

Samrådsredogörelse

Detaljplan för Tvärbana Norr Kistagrenen, sträckan Ulvsunda industriområde till Solvalla, samt Kistagången till väg E4, del av fastigheten Bällsta 9:1 m.fl. i stadsdelarna Ulvsunda industriområde, Riksby, Bällsta, Bromsten och Kista, S-Dp 2014-07599

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund.....	2
Förslagets syfte och huvuddrag.....	2
Hur samrådet bedrivits.....	2
Inkomna synpunkter	2
Statliga och regionala myndigheter och förbund	5
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	16
Övriga remissinstanser	27
Sakägare enligt fastighetsförteckningen.....	29
Övriga, ej sakägare.....	38
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	45

Sammanfattning

Detaljplanens syfte är att möjliggöra delar av tvärbanans Kistagren inom Stockholms stad. Planen möjliggör dubbelspår, hållplatser, gång- och cykelvägar till hållplatserna samt anläggningar tillhörande spårvägen, som teknikbyggnader.

Planförslaget sändes ut på samråd 2015-11-09 - 2015-12-21. Under samrådet har 64 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller konsekvenserna för Bromma flygplats och riskhantering. Den föreslagna passagen till hållplats Solvalla, från Annedal via Solvalla kolonilottsområde har engagerat många. Ett antal Annedalsbor är positiva till förslaget medan Solvalla kolonilottsförening m.fl framför kritik mot förslaget. Ett antal fastighetsägare i Kista framför synpunkter på hållplatslägena i Kista.

Stadsbyggnadskontoret

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

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

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en utbyggnad av en del av tvärbanans Kistagren, mellan Ulvsunda industriområde och Helenelund (Sollentuna kommun). Detaljplanen omfattar sträckan från Ulvsunda industriområde till Sundbybergs kommungräns norr om Ulvsundavägen samt sträckan Kistagången fram till Sollentuna kommungräns och väg E4. Till granskningsskedet planeras detaljplanen delas upp i fyra detaljplaner.

Detaljplanen ska möjliggöra en utbyggnad med två spår och fyra hållplatslägen, samt gång- och cykelvägar till hållplatserna. Utöver det möjliggörs anläggningar tillhörande spårvägen så som installationer och teknikhus.

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2015-11-09 - 2015-12-21. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, på Alviks och Kistas bibliotek, i Svenska kyrkans lokal i Annedal samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Två samrådsmöten i form av ”öppet hus” har hållits den 19 november 2015 i förskolan Pippi Långstrump i Annedal och den 24 november 2015 i gymnasieskolan SSIS i Kista.

Inkomna synpunkter

Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter. För yttrandena i sin helhet hänvisas till planakten för projektet, dnr 2014-07599. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

Remissinstanser Stockholm	Avstår från yttrande	Yttrande utan erinran/ med tillstyrkan	Yttrande med synpunkt er/ krav
Statliga och regionala myndigheter och förbund			
Länsstyrelsen			x
Lantmäterimyndigheten i Stockholms län			x
Storstockholms brandförsvaret (SSBF)			x
Försvarsmakten		x	
Trafikförvaltning (TF)			x
Trafikverket (TrV)			x
Vattenfall AB		x	
Statens fastighetsverk		x	
Akademiska hus			x
Swedavia AB			x
Luftfartsverket (LFV)		x	
Riksantikvarieämbetet		x	
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar			
Exploaterings- och trafikkontoret			x
Bromma stadsdelsnämnd			x
Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd			x
Miljö- och hälsoskyddsnämnden			x
Skolfastigheter i Stockholm SISAB		x	
Råd för funktionshinderfrågor			x
Kulturnämndens kulturmiljöutskott (Stadsmuseet)			x
Stockholm Vatten, avfall		x	
Stockholm Vatten AB			x
Utbildningsförvaltningen			x

Övriga remissinstanser			
Sundbybergs stad			x
Sollentuna kommun			x
ELLEVIO			x
Fortum Värme			x
TeliaSonera Skanova Access AB			x
Sakägare enligt fastighetsförteckning en			
INGO m fl.			x
LM Ericsson			x
Vasakronan AB			x
Stockholms Travsällskap (STS)			x
Solvalla koloniträdgårdsförening			x
Sakägare 1 samt tre stugägare			x
Sakägare 2			x
Sakägare3			x
Sakägare 4			x
Sakägare 5			x
Sakägare 6			x
Sakägare 7			x
Sakägare 8			x
Sakägare 9			x
Övriga, ej sakägare			
Föreningen Storstockholms Koloniträdgårdar FSSK			x
Övrig 1			x
Övrig 2			x
Övrig 3			x
Övrig 4			x
Övrig 5			x
Övrig 6			x
Övrig 7			x
Övrig 8			x
Övrig 9			x
Övrig 10			x
Övrig 11			x

Övrig 12			x
Övrig 13			x
Övrig 14			x
Annedalsbor 51 underskrifter		x	
Övrig 15			x
Kollektivtrafikant STHLM			x
Övrig 16			x
Övrig 17			x
ALM Equity AB			x
Föreningen Mariehäll			x

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen anser att kommunen i det fortsatta planarbetet behöver vidareutveckla och komplettera planförslaget för att tillgodose riksintresse för kommunikationsanläggningar, samt hälsa och säkerhet med avseende på riskhantering. Vad gäller riksintresse för kommunikationsanläggningar behövs en bättre samordning med Trafikverkets projekt för utbyggnaden av Mäljarbanan där den nya bron för Kistagrenen behöver vara anpassad till järnvägsutbyggnaden samt att den fria höjden är anpassad till Trafikverkets regelverk.

