tvärbanan Kistagrenen sträcker sig i sin helhet från Ulvsunda industriområde till Helenelund (Sollentuna kommun) och delar av sträckan går genom Sundbybergs stad.

Inom Stockholms stad har totalt fem detaljplaner upprättats för Tvärbanans Kistagren varav sträckorna Ulvsunda industriområde, Bromma flygplats, Solvalla och Sundbybergskopplet fått laga kraft. Detaljplan för Kistagången förväntas antas 2021. Denna detaljplan, sträckan vid Ärvinge, är den sista detaljplanen för utbyggnaden av Tvärbanans Kistagren inom Stockholms stad.

En spårväg kan byggas med stöd av järnvägsplan enligt lag (1995:1649) om byggande av järnväg eller med stöd av detaljplan enligt plan- och bygglagen (2010:900). Kistagrenen planläggs enbart med detaljplan och hanteras med normalt förförande, plan- och bygglagen (2010:900) enligt dess lydelse före 1 januari 2015. AB SL är byggaktör.

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2021-03-16 - 2021-04-26. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i FYRKANTEN i Tekniska Nämndhuset, Medborgarhuset i Husby och

medborgarlokalen i Kista samt på stadsbyggnadskontorets hemsida. Annonser om samråd publicerades i lokaltidningen Mitt i Kista/Tensta/Rinkeby tisdag 16 mars 2021. Inget samrådsmöte hölls då stadsbyggnadskontoret tagit beslut om att inga möten ska hållas under rådande pandemi.

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under samrådet. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne.

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen

Ingripande grunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Miljökvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen anser att kommunen inför nästa skede behöver förtydliga i planbeskrivningen vilka åtgärder som ska anläggas för Hanstavägen och Jan Stenbecks torg. De dagvattenåtgärder som kommunen kommer använda sig av behöver säkerställas i plankartan med avsatt yta eller med planbestämmelser i så stor utsträckning som är möjligt. Länsstyrelsen meddelar att det behöver framgå i planbeskrivningen vilka volymer som avses fördröjas för att uppnå stadens egen åtgärdsnivå inom planområdet. Under förutsättning att dessa uppdateringar görs ser länsstyrelsen att frågor som hanterar miljökvalitetsnormer för vatten hanteras på ett godtagbart sätt.

Kommunen behöver till granskningen redogöra för om och hur dagvattenhanteringen behöver anpassas till rådande förutsättningar när det gäller markföroreningssituationen.

Hälsa och säkerhet

Markföroreningar:

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver visa att den ändrade markanvändningen som planen medger inte utgör någon risk för människors hälsa. Kommunen behöver vidare genomföra de undersökningar som anges i planbeskrivningen. Dessa ska enligt länsstyrelsen ligga till grund för eventuella riskbedömningar och ställningstaganden och de behöver tydligt finnas redovisade i planbeskrivningen.

Vidare menar länsstyrelsen att den informationen som finns i planbeskrivningen och den information som finns i PM markmiljö (Iterio AB, 2020-12-14 Rev. 2021-01-14) skiljer sig åt, avseende vilka föroreningar som har påträffats på platsen och i vilka halter. Kommunen behöver förtydliga hur föroreningssituationen ser ut i

aktuellt område så att det blir tydligt. Länsstyrelsen informerar om att det i närheten till planområdet tidigare har legat en bensinstation. Enligt EBH-stödet har en anmälan om efterbehandling lämnats till miljöförvaltningen 2000. Av den information som framkommer i planhandlingarna är det oklart hur omfattande saneringen var och vad som omfattades, detta behöver tydliggöras för att länsstyrelsen ska kunna ta ställning till aktuella förutsättningar på platsen.

I genomförd miljöteknisk markundersökning finns ingen information om grundvattenundersökningar. Det finns heller ingen information om eventuella avgränsningar vid val av de prover som tagits. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver motivera val av metod för provtagning och vilka avgränsningar som har gjorts.

Översvämningsrisk:

Länsstyrelsen informerar att det i dagvattenutredningen (WSP, 2021-02-14) framgår att vissa sträckor av tvärbanan planeras i befintliga lågpunkter där stora vattenmängder kan samlas vid skyfall. Uppfyllnad av marken kan medföra att avrinningsvägarna ändras och att den totala tillgängliga volymen för områden där vatten kan ansamlas riskerar att minska. Detta, menar länsstyrelsen, kan orsaka en ökning av översvämningsrisker utanför planområdet. Länsstyrelsen bedömer att kommunen behöver visa var vatten från skyfall tar vägen efter utbyggnaden av tvärbanan. Länsstyrelsen anser att skyfallskarteringen i dagvattenutredningen och planbeskrivningen underskattar översvämningsriskerna i planområdet. Den visar att byggnaden innehållande Kista galleria skulle stoppa vattenflöden som kommer på Hanstavägen. Kommunen behöver visa varför det inte finns en risk att avrinningen istället skulle kunna ske under Kista galleria, via Hanstavägen och belasta lågpunkten vid Hanstavägen/Danmarksgatan. Länsstyrelsen kan på nuvarande underlag inte se att detta går att utesluta.

Länsstyrelsen anser att kommunen till nästa skede behöver redovisa resultat från en skyfallskartering som visar den verkliga belastningen till lågpunkterna inom planområdet. Skyfallskarteringen bör följa rekommendationer i *"Fakta 2018:5, Rekommendationer för hantering av översvämning till följd av skyfall"*. Länsstyrelsen meddelar att eventuella skyddsåtgärder för att skydda bebyggelse och infrastruktur mot översvämningar behöver regleras i plankartan. Kommunen behöver även säkerställa att en omdaning av planområdet inte medför en ökning av översvämningsrisker för bebyggelse och infrastruktur utanför planområdet.

Länsstyrelsen anser att de skyddsåtgärder som behövs för att säkerställa att likriktarstationen inte översvämmas vid skyfall behöver regleras i plankartan inför nästa skede.

Länsstyrelsen meddelar även att om det behöver utföras åtgärder inom planområdet för att skydda tunneln under Kymligelänken mot översvämningar behöver skyddsåtgärder regleras i plankartan inom aktuellt planområde.

Vidare anser länsstyrelsen att kommunen till nästa skede behöver visa att framkomlighet till och från bebyggelsen inom området kan klaras vid skyfall. Om framkomligheten påverkas av utbyggnaden av tvärbanan behöver detta hanteras i detaljplanen.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan.