Konsekvenserna av Kistagrenens påverkan på bullerspridningen från Bromma flygplats behöver utredas till granskningen och en bullerutredning med alternativ till bulleravskärmning behöver tas fram. Likaså behöver en utredning tas fram innan granskning av förslagets påverkan på flygverksamhetens CNS-system som kan bli störd av magnetfält från exempelvis likriktarstationer och de ljudbågar som alstras mellan kontaktledning och spårfordon.

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning om behovet av att vidta åtgärder för att begränsa konsekvenserna av urspårning där spårvägen går på bro över Mäljarbanan, men anser också att skydd mot urspårning behövs där spårvägen går på bro över Ulvsundavägen. Det finns enligt planbeskrivningen krav på utformning och placering av bropelare för bro över Mäljarbanan, i syfte att skydda bron mot urspårning på Mäljarbanan. Länsstyrelsen anser att broarna över Ulvsundavägen behöver motsvarande skydd. Även suicidrisken behöver beaktas i det fortsatta planarbetet, vid exempelvis utformningen av gångbroar över spårvägen.

Länsstyrelsen påpekar att det i planbeskrivningen står att Mäljarbanan och Bromma flygplats är primära transportleder för

farligt god. Detta stämmer inte då endast vägar kan pekas ut som rekommenderade transportleder för farligt gods. Däremot går stora mängder farligt gods på Mäljarbanan och det hanteras stora mängder farliga ämnen på Bromma flygplats.

Bromma flygplats är utpekad som en farlig verksamhet, enligt lagen om skydd mot olyckor vilket inte nämns i planbeskrivningen. Riskutredningen har endast behandlat risken av flygplanshaveri, men inte hanteringen av farliga ämnen och transporter av farliga ämnen på flygplatsområdet. Vidare har varken riskutredningen eller planbeskrivningen tagit upp KTH Electrum klassas som en farlig verksamhet eller att det planeras för en drivmedelsstation vid Solvalla. Dessa riskkällor behöver beaktas i det fortsatta arbetet.

För att kunna ta ställning till föreslagna skyddsåtgärder för att hindra att brandfarliga vätskor och vägfordon ska komma in på spårområdet behöver Länsstyrelsen få tillgång till en tidigare riskanalys, ”Riskanalys Tvärbanan anseende farligt gods på Ulvsundavägen, Ramböll, 2013-12-30.” i vilken bedömningen baseras.

Det finns enligt riskutredningen behov av åtgärder för att skydda Ulvsundavägen mot urspärning eller brand i spårvagn vilket inte nämns i planbeskrivningen. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver utreda behov av skyddsavstånd och andra åtgärder för att skydda Ulvsundavägen mot sådana olyckor.

I planbeskrivningen anges inte att riskutredningen lyft att spårvägen kan komma att påverka räddningstjänstens möjligheter att genomföra räddningsinsatser. Spårvägens sträckning får inte hindra räddningstjänstens insatsmöjligheter. Länsstyrelsen anser att kommunen måste utreda räddningstjänstens möjligheter att nå närliggande bebyggelse med stege, samt genomföra en räddningsinsats på spårvägen. Vidare bör kommunen utreda räddningstjänstens behov av fasta installationer för arbetsplatsjordning.

Eftersom området kring Ballstaån är riskområde för översvämning vid högt vattenstånd i Mälaren och intensiva regn behöver kommunen till nästa skede utreda och redovisa eventuella skyddsåtgärder för att göra spårvägen lämplig med hänsyn till risken för översvämning. Detta gäller även risken för ras och skred där kommunen behöver göra en undersökning av markstabilitet och vid behov säkerställa skyddsåtgärder. Även förväntad klimatförändring behöver beaktas med exempelvis ökad nederbörd som kan komma att påverka markstabiliteten.

Länsstyrelsen gör bedömningen att kommunen bör göra en bedömning av utbyggnadsprojektets påverkan på vattenkvaliteten. De framför att det vore positivt om kommunen i större utsträckning kan bidra till en förbättring av vattenkvaliteten genom fördröjning och rening av dagvatten i samband med planeras byggnation istället för att endast leda ut dagvatten till det allmänna ledningsnätet.

Länsstyrelsen påpekar att de tagit del av Trafikförvaltningens yttrande och framför att kommunen bör beakta det i det fortsatta arbetet.

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

Angående torrlägningsföretag framför Länsstyrelsen att de torrlägningsföretag som Kistagrenen passerar inte kommer att påverkas av utbyggnaden enligt framtaget PM. De framför att det i samband med planläggningen går att lyfta frågan om markavvattningsföretagens aktualitet, om det går att ompröva eller upphäva med anledning av förändrad markanvändning eller andra förändringar om omvärden.

Slutligen framför Länsstyrelsen att det i planhandlingarna finns flera åtgärder som kan kräva anmälan eller tillstånd till vattenverksamhet som exempelvis flytt av ledning inom Bällsta-Ranhammar torrlägningsföretag, byggnation av bro över Spångaån/Bällstaån samt grundvattenbortledning.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Kistagrenens bro kommer att anpassas för Mälarbanans framtida fyra spår och bropelarna kommer att förses med skydd. Trafikförvaltningen avser att teckna avtal med Trafikverket avseende spårvägsbron över Mälarbanans spår innan planen antas. Planbeskrivningens genomförandedel kommer att kompletteras med information om detta. En utredning om hur funktionerna hos de rivna byggnaderna på Bromma flygplats ska ersättas pågår. Likaså pågår en bullerutredning med förslag på möjliga åtgärder för att hantera markbullret från Bromma flygplats när befintliga byggnader rivs. I de inledande diskussionerna om åtgärder för elektromagnetiska fält och markbulleråtgärder har höga skärmar framförts som alternativ. Stadsbyggnadskontoret anser att om sådana lösningar blir aktuella måste dessa studeras noggrant då sådana skulle utgöra ett påtagligt inslag i stadslandskapet. Vidare pågår även en utredning om Kistagrenens påverkan på

flygverksamhetens CNS-system. Resultatet av dessa kommer att arbetas in i planen innan den ställs ut för granskning.

Detaljplanen kommer inte särskilt reglera var skydd för urspårning ska utföras utan detta hanteras av Trafikförvaltningen inom ramen för pågående systemhandling. Detta gäller även möjligt skydd för bropelare vid Ulvsundavägen och hantering av suicidrisken vid t ex gångbroar. Däremot kommer riskutredningen att kompletteras avseende behov av skydd för bropelarna vid Ulvsundavägen och möjliga åtgärder för att minska suicidrisken. Riskutredningen kommer även att kompletteras avseende risker vid hantering av farliga ämnen och transporter av farliga ämnen inne på Bromma flygplats. Vidare kommer utredningen att hantera KTH Electrum, som också är klassad som farlig verksamhet. Angående skydd av Ulvsundavägen mot urspårning eller brand i spårvagn kommer behovet av skyddsavstånd och eventuella andra åtgärder att utredas. Planbeskrivningen kommer också att föra att resonemang om detta. Däremot kommer inte planerad drivmedelstation vid Solvalla att beaktas då denna inte är planlagd. Kommande detaljplan för drivmedelstationen får förhålla sig till närheten till Kistagrenen.

Den tidigare framtagna riskanalysen, "Riskanalys Tvärbanan anseende farligt gods på Ulvsundavägen, Ramböll, 2013-12-30." kommer att bilaggas planhandlingarna i granskningsskedet.

Trafikförvaltningen för en dialog med Storstockholms brandförsvaret angående räddningstjänstens möjligheter att genomföra räddningsinsatser med stege och behovet av installationer för arbetsplatsjordning. PM-Risk kommer att kompletteras avseende detta.

Riskutredningen och vattenutredningen kommer att kompletteras avseende risker för översvämning, ras och skred.

Planbeskrivningen kommer att revideras så att det framgår att Mälarbanan och Bromma flygplats inte är primära transportleder för farligt gods.

Dagvattenhanteringen från Kistagrenen kommer att ses över i det fortsatta planarbetet.

Stockholm Vatten AB har meddelat att de tar på sig att utreda Bällsta-Ranhammars torrläggningsföretag vidare. För torrläggningsföretaget "Sänkning av Spångaån och

torrläggning av mark tillhörande Kelvesta, Värsta, m.fl.” kommer fortsatt hantering att utredas vidare.

Trafikförvaltningen utreder för närvarande frågan om vilka åtgärder som kan kräva anmälan eller tillstånd för vattenverksamhet. Planbeskrivningen kommer att kompletteras avseende detta.

Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten anser att detaljeringsgraden för varje berörd fastighet bör vara högre och att en förändringskarta för respektive fastighet bör införas i planbeskrivningen. Det bör förtydligas om det avses att fastighetsbildas för T1-områden på privata fastigheter. Sträckan berörs av ett servitutsområde, Bällsta 1:32, (Stockholms travsällskap). Rätten gäller att färdas över Bällsta 1:9 för att ta sig till fastighetens skiften. Det bör klargöras hur det kommer ske efter genomförandet. Lantmäterimyndigheten ställer vidare frågan om vilken användning den norra delen av fastigheten Motståndet 1 samt delen under bron av samma fastighet ska planläggas för.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Planbeskrivningens genomförandedel kommer att uppdateras med en mer detaljerad beskrivning om hur respektive fastighet berörs av planförslaget. Detta kommer även att illustreras i en kartbild. Genomförandedelen kommer också att förtydligas avseende fastighetsbildning för T1-områden samt hur servituträtten för Bällsta 1:32 kan säkerställas efter ett genomförande av planen. Stadsbyggnadskontoret för tillsammans med exploateringskontoret och trafikförvaltningen diskussioner om vilken användning fastigheterna Motståndet 1 och delen av Ulvsunda 1:1 ska planläggas för. Detta kommer att redovisas under granskningsskedet.

Stor-Stockholms Brandförsvär, SSBF

SSBF har tidigare, i samband med behovsbedömningen, påtalat att Kistagrenen passerar två farliga verksamheter, Bromma flygplats och KTH Electrum. Närheten till Bromma flygplats belyses i Risk-PM men däremot inte KTH Electrum. Risk-PM behöver kompletteras med detta. SSBF skriver att Risk-PM i sin utformning är generell och att den behöver revideras och utföras mer detaljerad för respektive detaljplan. I Risk-PM står att fortsatta utredningar behöver genomföras och SSBF anser att det är viktigt att dessa genomförs innan granskningen. De detaljerade riskbedömningarna måste vara på en sådan nivå att tydliga riskreducerande åtgärder kan anges, där behov av sådana föreligger. Åtgärderna ska vara så pass

tydliga att dessa kan anges som planbestämmelser alternativt skrivas in i avtal för att bli juridiskt bindande.

Angående stegutrymning framhåller SSBF följande. Om Kistagrenen passerar sådan bebyggelse som kräver stegutrymning med räddningstjänsten måste det säkerställas att resning av stege fortsatt kan ske.

SSBF anser att det är en fördel om Kistagrenen, åtminstone där maskinstege måste vara möjlig att resa, förses med fasta installationer för arbetsplatsjordning. Detta bör samrådas med SSBF.