Storstockholms Brandförsvär (SSBF)

Hantering av olycksrisker

SSBF anser att det i detaljplanekartan inte finns planbestämmelser kopplade till de skyddsåtgärder som lyfts fram i kapitel 6 i PM Risk och säkerhet och undrar hur genomförandet kommer att säkerställas för fastigheter som ligger utanför planområdet. SSBF tycker att dessa åtgärder ska vara så pass tydliga att de kan anges som planbestämmelser alternativt skrivas in i avtal för att bli juridiskt bindande. Om markens lämplighet kopplat till människors hälsa beror av åtgärdernas genomförande behöver dessa säkerställas.

Översvämning samt ras och skred

SSBF ser positivt på att risk för översvämning samt ras och skred beaktats inom planarbetet. I området finns risk för översvämning vilket kan påverka framkomlighet för räddningstjänst och andra blåljusmyndigheter. SSBF ställer sig frågande till att dagvattenutredningen baseras på 100-års regn utan klimatfaktor. Det bör utredas om möjliga problemområden finns som inte omfattats av dagvattenutredningen, samt om detta kan ha påverkan på räddningstjänstens framkomlighet och möjlighet till insats.

Transport av farligt gods

SSBF anser att skrivningen kring risknivå för berörd del av tvärbanan gällande farligt gods behöver omformuleras så att det framgår vad som gör att risken kan anses acceptabel.

Spårbunden trafik och urspårningsrisk samt suicidrisk

SSBF ser positivt på att säkerhetsbedömning och riskanalys kommer att hantera bl.a. olycksriskerna spårvagnsolycka (inkl. olycka med andra trafikslag) och suicid. SSBF vill lyfta vikten av att separat säkerhetsbedömning och riskanalys för den aktuella sträckan utförs tidigare än i granskningsskedet om möjligt. Desto

längre planarbetet fortskrider desto svårare kan det bli att införa eventuella åtgärder.

SSBF anser att avståndet mellan spårvägen och kringliggande byggnader innebär att olycksriskerna bedöms som acceptabla men att det kan innebära konsekvenser för tredje man.

Personskydd/utrymning

SSBF anser att utformning av obebyggda ytor inom 10 meter från spårvägen bör beaktas, enligt PM risk och säkerhet. Utformningen gäller ytor som uppmuntrar till stadigvarande vistelse och att hänsyn ska tas till att ytorna ska kunna utrymmas bort från spårvägen vid händelse av en olycka. Ansvarsfördelningen gällande utredning och utformning bör avgöras.

Möjlighet till räddningsinsatser

Framkomlighet/Tillgänglighet

SSBF ser positivt på att framkomlighet för räddningsfordon inom planområdet har beaktats samt att åtkomst för räddningsfordon vid Jan Stenbecks torg kommer studeras vidare inför granskning. SSBF vill upplysa om att Jan Stenbecks torg i dagsläget utgör en larmadress till Kista Galleria och att torget används för åtkomlighet till intilliggande byggnader samt uppställning av räddningsfordon.

Stegutrymning/Åtkomlighet

SSBF ser positivt på begränsningen att ny bebyggelse inom 15 meter från tvärbanans spår bör utformas med restriktioner gällande utrymning genom fönster med hjälp av räddningstjänsten mot spårvägen. Det ska även säkerställas att räddningstjänsten kan nå yttertakets på planerad ny bebyggelse, antingen med egen utrustning från annan sida, eller genom att byggnaderna utförs med en brandtekniskt avskild invändig tillträdesväg. SSBF vill även belysa att ny bebyggelse inom 15 meter från tvärbanan behöver beakta platsåtgång för exempelvis Tr2-trapphus, invändig tillträdesväg till tak och uppställningsplatser för att nå taket utifrån och undrar hur nämnda restriktioner säkerställs vid nybyggnation.

Utrymningsstrategin för befintliga byggnader intill planområdet måste säkerställas, det gäller exempelvis Skalholt 1, varför det är viktigt att dess planbeskrivning följs.

SSBF ser positivt på att Kistagrenens kontaktledningar utformas med möjlighet till räddningsfrånkoppling samt möjlighet för räddningstjänsten att kunna arbetsplatsjorda kontaktledningar utmed sträckan.

Brandvatten

SSBF informerar om att brandpostsystem i området öster om Ärvingevägen och väster om Igelbäcksgatan saknas och anser följaktligen att behovet av nya brandposter i området bör ses över i samråd med förvaltaren av brandpostnätet.

Övrigt

Slutligen anser SSBF att risker under byggtiden behöver hanteras och möjlighet för räddningstjänstinsatser säkerställas, till exempel med avseende på framkomlighet, brandpostnät och åtkomlighet till byggnader. SSBF rekommenderar fortsatt samverkan kring frågorna om det finns osäkerhet i hur ovanstående yttrande ska beaktas i resterande del av planprocessen.

Trafikverket

Trafikverket ser tvärbanas utbyggnad som positiv för skapa möjligheter för hållbara transporter i området. Hänsyn behöver tas till alla trafikslag så att det inte byggs en lösning som får för stora negativa konsekvenser för framkomligheten och trafiksäkerhet för alla trafikslag.

Trafikverket anser att utformning och dragning av tvärbanan vid Hanstarondellen riskerar att påverka framkomligheten på E18. Lösningen kan även innebära trafiksäkerhetsproblem på det lokala gatunätet. Synpunkterna har tidigare framförts vid möten.

Trafikverket anser att åtgärder behöver vidtas för att säkerställa framkomligheten på E18. Detta gäller 2023, 2027 i samband med ökad turtäthet, 2030 i samband med öppning av Förbifarten, samt 2040.

Trafikverket meddelar slutligen att trafiksäkerheten behöver analyseras utifrån att det bildas köer i en cirkulationsplats och att en säkerhetsutredning kring detta bör göras.

Luftfartsverket

Ingen erinran.

Trafikförvaltningen, Region StockholmPlankarta och fastighetsrelaterade synpunkter

Trafikförvaltningen anser att planbestämmelsen T för både spårväg och tunnelbana är bra men önskar att plankarta och planbeskrivning justeras så att gränserna mellan olika användningar blir tydligare. Detta genom att inkludera sektioner som visar gränssnitten mellan park, tunnelbana, parkering osv. och gärna snitt där bropelare finns.

Trafikförvaltningen informerar om att begreppet ”skyddszon” inte bör användas för ovanjordsanläggningar då det är ett begrepp som

avser området runt tunnlar. Trafikförvaltningen anser att det istället kan benämnas skyddsområde, säkerhetsområde eller något annat.

Framkomlighet

Sektion D-D och E-E

Körfälten är 3,5 meter breda och omges av kantsten, vilket betyder att bakomvarande trafik stoppas upp vid haveri. Trafikförvaltningen undrar hur exempelvis uttryckningsfordonens framkomlighet säkras och anser att körfältsbredden bör ökas för att möjliggöra omkörning av stillastående fordon. Trafikförvaltningen ser att det saknas en frizon mellan spårvägens kantsten och körfälten som brukar bestå av en lägre kantsten. Detta bör justeras i planhandlingarna och bredd för detta säkerställas.

Sektion F-F

Trafikförvaltningen konstaterar att sektionen tar höjd för en frizon mellan spårområdet och körfälten men att frågan om framkomlighet för uttryckningstrafik enligt ovan kvarstår.

Trafiksimulering Ärvinge

Utredningen har gjorts för prognosår 2023 vilket är relativt nära i tid. Trafikförvaltningen ser det som positivt att en mer detaljerad utredning tas fram med prognosår 2040.

Trafiksystemet är känsligt för förändringar och därmed sårbart vid en ökning av trafiken. Den största problematiken syns dock i trafikplatsen med E18 där växlingen mellan körfält skapar långa köer vilket innebär att busstrafik som åker av E18 in mot Kista riskerar att hamna i köer. Trafikförvaltningen förstår det som att denna problematik med växlingssträckan och påföljande köbildning uppstår oberoende av tvärbanans sträckning. Förvaltningen vill dock lyfta att det behöver utredas hur detta kan motverkas då det kommer att påverka linje 514 och den framtida stomlinjen mellan Vällingby-Spånga-Rinkeby-Kista som kan komma att trafikera denna sträcka.

El

Trafikförvaltningen önskar att planbeskrivningen förtydligas angående kontaktledningsstolparnas klass II-utförande.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Stadsbyggnadskontoret kommer inför granskningsskedet att förtydliga planhandlingarna med information om planerade dagvattenåtgärder samt vilka volymer som erfordras för att uppnå stadens åtgärdsnivå. Kontoret kommer att studera vidare möjligheterna att reglera dagvattenåtgärder på plankartan.

Dagvattenhanteringen kommer att samordnas med aktuell markföroreningsituation.

Markföroreningar

Stadsbyggnadskontoret kommer att genomföra kompletterande markundersökningar vid hållplats Ärvinge inför granskning. Beskrivningen av föroreningsituationen kommer att tydliggöras i planhandlingarna enligt synpunkt från länsstyrelsen.

Kontoret bedömer inte att provtagning i grundvatten erfordras inom ramen för planläggningen av tvärbanan på aktuell sträcka. Motiv till provtagningarnas omfattning och avgränsning kommer att förtydligas i planhandlingarna inför granskning.

Översvämningsrisk

Ingen uppfyllnad planeras på de lågpunkter i Hanstavägen som redovisas i länsstyrelsens och kommunens skyfallskartering, detta redogörs även för i dagvattenutredningen. Då tvärbanans genomförande inte innebär någon påverkan på lutningar på Hanstavägen kommer således inte avrinning ske på annat sätt än vad det gör idag varpå ingen översvämningsrisk för Kista Galleria bedöms föreligga efter tvärbanans genomförande. Skyfallsvatten från tvärbanan kommer att avledas i brons riktning och därmed bort från gallerian.

Kontoret kommer inför granskning att tydliggöra översvämningsituationen vid skyfall enligt synpunkter från länsstyrelsen och SSBF samt studera möjliga regleringar på plankartan i det fall skyddsåtgärder behöver säkerställas.

Farligt gods

I riskutredningen har sträckan från plangränsen i söder till kommungränsen till Sundbyberg, där det finns en gällande plan som säkerställer tvärbanans sträckning, tagits med vilken är den del som avses i riskutredningen. Planområdet bedöms därmed ligga på betryggande avstånd från riskkällan, vilket anges i planbeskrivningen. Stadsbyggnadskontoret avser att tydliggöra planbeskrivningen med de faktorer som ligger till grund för bedömningen att risknivån för farligt gods är acceptabel.

Urspårning och suicidrisk

Kontoret instämmer med SSBF att det är positivt att en samlad bild över trafiksäkerhetsrisker förknippade med spårvägen och övriga trafikslag, redovisas så tidigt som möjligt under planprocessen. Avsikten är att en separat säkerhetsbedömning samt riskanalys för

aktuell sträcka ska tas fram inför att planförslaget ställs ut för granskning.

På plankartan finns bestämmelse om att urspårningsskydd ska finnas på bro och ramp på Hanstavägen. Kontoret kommer dock att se över om skyddsbestämmelse även behövs under tunnelbanebron.

Personskydd

Utformning av obebyggda ytor inom 10 meter från spårvägen kommer att beaktas i det fortsatta arbetet med avseende på risk för tredje man.

Utrymning/åtkomlighet

Vad gäller åtgärder för kommande bebyggelse i spårvägens närhet, som nämns i riskutredningen under kapitel 6, hanteras frågor kring utrymning och andra åtgärder som krävs för att minimera risker från tvärbanan i kommande detaljplaner eller bygglovsprövning för gällande detaljplaner. Detaljplanen för tvärbanan kan endast ta hänsyn till det område som ingår i liggande planförslag.

Utrymning för befintliga byggnader från tvärbanan säkerställs för fastigheten Skalholt 1 i detaljplan Dp 2015-04299. Även Kista Galleria kan utrymmas bort från tvärbanan. Vad gäller övriga befintliga byggnader kommer vidare utredning genomföras inför granskning.

Brandvatten

Kontoret noterar SSBF:s synpunkt om avsaknad av brandpostsystem i området öster om Ärvingevägen samt väster om Igelbäcksgatan.

Trafik

Synpunkt från Trafikverket gällande utformning och dragning av tvärbanan vid Hanstarondellen, påverkan på E18 samt på det lokala gatunätet kommer att utredas vidare inför granskning.

Kontoret instämmer med Trafikverket och Trafikförvaltningen i att prognosår 2023 för trafiksimulering ligger nära i tiden, och att simuleringen bör tillämpa trafikscenario motsvarande år 2040.