Vid Solvalla kolonilottsområde framför SSBF att gc-vägarna bör utformas så att räddningstjänsten kan nyttja dem för åtkomst till området, vilket skulle förbättra åtkomligheten jämfört med idag.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Den pågående EMC-utredningen (som belyser spårvägens eventuella elektromagnetiska påverkan på elektronisk känslig utrustning och förslag på åtgärder) kommer att kompletteras med en utredning om hur KTH Elektrum påverkas av planförslaget. Vidare kommer Risk-PM att bearbetas och bli mer detaljerad i sin karaktär. Arbetet med de fördjupade utredningarna pågår och kommer att vara klara i tid till granskningsskedet.

Trafikförvaltningen har för närvarande en dialog med SSBF för att i projekteringen säkerställa att resning av stege fortsatt kan ske där det är nödvändigt och att det ska finnas möjlighet till arbetsplatsjordning. Risk-PM kommer att uppdateras avseende detta.

Den planerade tunneln under Ulvsundavägen vid kolonilottsområdet kommer att utformas med en frihöjd om drygt tre meter. För kolonilottsområdet kommer fortsatt samma räddningsvägar som idag att kunna användas. Den nya passagen utformas så att räddningsfordon kan korsa den för att nå den södra delen av området.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har ingen erinran.

Svenska kraftnät, SvK

Inom planområdet har SvK två 220 kV ledningar med ledningsrätt som löper parallellt med väg E4 i Kista. Ledningsrätten innebär att åtgärder/verksamheter som på något sätt inskränker på SvK:s

verksamhet, inte får vidtas på fastighet som belastas av ledningsrätten. Vid en kraftledning sker en elektrostatisk uppladdning av föremål och personer som upphåller sig i luftledningens närhet och SvK rekommenderar därför att alla metaliska byggnadsdelar som är exponerade för kraftledningens elektromagnetiska fält ska skyddsjordas inom ett område av 20 meter från kraftledningens närmaste spänningssatta del. SvK anger i sitt yttrande de krav som gäller för att korsa ledningarna. Om dessa rekommendationer beaktas och planering och projektering sker i samarbete med SvK har de inga invändningar mot detaljplanen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Trafikförvaltningen har inlett en dialog med Svenska kraftnät för att klargöra att Kistagrenen kan passera under befintliga kraftledningar enligt Svenska kraftnäts krav. Även placeringen av likriktarstationen och omledningen av väg E4 för breddningen av vägporten vid Kistagången kommer att hanteras i samråd med Svenska kraftnät.

Trafikförvaltningen, TF

Framför att plankartorna ska justeras i följande avseenden:

Karta 1: Avgränsningen av J-området kan vara för stort. Behöver justeras.

Karta 2: Gång- och cykelvägen bör fortsätta till den södra plattformspassagen. Säkerställa utrymmen för cykelparkering. Vidare att gång- och cykelvägen medger servicefordon och att kantstensutförningen anpassas så att det är möjligt att angöra teknikbyggnaderna. Vid korsningen med Bällstavägen är ljusförhållandena sådana att gräs inte är möjligt.

Karta 3: Anser att de cirka 200 meter mellan Bällstavägen och hållplats Solvalla är något för långt men att det är bra att busshållplatsen kan flyttas österut. De är positiva till den föreslagna tunneln under Ulvsundavägen. Vid hållplats Solvalla framförs att sträckningen ändras så att den når fram till den norra plattformspassagen.

Karta 4: Trafikförvaltningen utreder möjligheten att förskjuta bron närmare Ulvsundaleden för att undvika konflikt med ledningar. Påtalar att den redovisade eventuella framtida hållplatsen inte är något som planeras i dagsläget.

Karta 5: Bron över Isafjordsgatan kommer inte att bräddas norrut varför gränsen bör ändras. Hållplatsområdet för Kistamässan är för stort.

Teknikbyggnader: Det pågår studier av placering av teknikbyggnader varför dessa kan komma att flyttas inför granskningen.

Vidare skriver Trafikförvaltningen att de utreder behov av stängsling och att utbredningen av dessa kan komma att ändras med anledning av pågående framtagande av systemhandlingen. De anser att bullerkartor med maximalnivå ska redovisas då maximalnivåer är dimensionerade för spårtrafik. Buller och vibrationer utmed Kistagången behöver hanteras inom respektive detaljplan där ombyggnad till bostäder ska ske.

Angående fastighetsbildning meddelas att Trafikförvaltningen i första hand önskar upplåtelse med äganderätt och i andra hand med officialservitut.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Karta 1: J-området kommer att ses över.

Karta 2: Gång- och cykelvägen ritas in så att den fortsätter till den södra plattformspassagen. Servicefordon medges att använda gång- och cykelvägar för angöring till och från teknikbyggnader utan reglering i detaljplan. Inte heller kantstensutformning regleras i detaljplan. Plankartan ändras så att gräs endas anges där så är möjligt.

Karta 3: En flytt av busshållplatsen österut hanteras inte denna detaljplan. För gångtunneln till Annedal pågår en utredning för hur den ska utformas och plangränsen kommer att anpassas efter denna.

Karta 4: Stadsbyggnadskontoret anser att det är möjligt att titta på en förskjutning av bron närmare Ulvsundavägen. Planen är utformad för att inte omöjliggöra en hållplats i höjd med Mälarbanans spår i framtiden. Hållplatsen är beroende av en pendeltågsstation på Mälarbanan, vilken inte är aktuell i dagsläget. Detta framgår i planbeskrivningen.

Karta 5: Gränsen för bron över Isafjordsgatan och storleken på hållplats Kistamässan kommer att ändras enligt Trafikförvaltningens önskemål.