Planbestämmelser och sektioner

På plankartan regleras de olika användningarna i höjdlid och i planbeskrivningen på sid. 21 finns även en elevation över hela spårsträckningen som visar höjdförhållanden. Kontoret bedömer att detta är tillräcklig information för planens genomförande.

Kontoret noterar Trafikförvaltningens synpunkt beträffande begreppet "skyddszon", men vill informera att begreppet inte används i detaljplanens planbeskrivning eller plankarta.

Trafikförvaltningens synpunkter på bl.a. körfältsbredder och framkomlighet för utryckningstrafik för sektion D-D, E-E samt F-F kommer att studeras vidare inför granskning. Stadsbyggnadskontoret vill dock informera om att sträckningsalternativet Hanstavägen innebär ett begränsat utrymme för vilka gatubredder som kan tillskapas.

El

Kontoret noterar Trafikförvaltningens önskemål om förtydligande gällande klass II-utförande för belysning i kontaktledningsstolpar men anser att denna information är för teknisk och behöver inte beskrivas under gestaltungsavsnittet i planbeskrivningen.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Lantmäterimyndigheten

X-reservat

X-reservat är förlagt över infart till enskild fastighet.

Lantmäterimyndigheten anser att markreservat x för allmännyttig gång- och cykeltrafik inte kan omvandlas till servitut och fungera parallellt med fastighetens egen utfart och att planbestämmelsen bör ses över.

P2- och P3-avgränsning i höjddled

Lantmäterimyndigheten anser att avgränsningen i höjddled för P2 är föredömligt redovisad, men undrar om avgränsningen är satt efter nuvarande fastighetsbildning eller efter framtida behov.

Lantmäterimyndigheten förstår det som att torget kommer att byggas om så pass mycket att fastighetsbildningens höjder kan behöva justeras.

T1- och T3-pelare

I gatu- och parkanvändningen medges att pelare för T1/T3 får finnas. Detta tolkas som ett försök att åstadkomma ett markreservat för kvartersändamål på allmän plats. Lantmäterimyndigheten anser att det är tveksamt om PBL erbjuder sådana möjligheter.

Förslagsvis planläggs pelarna som kvartersmark T1/T3. I andra hand bör det i GATU- respektive PARK-bestämmelsen förtydligas att pelarna hör till tvär-/tunnelbanan och/eller att de ska ses som tillbehör till T-användningarna. Samma sak gäller P-användningens skrivelse.

Exploateringskontoret
Ingen erinran.

Kulturförvaltningen
Ingen erinran.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN)

MHN ställer sig positiv till utbyggnaden av Kistagrenen delsträckan Ärvinge och de utredningar som projektgruppen utrett hittills och föreslagen hantering gällande markföroreningar, dagvatten, skyfall och buller.

Skyfall

MHN ser positivt på att skyfallsproblematiken diskuteras inom projektet. Till nästa skede bör hela planområdet inkluderas och inte enbart delar. I dagsläget är bland annat en teknikbyggnad inte med i utredningsområdet för dagvattenutredningen. Den höjdsatta teknikbyggnaden bör samordnas med utformning av dagvattendammen som planeras. I dagvattenutredningen framgår att en barriär/skärm kommer att anläggas längs del av spåret närmast tunnelmynningen under E18. Denna bör ingå på plankartan.

Dagvatten

Dagvattenutredningen kommer att kräva samordning med Trafikverket angående föreslagen pumpning av dagvatten till deras anläggning vilken idag är kopplad till Järvatunneln. Samordning kommer även krävas med Sundbybergs kommun gällande avvattningen av spårets sydligaste del i spårtunneln under E18. De föreslagna dagvattenåtgärderna, som dagvattendammen och den skålade vegetationsbädden, kommer att behöva regelbunden skötsel för att bevara reningskapaciteten. Ansvar för fortsatt skötsel av anläggningarna bör definieras redan i ett tidigt skede.

Bilderna i dagvattenutredningen är svårlästa och bör uppdateras med metertal och tydligare symboler för de olika åtgärderna. MHN anser det positivt att lokala reningsåtgärder för Hanstavägen och Jan Stenbecks torg ska utredas vidare. Lokalt omhändertagande av dagvatten vid Jan Stenbecks torg, som trädplantering och grönyta bör planbestämmas med benämningen n1.

Buller

MHN ser positivt på ljuddämpande åtgärder intill kv. Skalholt för minskade trafikbullerstörningar längs bostadsfasaden mot Jan Stenbecks torg. Risk för kurvskrik i kurvan norr om Jan Stenbecks torg bör dock hanteras, förslagsvis genom en sänkt hastighet i kurvan.

Trafikkontoret

Trafikkontoret har varit delaktiga i planarbetet och inkommit med synpunkter fortlöpande.

Trafikkontoret begär att utformning av passager över spårområdet ska ske i nära samråd med kontoret.

Trafikkontoret anser att det är av stor vikt att framkomligheten på Danmarksgatan och Hanstavägen påverkas så lite som möjligt under byggtiden. Hanstavägen har dessutom ett utpekad pendlingstråk för cykel som även binder samman med huvudstråket söder om Hanstarondellen. En gång- och cykelförbindelse mellan Ärvinge och Hanstavägen respektive Danmarksgatan behöver finnas under hela byggtiden.

Kontoret påpekar att det är viktigt att spårens placering under östra sidan av gångbron på Hanstavägen möjliggör för en GC-väg enligt cykelplanens standard.

Spårvägsbro på Hanstavägen

Det är ytterst viktigt att trafikkontoret är med i arbetet med framtagningen av gestaltningsförslaget för Hanstavägen samt spårvägsbron upp till Jan Stenbecks torg. Kontoret tycker att det är viktigt att stor hänsyn tas till gestaltningen under spårvägsbron vad gäller belysning, buller, trygghet samt trafiksäkerhet och framkomlighet.

Plankarta

Trafikkontoret informerar om att det i befintlig plan finns ett utfartsförbud mot västra sidan av Hanstavägen. Kontoret önskar att även nya planen regleras med utfartsförbud då de anser att de befintliga utfarterna tillgodoser behovet tillräckligt. Trafikkontoret anser att planbestämmelsen GATA (T4) är otydliga och förutsätter att spårbron upp till Färögatan är kvartersmark som ägs och förvaltas av Trafikförvaltningen.

Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning

Stadsdelsförvaltningen ställer sig positiv till föreslagen detaljplan. En tvärbanelförbindelse bedöms öka möjligheter för alla som bor, arbetar eller vistas i stadsdelsområdet att resa kollektivt och därigenom bidra till ett mer hållbart samhälle.

Trygghet

Stadsdelsförvaltningen anser att kopplingen mellan tvärbanans hållplatsläge på Jan Stenbecks torg och Kista tunnelbana och bussterminal bör ses över. Sannolikt kommer många byten mellan trafikslag ske i Kista och hur människor ska ta sig mellan platserna

behöver vara tydligt i och med att Kista Galleria både utgör en passage men även en barriär.

Ur ett trygghetsperspektiv är det även viktigt att väderskydden utformas genomskiktliga för att öka överblickbarheten. Planbeskrivningen bör uppdateras med trygghetsmätningen från 2020.

Tillgänglighet

Förvaltningen ser positivt på att Jan Stenbecks torg utformas för att i större utsträckning uppmåna till vistelse. I stadsdelsområdet förekommer problem med olovlig trafik på gång- och cykelbanor. Den föreslagna cykelbanan som går över torget bedöms kunna ge upphov till konflikter mellan olika trafikslag. Det anses viktigt att cykelbanan framhålls och att kontrastmarkeringar finns samt att cyklister görs uppmärksamma på att hastigheter behöver anpassas.

Stadsdelsnämndens pensionärsråd ser det som angeläget för äldre att få spårvagnsförbindelse mot Bromma och Helenelund. Rådet betonar även att de är mycket positivt inställda till den föreslagna ombyggnationen av Jan Stenbecks torg.

Dagvatten

Hur den föreslagna ytan för kompletterande fördröjning och rening av dagvatten, med placering under tunnelbanespåren i anslutning till befintlig dagvattendamm, ska utformas ser förvaltningen ett behov av att planhandlingarna förtydligas. Detta för att få en bättre uppfattning av hur det kan påverka framtida drift samt om det vid höga flöden kan påverka intilliggande gång- och cykelväg.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet tillstyrker planförslaget som till övervägande del har anpassats väl till området. De hållplatslägen som redovisas i planförslaget uppfattar rådet som välmotiverade. Rådet konstaterar att planförslaget möjliggör utbyggnad vid Ärvinge så som skisseras i strukturplanen för Kista och översiktsplanen.

Skönhetsrådet uppfattar det dock som problematiskt att Jan Stenbecks torg är för litet för att rymma alla de funktioner som krävs. Rådet anser att det är viktigt att de fredade ytorna på torget upplevs som inbjudande, trygga och så stora som möjligt. Planering av torget liksom gestaltningen av tillkommande väderskydd, gatumöbler, m.m. kan behövas ses över ytterligare för att optimera såväl användning som upplevelsen av torgmiljön som riskerar att uppfattas som svår att avläsa och navigera på.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**Skyfall**

Alla teknikbyggnader ingår i utredningsområdet i dagvattenutredningen daterad 2021-02-14. Vad gäller planbestämmelse om stödmur vid tunnelmynningen ingår inte denna del i planområdet varpå ingen planbestämmelse kan påföras plankartan. Detta kommer istället att säkerställas genom avtal med byggaktören. I övrigt se kontorets bemötande under rubrik "Översvämningsrisk" s.9.

Dagvatten

Samordning med Trafikverket gällande pumpning av dagvatten samt med Sundbybergs kommun gällande avvattning kommer att ske under fortsatt planarbete.

Dagvattenutredningen kommer att ses över gällande förtydligande av figurer enligt synpunkt från MHN.

Reglering av dagvattenåtgärder på plankartan kommer att studeras vidare inför granskning.

Se även kontorets bemötande under rubrik "Miljökvalitetsnormer för vatten" s.8.

Buller

Stadsbyggnadskontoret instämmer med MHN att frågan om kurvskrik vid anslutningen till Kistagången behöver hanteras. Kurvan ligger dels inom planområdet för detaljplanen sträckan Ärvinge, dels inom planområdet för pågående detaljplan för sträckan Kistagången, dnr 2017-15790. Kontoret vill informera om att en bullerutredning även har tagits fram inom ramen för detaljplanen Tvärbanan Kistagången, sträckan Kistagången (Tyréns, 2020-04-12). I utredningen omnämns risken för kurvskrik i kurvan vid fastigheten Skalholt 1. Resultatet visar att den planerade växeln behöver optimeras för den aktuella hjulprofilen så att kraftövergången blir så mjuk som möjligt samt att åtgärder görs för att minimera risken för kurvskrik vid Jan Stenbecks torg. Detta genom smörjning, slipningsåtgärder och körinstruktioner.

Utredningen för sträckan längs Kistagången och sträckan genom Ärvinge behöver samordnas samt beaktas vid hanteringen av kurvskrik.

Utformning/gestaltning av gång- och cykel samt spårvägsbro

Stadsbyggnadskontoret ställer sig positivt till att trafikkontoret involveras vid utformningen av passager över spårområdet samt

deltar i arbetet med utformningen av spårvägsbron upp till Jan Stenbecks torg. Kontoret delar trafikkontorets synpunkt om vikten av att ta hänsyn till belysning, buller, trygghet samt trafiksäkerhet och framkomlighet under spårvägsbron.

Stadsbyggnadskontoret instämmer med trafikkontoret att det är viktigt att gång- och cykelförbindelse mellan Ärvinge och Hanstavägen respektive Danmarksgatan behöver finnas under hela byggtiden, och att framkomligheten påverkas så lite som möjligt under byggtiden.

Möjliggörandet av en gång- och cykelväg under östra sidan av gångbron på Hanstavägen enligt cykelplanens standard kommer att studeras vidare under fortsatt planarbete. Kontoret vill dock tydliggöra att frågan till stor del har utretts inför samråd, vilket har visat att det finns utmaningar med att tillgodose behovet med hänsyn till det begränsade utrymmet.

Stadsbyggnadskontoret delar Skönhetsrådets synpunkt om betydelsen av att skapa tydlighet mellan olika trafikslag på Jan Stenbecks torg samt att de fredade ytorna på torget upplevs trygga och inbjudande. Frågan är viktig och hanteras löpande under planarbetet.

Plankarta

Utformning av planbestämmelser kommer att studeras vidare inför granskningsskedet.