Detaljplanen kan inte reglera stängsel eller stängselförbud. Däremot kommer planbeskrivningen att kompletteras med en beskrivning om var stängsel bedöms lämpligt och bakomliggande

resonemang. Stadsbyggnadskontoret anser att stängsel eller staket inte nödvändigtvis ökar säkerheten då det kan innebära att en person bli instängd på spårområdet. Stadsbyggnadskontoret önskar därför att det vid lämpliga platser utmed spårvägen studeras alternativ till stängsel och staket som kan fungera som en avgränsning till spårområdet och minska risken för spårsprung utan att bli en tydlig barriär.

I planbeskrivningen finns en hänvisning till bullerutredningen där maximalnivåerna framgår.

Område för Kistagrenen kommer att upplåtas genom ett avtalsservitut på samma sätt som för Solnagrenen.

Trafikverket, TrV

Mälarbanan: Kistagrenens bro över Mälarbanan behöver anpassas till dagens två spår och de framtida fyra spåren. Innan planen antas behöver Trafikverket och Trafikförvaltningen träffa ett övergripande avtal och ett genomförandeavtal. Dessutom behövs en produktionssamordning för projekten.

Bromma flygplats: Hur funktionerna hos de rivna byggnaderna ska ersättas måste utredas innan granskningen. Likaså måste en bullerutredning tas fram med alternativa bullerskärmar då dessa byggnader idag fungerar som bullerskydd mot bebyggelsen i Mariehäll. Resultatet av EMC-utredningen måste avvaktas innan planen kan gå vidare till granskning.

E4: När vägporten vid väg E4 byggs om kommer provisoriska omledningsvägar förläggas i Kista. Planbeskrivningens genomförandedel måste kompletteras med detta.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Kistagrenens bro kommer att anpassas för Mälarbanans framtida fyra spår och bropelarna kommer att förses med skydd.

Trafikförvaltningen avser att teckna avtal med Trafikverket innan planen antas avseende spårvägsbron över Mälarbanans spår.

Planbeskrivningens genomförandedel kommer att kompletteras med information om detta. En utredning om hur funktionerna hos de rivna byggnaderna på Bromma flygplats ska ersättas pågår. Likaså pågår en bullerutredning med förslag på möjliga åtgärder för att hantera markbullret från Bromma flygplats när befintliga byggnader rivs. Detaljplanen kommer att invänta resultatet av pågående EMC-utredning innan planen ställs ut för granskning.

Planbeskrivningens genomförandedel kommer redovisa hur väg E4

provisoriskt ska ledas om i samband med att vägporten mellan Kista och Helenelund byggs om.

Vattenfall AB

Har inget att erinra då de ej har några ledningar inom eller i närheten av planområdet.

Statens fastighetsverk

Avstår från att lämna synpunkter.

Akademiska hus

Välkomnar arbetet med en förstärkning av kollektivtrafikförsörjningen av Kista och att det leder till en ökad stadsmässighet. De anser det viktigt att Kistagångens utformning innehåller fler övergångsställen och att inga staket sätts upp längs med gatan. De påtalat att det är viktigt att Kistagrenen inte upplevs som en barriär. De önskar en annan placering av hållplatserna i Kista och ser gärna att en dubbelriktad hållplats placeras i höjd med Grönlandsparken och att en annan dubbelriktad hållplats placeras vid Victoria Tower, jämfört med samrådsförslaget. Den negativa påverkan som buller, vibrationer och elektromagnetiskafält har på KTH:s och andra hyresgästers verksamhet måste utredas vidare. Risken för störningar av verksamheten måste beaktas nogsamt i planeringen och i möjligaste mån undvikas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

I och med Kistagrenen får Kistagången en ny sektion. Gatan kommer bland annat att förSES med två nya signalreglerade övergångsställen jämfört med idag. I och med att Kistagrenen kommer att trafikera Kistagången kommer även övriga passager att signalregleras av säkerhetsskäl. För att öka säkerheten ytterligare kommer en dubbelriktad cykelbana att anordnas. Idag framförs cyklar i blandtrafik. Idag är Kistagången planlagd som bussgata. I och med ombyggnaden av gatan kommer allmän biltrafik att tillåtas i södergående riktning och samsas i samma körfält som spår och buss. Detta för att tillgodose angöringsbehovet till fastigheterna längs med gatan. I norrgående riktning tillåts endast spår och buss. Stadsbyggnadskontoret delar Akademiska hus åsikt om att det är viktigt att Kistagången inte förSES med stängsel. Detaljplanen kan dock inte reglera placering av stängsel eller stängselförbud.

Avståndet från Kista C till Helenelund är cirka 1100 m. Eftersom Kistamässan är en hållplats som planeras få förskjutna plattformar blir avstånden mellan hållplatserna olika i norr- respektive södergående riktning. Norrut är avstånden Kista C-Kistamässan ca

700 m och Kistamässan-Helenelund ca 400 m. Söderut är avstånden Helenelund-Kistamässan ca 500 m och Kistamässan-Kista C ca 600 m. Trafikförvaltningen kommer att se över hållplatsläget för Kistamässan under det fortsatta planarbetet. Om en förändring blir aktuell kommer denna att redovisas i granskningsskedet. Kistagångens bredd sätter dock begränsningar för var hållplatserna kan placeras.

Den pågående EMC-utredningen för Bromma flygplats kommer att kompletteras med en utredning om Kistagrenens eventuella påverkan på KTH Electrum. Även bullerutredningen kommer att fördjupas avseende KTH:s verksamheter.

Swedavia AB

Swedavia påpekar att de byggnader som avses rivas fyller en bullerdämpande funktion mot bebyggelsen i Mariehäll och ingår i flygplatsens miljötillstånd. Detta innebär att flygplatsens miljötillstånd kan medföra att byggnaderna inte går att riva/omlokaliseras om inte byggnaderna ersätts med någon annan bulleravskärmande åtgärd. Det är därför av största vikt att detaljplanen behandlar bullerkonsekvenserna som uppstår i Mariehäll när byggnaderna rivs och omlokaliseras och bulleravskärmande åtgärder. Swedavia uppmärksammar att de likriktarstationer som planeras att byggas i anslutning till Kistagrenen kommer att ge upphov till magnetfält som kan påverka och störa den flygtekniska operativa utrustningen. Detta gäller även uppkomsten av ljudbågar mellan kontakledning och spårfordon som misstänks kunna påverka kommunikationsutrustningen. Swedavia anser att de försvarsåtgärder som rapporten ”Radiomiljöanalys Fas 2 Bromma Flygplats” (EMC-utredningen) kommer att komma fram till ska beaktas i detaljplanen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

En bullerutredning med förslag på åtgärder för att hantera markbuller från Bromma flygplats när befintliga byggnader rivs pågår. Resultatet från denna och möjliga åtgärder kommer att redovisas i planbeskrivningen och inarbetas i planen. Den pågående EMC-utredningen för Bromma flygplats kommer även att hantera magnetfält från planerade likriktarstationer. Föreslagna åtgärder från EMC-utredningen kommer att beaktas i detaljplanen.

Luffartsverket, LfV

Luffartsverket meddelar att deras intressen tas tillvara genom deras medverkan i Radiomiljöanalysgruppen som bildats specifikt för detta projekt. LfV:s synpunkter på projektet kommer endast att framföras i ovanstående forum.

Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet avstår från att lämna några synpunkter.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Exploateringskontoret och Trafikkontoret

Kontoren anser att detaljplanen på ett bra sätt redovisar planerna för en kommande utbyggnad av Kistagrenen till Kista. Utbyggnaden kommer att leda till en bättre kollektivtrafik och större rörlighet för arbetspendling. Den kommer också bidra till att förstärka kommunikationen till befintliga och planerade bostäder längs sträckan.

Gestaltning

Kontoren anser att det är bra att man utgår från att tydliggöra spårområdet och undvika räcken och stängsel i så stor utsträckning som möjligt för att undvika barriäreffekter med spårområdet. Det är positivt med gräs på banvall i markplan.

Kontoren vill att även hållplatserna utformas på ett sätt så att de integreras i den omgivande miljön för att undvika barriäreffekter. För upplevd trygghet är det viktigt med genomsiktighet och överblickbarhet vid hållplatserna.

Drift och underhåll

Trafikkontoret anser att det är viktigt att tänka på drift- och underhållsaspekter. Bredder och fri höjd på nya anläggningar ska medge trafikering med driftfordon. Det ska finnas plats för snöupplag och växtmaterial och möblering ska vara tåliga och hållbara över tid.

Gång- och cykelvägar

De permanenta lösningarna på gång- och cykelvägarna bör uppfylla stadens standard enligt gällande cykelplan och bör planeras för god tillgänglighet för funktionshindrade.

Markintrång för Kistagrenen

I Ulvsunda industriområde inom kv Induktorn berörs av mindre intrång. Fastigheten Motståndet 1, som är upplåten med tomträtt, behöver sannolikt lösas in helt.

Swedavias arrendeområde för Bromma flygplats påverkas, liksom stora delar av arrendeområdet vid Sundbybergskopplet. Arrendena vid Sundbybergskopplet har i avvaktan på Kistagrenens och Mälarbanans utbyggnader endast upplåtits med korta arrendeperioder.

Enligt avtal ansvarar SL för alla förhandlingar om markåtkomst och ersättningar med samtliga fastighetsägare och rättighetshavare (t.ex. tomträttsinnehavare och arrendatorer) som berörs av detaljplanen. SL svarar också för samtliga kostnader för åtkomst av mark i projektet.

Markintrång för gång- och cykelkoppling

Föreslagen gång- och cykelkoppling mellan Annedal och Solvalla medför att fyra kolonilotter inte kan vara kvar. Förutom de direkt berörda kolonilotterna påverkas vägkopplingar och funktioner inom hela kolonilottsområdet som staden ansvarar för att ersätta.

Norra Ulvsunda

Spårområdet intill Masugnsvägen behöver minskas för att möjliggöra fordons- och gångtrafik på Masugnsvägen. Alternativ så behöver SL svara för och bekosta att Smältvägen förlängs till Masugnsvägens befintliga vändplan enligt Avtal om genomförande av utbyggnad av Tvärbana Norr mellan Alviks station och Bällsta Bro, 2009.

Flygplatsen

För att hitta lämpligt användningsområde samt anslutningar till omkringliggande verksamheter bör de delar av nuvarande flygplatsområdet, närmast handelsområdet Bromma Blocks och Ulvsundavägen, som avgränsas av Kistagrenen, ingå i detaljplanen.

Föreslagen placeringen av E-området för teknikbyggnaden invid Ulvsundavägen påverkar föreslagen gång- och cykelkoppling från Ulvsundavägen till hållplatsen för Bromma flygplats. Kontoren vill att E-områdets placering studeras vidare så att gång- och cykelvägens intrång på handelsområdet minimeras.

Solvallakopplet

Solvallakopplet avser de trafikramper som leder fordonstrafiken på och av Ulvsundavägen invid Solvalla samt gång- och cykelkopplingarna mellan norra och södra sidan av Bällstavägen. Kontoren vill att detaljplanen utvidgas till att ta med föreslagna nya gång- och cykelkopplingar för att säkerställa genomförandet och tydliggöra förutsättningarna för omkringliggande projekt.

Det är viktigt att säkerställa den planskildhet med Bällstavägen som finns idag och att även passagen över spåren är planskild. Det är vidare viktigt att den nya tunneln medger fri höjd som behövs för drift och att tunneln planeras så att den upplevs som trygg.