Stadsbyggnadskontoret vill informera om att utfartsförbud mot Hanstavägen regleras på plankartan genom planbestämmelse ”j”.

Kontoret bedömer att avgränsningen mellan planbestämmelse GATA och (T4) är tillräckligt tydlig genom att användningarna avgränsas med plushöjder i höjdded där (T4) innefattar kvartersmark.

Trygghet

Liksom stadsdelsförvaltningen är det stadsbyggnadskontorets uppfattning att trygghet är av hög prioritet i området. Kontoret anser att en viktig ambition med planförslaget är att skapa trygga offentliga miljöer, vilket bland annat kan åstadkommas genom att fler människor befolkar torget under fler av dygnets timmar. En väl genomtänkt utformning och gestaltning är av betydelse för att främja en stärkt trygghet i området.

Kontoret noterar stadsdelsförvaltningens synpunkter om kopplingen mellan tvärbanan och tunnelbanan och vidarebefordrar dem till trafikkontoret.

Väderskydden är perforerade och ska ej bidra till en försämring av överblickbarheten på torget. Tydligare illustrationsbilder på väderskyddens utformning samt trygghetsmätning från 2020 noteras för vidare hantering under planarbetet.

Tillgänglighet

Stadsbyggnadskontoret instämmer med stadsdelsförvaltningen att gestaltningen av Jan Stenbecks torg är av stor betydelse för att minimera konflikter mellan olika trafikslag på torget. Kontoret noterar förvaltningens upplysning om nuvarande förhållanden med olovlig trafik på gång- och cykelvägar.

Övriga remissinstanser

Stockholm Vatten och Avfall AB (SVOA)

Avfall

Ingen erinran.

Vatten

SVOA har påtalat i tidigare samråd att spårvägen dras genom områden som korsar anläggningar vid flertal punkter längs sträckan och att samtliga punkter behöver granskas i detalj. Tidigare har också påtalats att sträckan genom Kista bör beaktas speciellt.

VA-anslutning

Anslutning till SVOAs ledningsnät skall ske i samråd med SVOA och enligt SVOAs allmänna anvisningar och bestämmelser.

Spillvatten

SVOA informerar om att avledning av spillvatten med självfall ej tillåts för våningsplan belägna under omgivande marknivå. Därför kommer våningar under marknivå att behöva pumpa spillvatten till högre anslutningsnivå inom fastigheten. Sådan intern pumpstation bekostas ej av SVOA.

Dagvatten

Dagvattenhanteringen ska kombineras med en genomtänkt höjdsättning som möjliggör att avrinning vid extrema regntillfällen sker på markytan utan att skada bebyggelse eller infrastruktur.

Dagvattenutredningen bör stämmas av mot Stockholms stads checklista för dagvattenutredningar. Bland annat saknas redovisning

av dagvattenflöden. I dagvattenutredningen nämns en övergripande dagvattenutredning (WSP 2016) men då den inte finns med bland underlagen till plansamrådet så har SVOA inte kunnat kontrollera om de uppgifter som saknas finns där istället.

Planområdet ligger inom Igelbäckens avrinningsområde, men allt dagvatten avleds i nuläget till tekniska system som mynnar i Edsviken. Då Igelbäcken behöver få tillförsel av vatten behöver det utredas om möjlighet finns att avleda dagvatten från planområdet till Igelbäcken istället. Hänsyn behöver då tas till att Igelbäcken är en känslig recipient och relativt opåverkad.

De redovisade fördröjningsbehoven är väl utredda. Det är viktigt att den fördröjning som beräknats även planläggs och säkerställs vid genomförande då en fördröjning till motsvarande 10-årsregn behövs innan påsläpp till Järva dagvattentunnel.

Enligt dagvattenutredningen kvarstår utredning av lokala dagvattenåtgärder för Hanstavägen och Jan Stenbecks torg. Det är av vikt att SVOA i god tid innan granskningssamråd får information om tillkommande förslag på dagvattenåtgärder för att kunna ge inspel på dessa.

De dagvattenutredningar som tagits fram för sträckan bör noga beaktas då periodiska regnbelastningar kan komma att få omfattande konsekvenser, översvämningar i stora delar av områden längs banan och perifert.

Stockholm Exergi

Fjärrvärme/fjärrkyla

Stockholm Exergi informerar att det inom planområdet finns befintliga fjärrvärme- och/eller fjärrkylaledningar. För att kunna planera eventuella ledningsomläggningar och nya ledningsdragningar samt säkra befintlig drift med så få driftstörningar som möjligt, är det bra med tidig information och samrådsmöten. Stockholm Exergi informerar om att åtgärder i distributionsanläggningarna utförs av Stockholm Exergi och bekostas av byggherre enligt gällande avtal och meddelar att det är viktigt att genomförandeavtal tecknas snarast möjligt. I övrigt ingen erinran.

Undermarksanläggningar

Ingen erinran.

Produktionsanläggningar

Ingen erinran.

Ellevio AB

Ellevio har en befintlig nätstation med tillhörande 11 kV och 0,4 kV elnät vid Hanstavägen 20, söder om Färögatan vid Jan Stenbecks torg och i nära läge öster om planerad spårvägs sträckning via ny bro. Tillhörande 11 kV kablar löper i gång- och cykelväg längs cirkulationsplats och korsar Hanstavägen norr och söder om cirkulationsplatsen. Kablarna är mycket viktiga för försörjningen av närområdet.

Det är viktigt att hänsyn tas till nätstationens funktionskrav, särskilt med avseende på tillgänglighet för drift- och underhållsåtgärder, i samband med projektets genomförande. Kablar i mark och nätstationens anordningar för angörande, tillträde och ventilation måste beaktas och vara kontinuerligt tillgängliga. Såväl åtgärder vid byggnation samt lösningar för färdig spårväg behöver stämmas av med Ellevio lokalnät. Den planerade spårvägen korsar befintliga 11 kV och 0,4 kV kabelstråk norr om hållplatsen vid Ärvinge. Söder om hållplats Ärvinge finns ett mindre 0,4 kV elnät som även det hamnar i konflikt med spårvägens sträckning.

Ellevio önskar kontakt för informationsutbyte om anläggningars behov samt bli kallade till ledningssamordning.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**Ledningar**

Hänsyn har tagits till befintliga ledningar i området men fortsatt ledningssamordning behövs till nästa skede. Eventuella kostnader för åtgärder som krävs för tvärbanans genomförande kommer att åläggas byggaktören.