Solvalla

Stockholms Travsällskap tillsammans med staden arbetar med en utveckling av området norr om Bällstavägen, bland annat planeras för 1500 nya bostäder. Kontoren anser att det är av stor vikt att Kistagrenens dragning placeras så nära Ulvsundavägen som möjligt för att ge utrymme för bostäder och undvika stora tomma ytor mellan väg och spårväg. Kistagrenen ska integreras på ett stadsmässigt sätt till den kommande stadsstrukturen i Solvalla.

Risker från Ulvsundavägen ska utredas och samordnas med utvecklingen av bostäder i Solvalla. Erforderligt utrymme för bullerplank och avåkningskydd mellan Kistagrenen och Ulvsundavägen ska säkerställas.

Kontoren anser att det föreslagna hållplatsläget i Solvalla ska studeras vidare så att placeringen bestäms i samordning med det programarbete som pågår för utvecklingen av bostäder i Solvalla. Kontoren vill optimera tillgängligheten för både befintliga bostäder i Annedal och utvecklingsmöjligheterna för kommande bostäder i Solvalla. Det är vidare viktigt att placeringen tar hänsyn till de speciella förutsättningar som ställs på en hållplats vid stora flöden av resande vid evenemang till Travarenan. Kontoren framhåller mot bakgrund av detta att det är viktigt att avvägning av alla olika aspekter sker vid placeringen i syfte att säkerställa ett attraktivt hållplatsläge.

Den föreslagna gångtunneln under Ulvsundavägen medför en bra och viktig koppling mellan Annedal och Solvallaområdet och innebär att Annedalsborna får bättre tillgänglighet till Kistagrenen. Gångvägen som föreslås genom kolonilottsområdet och som kopplar Annedal till hållplatsen blir en trevlig passage och kan bidra till förstärkt identitet för Annedal. Det är viktigt att tunneln har god genomsiktighet så den upplevs som trygg samt att stadens standard för god tillgänglighet uppfylls. Det är också viktigt att tunneln ligger i direkt anslutning till hållplats Solvalla för att maximera upptagningsområdet i Annedal.

Gång- och cykelvägen under Bällstavägen in i Solvallaområdet slutar vid hållplats Solvalla i plankartan. Kontoren vill att även en koppling förbi hållplatsen, fram till föreslagen tunnel under Ulvsundavägen, ingår i detaljplanen.

Plangränsen i kolonilottsområdet ut mot Dartanjangs gata i Annedal behöver breddas med tanke på att det behöver ligga en ramp från koloniområdet upp till gatan.

I den norra delen av Solvalla går Ulvsundavägen på bro. Under Ulvsundavägen finns idag en oordnad gång- och cykelpassage mellan Annedal och Solvalla. Placering av Kistagrenens bropelare och fri höjd under tvärbanebron ska planeras så att en framtida utveckling av passagen inte motverkas. Bropelarna ska placeras i linje med Ulvsundavägens befintliga bropelare och fri höjd ska medge drift på den yta som idag fungerar som passage mellan Annedal och Solvalla.

Sundbybergskopplet

Placeringen av Kistagrenens bropelare vid Sundbybergskopplet ska inte omöjliggöra för trafikkontorets eventuella ombyggnation av Sundbybergskopplets på- och avfarter.

Kistagången

För fastigheten Skalholt 1 invid Jan Stenbecks torg pågår ett planarbete för att konvertera befintlig kontorsbyggnad till bostäder. Kistagrenens spårområde från Jan Stenbecks torg in på Kistagången medför att bredden på gång- och cykelbana på Kistagången är otillräcklig mellan spårområde och det nordvästan hörnet av byggnaden på Skalholt 1. Det är viktigt att planarbetet för Kistagrenen samordnas med planarbete för Skalholt 1 för att säkra gång- och cykelbanans bredd.

Den redovisade breddningen av bron över Isafjordsgatan är på den södra sidan av bron en förutsättning för att alla funktioner som finns på gatan idag ska kunna inrymmas. Den planerade breddningen på norra sidan bedöms däremot inte nödvändig.

På fastigheten Hekla 1 invid Kistagången pågår ett arbete med en detaljplan för att möjliggöra för en utveckling av kontor och hotell. En ny allmän gata kommer att skapas som ansluter Digitalgatan till Kistagången söder om Grönlandsparken. Samordning mellan projekten krävs för att säkerställa att den nya gatan är förenlig med spårdragningen.

Där Kistagången korsar Torshamnsgatan ska utformningen av Torshamnsgatan öster om Kistagången ansluta till gatans nya utformning. Utformningen av Torshamnsgatan väster om Kistagången ska ske i nära samråd med staden.

Längs Kistagången och fram till Arne Beurlings torg är det viktigt att tänka på att överblickbarhet, genomsiktighet och framkomligheten vid hållplatserna för att spårvägen ska integreras på bästa sätt i den trånga gatusektionen.

Kontoren är positiva till föreslagen breddning av gång- och cykelbanor på Kistagången intill tunneln under väg E4. Från Kistagången och vidare till pendeltågsstationen i Helenelund passerar en stor mängd gående stötvis i samband med att pendeltågen ankommer. Kopplingen är även ett viktigt cykelstråk mellan kommunerna. Förslaget innebär ökad framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister.

För att förbättra denna viktiga koppling mellan Kista och Helenelund behöver den nya sektionen på Kistagången fortsätta genom tunneln under väg E4.

E-området för en likriktarstation invid Kistagången innan tunneln till Helenelund ska fortstätt studeras för att anpassas till kommande utveckling av området.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Stadsbyggnadskontoret instämmer i synpunkten om att staket och stängsel bör undvikas. Detaljplanen kan inte reglera stängsel eller stängselförbud. Däremot kommer planbeskrivningen att kompletteras med en beskrivning om var stängsel bedöms lämpligt och bakomliggande resonemang. Stadsbyggnadskontoret anser att stängsel eller staket inte nödvändigtvis ökar säkerheten då det kan innebära att en person bli instängd på spårområdet.