Dagvatten

Synpunkter från SVOA om avledning till recipient, kontroll mot stadens checklista för dagvattenutredningar samt utredning av lokala dagvattenåtgärder för Hanstavägen och Jan Stenbecks torg m.m. kommer att studeras vidare inför granskning.

Se även kontorets bemötande under rubrik "Miljökvalitetsnormer för vatten" och "Översvämningsrisk" s.8 respektive s.9.

Fjärrvärme/fjärrkyla

Kontoret noterar synpunkt från Stockholm Exergi och vidarebefordrar informationen till byggaktören.

Sakägare enligt fastighetsförteckning

BRF Agersö, Björnö, Drejö, Rågö, Tunö, Kista Ängar 1, Kista Ängar 2, Kista Ängar 3

Allmänt

Bostadsrättsföreningarna är mycket positiva till det i planförslaget presenterade sträckningsalternativet längs Hanstavägen.

Föreningarna är tacksamma för stadsbyggnadskontorets bemötande och upplever att kontoret har lyssnat på deras argument samt att kontoret därefter har vidtagit lämpliga åtgärder.

Trafiksituationen vid Hanstarondellen

Föreningarna ställer sig frågande till hur trafiksituationen kommer att se ut vid cirkulationsplatsen Hanstarondellen och känner oro över att överfarten vid trafiksignalen kommer att skapa köbildning.

Föreningarna informerar om att det i en tidigare utredning om tvärbanans sträckning ingick ett förslag på en bro över Hanstarondellen. En sådan konstruktion skulle för lång tid framöver lösa eventuella trafikökningsproblem enligt föreningarna.

I övrigt har föreningarna inget att invända.

Kista Science City, Vasakronan, Kista Galleria KB
(fastighetsägarna)

Kista Science City, Vasakronan och Kista Galleria (nedan fastighetsägarna) ställer sig positiva till den nya kollektivtrafikkopplingen som tvärbanan innebär och anser att det är viktigt att säkerställa att de negativa effekterna på stadsmiljön hålls till ett minimum.

Jan Stenbecks torgUtformning

Kista Science City och Vasakronan anser att åtgärder behöver vidtas för att förhindra konflikter mellan gående och cyklister. Övergångsställe behövs där gående passerar den korsande cykelbanan över torget.

Det anses av fastighetsägarna viktigt att torget utformas utifrån ett trygghetsperspektiv. Väntkurer behöver exempelvis vara genomsiktliga för att förbättra tryggheten på torget. Kista Galleria menar att stationsområden generellt sett innebär en ökad, både upplevd och faktiskt, otrygghet. Det är därmed viktigt att stadsbyggnadskontoret har ett trygghetsperspektiv vid planering av trädplanteringar, skulpturer och annat som skymmer sikten på Jan Stenbecks torg.

Kista Science City anser att det är viktigt att den öppna ytan vid fastigheten Färöarna 3 (KistaOne) hålls öppen och möjliggör möten, då denna del av torget är en av de få som innehåller öppen yta. Detta ger möjligheter till uteservering så att torget upplevs levande och med ett pulserande folkliv.

Fastighetsägarna vill bli informerade om var uppsamlingsplatser på Jan Stenbecks torg ska förläggas.

Fastighetsägarna informerar att Jan Stenbecks torg är en plats som nyttjas av utryckningsfordon. Ett antal av de planerade pollarna måste vara nedsänkbara. Detta kan påverka underliggande garagekonstruktion.

Kista Galleria anser att hanteringen av garaget under Jan Stenbecks torg behöver tydliggöras gällande bärighet och konstruktion.

Kista Galleria anser att om slutlig plushöjd på Jan Stenbecks torg skiljer sig från galleriaentréernas plushöjd måste ramper anläggas på stadens mark.

Störningar

Fastighetsägarna anser att tillgänglighet till garagen under Jan Stenbecks torg behöver tydliggöras vid färdigbyggt förslag samt under byggtiden.

Kista Galleria har elektronisk säkerhetsutrustning i gallerian som inte får störas av magnetfält.

Kista Galleria anser att stomljud, magnetfält och närhet till spårområdet behöver beaktas med hänsyn till stadigvarande arbetsplatser i gallerian samt framtida utveckling och förtätning av kontorsarbetsplatser i galleriadelen mot Jan Stenbecks torg.

Hanstavägen

Mittförlagd ramp i Hanstavägen för tvärbanan anses av Kista Science City och Vasakronan dela upp gaturummet på ett icke stadsmässigt sätt. Rampens sidor är långa och försämrar ljusinsläpp till de lägre våningarna på Kista Science Tower samt skapar otrygga submiljöer. Sidoförlagd sträckning föreslås längs Hanstavägens östra sida, som anses skapa en mer stadsmässig gata och som ej tar upp mer plats.

Likriktarstation

Kista Science City och Vasakronan anser att likriktarstationen bör flyttas till nordöstra sidan av Hanstavägen för att skapa ett tydligare gaturum. Likriktarstationens placering anses skapa otrygga miljöer. Likriktarstationen är placerad i en lågpunkt där översvämningsrisken är stor.

Ärvinge

Tvärbanesträckningen norr om tunneln under E18 förutsätts enligt Kista Science City inte påverka befintlig konstruktion och funktion på parkeringsgaragen vid Kista Front. I det fall konstruktion eller funktion ändå påverkas, behöver konsekvenserna redovisas.

Vidare förutsätts intrånget i Kolding 4 och byggnation av tvärbanan inte påverka tillgång till drift- och underhållsarbeten av parkeringsgaragen vid Kista Front utan att dessa kan utföras lika idag. I det fall drift- och underhållsarbeten påverkas, behöver konsekvenserna redovisas.

Vid hållplats Ärvinge är det enligt Kista Science City viktigt hur anslutningen för gång- och cykeltrafikanter utformas från fastigheterna längs med Skalholtsgatan (bl.a. Studio Hotell). Det finns idag en anknytning, men denna behöver omhändertas på ett bättre sätt.

Dagvatten

Fastighetsägarna anser att dagvattenförhållanden runt Kista station busstorg och Kista galleria kan komma att påverkas negativt under och efter spårentreprenaden och önskar därför att en utredning presenteras som sträcker sig utanför planområdet och som tryggar fastighetsägarna att inga negativa förändringar i dagvattenförhållanden kommer att ske.

Trafiksimulering

Fastighetsägarna anser att trafiksimuleringen vid högtrafik behöver redogöra för hur långa köer som uppstår på Hanstavägen, Danmarksgatan, Kistavägen och infarten från E18.

Trafiksimulering 2040 finns inte med i samrådshandlingen. Redovisningen av denna är viktig inför granskning, samt även påverkan på trafikföring övrigt i Kista.

Kista Galleria menar att om det uppstår långa köer på Danmarksgatan, Färögatan och Hanstavägen, dessutom under en tid i kombination med att en stor entreprenad pågår vid Jan Stenbecks

torg, kan detta vara mycket besvärliga förutsättningar gallerians besökare.

Störningar under byggtiden

Redovisning och analys av byggtrafiken bör ske gällande vilka delar i Kista som kommer att påverkas/stängas av, under hur lång tid samt konsekvenserna av detta. Kista Galleria önskar förtydliganden var byggtrafik generellt kommer att förläggas samt vilka effekter entreprenaderna har för besökare till gallerian från Jan Stenbecks torg samt för parkerande besökare.

Övriga, ej sakägare

Privatperson 1

Undrar varför sektionen för tvärbanan genom Ärvinge är en meter bredare än genom Ursvik i Sundbyberg. Spårvägens bredd genom Ursvik är 7,70 meter.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Utformning Jan Stenbecks torg

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkter om trygghet och utformning på Jan Stenbecks torg samt synpunkt om risk för otrygghet vid mittförlagd ramp i Hanstavägen. Kontoret instämmer i att tillämpning av ett trygghetsperspektiv vid utformning av de offentliga miljöerna är av stor vikt för att förbättra tryggheten i området. Frågorna kommer att hanteras vidare under fortsatt planarbete.

Se även kontorets bemötande under rubrik "Trygghet" och "Tillgänglighet" s.16 respektive s.17.

Beträffande synpunkt från Kista Science City och Vasakronan om alternativ placering av rampen upp mot Jan Stenbecks torg, så menar kontoret att det mittförlagda alternativet har föregåtts av ett omfattande utredningsarbete och som utifrån nuvarande förutsättningar inte avses ändras. Stadsbyggnadskontoret anser att det mittförlagda alternativet är det bäst lämpade baserat på den bedömning som gjorts i planarbetet. I bedömningen ingick bland annat aspekter som påverkan på stadsrummet, exploateringsmöjligheter samt kostnader och spårgeometri.

Norr om Kista centrum längs Hanstavägen pågår ett flertal planarbeten som bl.a. innefattar bostäder, verksamheter, skola och hotell, som en del i arbetet med att utveckla Hanstavägen till ett urbant stråk. Kontoret bedömer att det mittförlagda alternativet

ligger i linje med översiktsplanen och skapar förutsättningar för en stadsmässig miljö med bebyggelse på båda sidor om gatan.

Garaget under Jan Stenbecks torg

Kontoret noterar synpunkt om pollare typ "blåljus" (automatiskt nedsänkbara vid uttryckning) och kommer att studera åtkomst för räddningstjänsten på torget vidare inför granskning.

Inför granskning kommer ett PM tas fram där bärighetsberäkningar för torget redovisas samt erforderliga förstärkningsåtgärder. Byggaktören kommer att samråda med berörda fastighetsägare inför att planförslaget ställs ut för granskning.

Elektromagnetisk påverkan

Stockholms stads riktvärde för elektromagnetiska fält på årsmedelvärde är 0,4 mikroTesla (μT) för byggnader där människor uppehåller sig stadigvarande. Tidigare utredningar har visat att tvärbansans anläggning inte överskrider aktuellt riktvärde.

Stomljud

Aktuella riktvärden för stomljud ska tillämpas under planarbetet, se resultat och aktuella riktvärden i PM Buller och Vibrationer (Tyréns, 2021-01-20). Aktuella riktvärden regleras på plankartan.

Placering likriktarstation

Likriktarstationens placering är vald utifrån dess påverkan och konsekvenser på stadsmiljön, framtida exploatering i området, möjlighet för angöring, tekniska krav såsom avstånd till spårvägen.

Stadsbyggnadskontoret anser att likriktarstationens placering är lämplig och avser inte studera alternativa placeringar inför granskning utifrån nuvarande förutsättningar. Kontoret instämmer dock i att det är viktigt att arbeta med trygghetsskapande åtgärder såsom belysning och gestaltning i denna typ av område, men anser inte att otrygghetsfaktorn motiverar en alternativ placering av likriktarstationen.

Översvämningsrisk

Frågan kommer att studeras vidare inför granskning. Se även kontorets bemötande under rubrik "Översvämningsrisk" s.9.

Dagvatten

Dagvattenhanteringen kommer att studeras vidare inför granskning.

Hållplats Ärvinge

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkt om anslutande gång- och cykelvägars utformning längs Skalholtsgatan.

Trafik

Se kontorets bemötande under rubriken "Trafik" s.10.

Störningar under byggtiden

Konsekvenser under byggtiden kommer att studeras vidare inför granskning. PM Konfliktpunkter kommer att kompletteras inför granskning, i vilken konsekvenser under byggtiden redovisas.

Spårvägens bredd

Skilnader i spårbredd beror till stor del på hur mycket svängradie spårvagnen behöver i tagen sektion. Motiven till spårvägens bredd kommer att studeras vidare inför granskning.

**Stadsbyggnadskontorets sammanvägda
ställningstagande**

Inkomna synpunkter under samråd berör i huvudsak dagvattenhantering, översvämningsrisk och andra risker, utrymning, trafikala konsekvenser, utformning av gång- och cykelvägar, markföroreningar, utformning av planbestämmelser, buller och vibrationer, elektromagnetisk påverkan, störningar under byggtiden samt gestaltning och utformning av gator och torg.

Kontoret bedömer att de inkomna synpunkterna kan hanteras vidare i det fortsatta planarbetet.

Föreslagna förändringar

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare:

- Översvämningsrisk
- Dagvattenhantering
- Markföroreningar
- Buller
- Olycksrisk och räddningstjänstens möjlighet till insatser
- Trafikanalys utifrån bedömd trafikmängd 2040
- Gestaltning och utformning av gator och torg
- Påverkan på garage under Jan Stenbecks torg
- Utformning av planbestämmelser
- Störningar under byggtiden
- Redaktionella justeringar

Louise Heimler
planchef

Martin Bretz
stadsplanerare