Stadsbyggnadskontoret önskar därför att det vid lämpliga platser utmed spårvägen studeras alternativ till stängsel och staket som kan fungera som en avgränsning till spårområdet och minska risken för spårsprung utan att bli en tydlig barriär.

Trafikförvaltningen ansvarar för utformningen av hållplatserna och för dessa tas för närvarande ett gestaltungsprogram fram.

Stadsbyggnadskontoret deltar i det arbetet tillsammans med övriga kommuner utmed sträckan. Kontorens synpunkter kommer att lämnas vidare till Trafikförvaltningen.

Hela fastigheten Motståndet 1 avses att lösas in av trafikförvaltningen. De delar av fastigheten som inte berörs av Kistagången kommer att vidarestuderas och planläggas i de fall det är nödvändigt för framtida användning av marken. Dialog förs med trafikförvaltningen, exploateringskontoret och kommunala lantmäterimyndigheten om detta.

Under det fortsatta planarbetet kommer konsekvenserna för kolonilottsområdet att förtydligas och ett förslag för hur passagen och tunneln ska utformas att tas fram.

En dialog förs med trafikförvaltningen om en breddning av Masugnsvägen genom att en del av befintligt spårområde överförs till gata. Detta kommer att regleras i detaljplanen.

Plangränsen kring hållplats Bromma flygplats kommer att ses över i dialog med exploateringskontoret, trafikkontoret, Swedavia och trafikförvaltningen. För närvarande pågår en utredning om E-områdenas placering. Önskemålet om att minimera intrånget på handelsområdet tas med i det fortsatta arbetet. Plangränsen vid kolonilottsområdet kommer att anpassas till den projektering av passagen som för närvarande pågår.

Plankartan kommer att revideras så att alla nya gång- och cykelvägar säkerställs i plan. Detaljplanen reglerar endast användningen för planskildheterna vid Bällstavägen som trafikområdet för spårväg eller som gata. Utformningen av planskildheterna bör därför säkerställas genom avtal med trafikförvaltningen. Plankartan kommer även att revideras så att gång- och cykelvägen norr om Bällstavägen fortsätter fram till hållplats Solvalla. Alla nya gång- och cykelvägar projekteras för att uppfylla stadens standard.

Förutsättningarna vid planeringen av Kistagrenen är att den placeras så nära Ulvsundavägen som möjligt utan att göra intrång i Ulvsundavägens slänt. Med denna placering frigörs ett så stort område som möjligt för Solvallaprojektet. Hur utformningen av bebyggelsen kommer att planeras sker i Solvallaprojektet och inte i denna detaljplan. Däremot sker en dialog mellan projekten för att klargöra gemensamma planeringsfrågor.

Utrymme för bullerplank och avåkningskydd mellan Ulvsundavägen och Kistagrenen har säkerställts i projektet men kommer inte att planläggas i denna detaljplan. Planläggningen av bostäder ligger i Solvallaprojektet varför risker från Ulvsundavägen kopplade till bostäder får utredas inom ramen för kommande detaljplaner.

Föreslagen placeringen av hållplats Solvalla i plansamrådshandlingen utgår från ett läge direkt söder om den föreslagna gångtunneln under Ulvsundavägen för att utgöra en bra koppling till Solvalla samt nära Bällstavägen för att möjliggöra en bytespunkt med bussar. Stadsbyggnadskontoret instämmer i att planhandlingen måste belysa det slutgiltiga hållplatslägets betydelse för stadsutvecklingen i Solvalla. Solvalla hållplats planeras som en typhållplats och kommer enligt trafikförvaltningen inte att dimensioneras för de tillfälligt större volymerna av passagerare vid evenemang. Omhändertagande av punktvisa större passagerarflöden vid evenemang kan hanteras genom till exempel

extra turer, bussar mm. Ytor för att säkerställa detta får därför planläggas i Solvallaprojektet. Stadsbyggnadskontoret ser ett behov av att samordna planeringen för området där spårvägen gränsar till bebyggelse inom Solvallaprojektet.

Gångtunneln under Ulvsundavägen projekteras enligt stadens standard för tillgänglighet och ambitionen vid utformningen är att den ska upplevas så trygg som möjligt. En förutsättning för placeringen av hållplats Solvalla är att den ska ligga i direkt anslutning till tunneln.

En översyn av exakt placering av bropelarna för den nya bron för Kistagrenen söder om Bällstaån pågår för att säkerställa en fortsatt fungerande passage mellan Annedal och Solvalla i detta läge. Föreslagen placering av Kistagrenens bropelare kommer inte att omöjliggöra för en ombyggnad av Sundbybergskopplets på- och avfarter, dock kommer en ombyggnad i framtiden att behöva förhålla sig till Kistagrenens bropelare.

Detaljplanen reglerar inte Kistagångens utformning utan endast användningen som gata. Kistagångens utformning hanteras i gestaltungsprogram som tas fram av trafikförvaltningen. Plankartan kommer att revideras så att endast den södra breddningen av bron över Isaffordsgatan planläggs. Plangränserna kommer även att anpassas till pågående projektering av Torshamnsgatan. En dialog med planarbetet för Skalholt 1 pågår för att säkerställa den planerade gång- och cykelbanans bredd. Även samordning med planarbetet för Hekla 1 pågår.

En dialog pågår för närvarande med Sollentuna kommun och trafikförvaltningen angående utformningen kring tunneln under väg E4. Eftersom tunneln ligger i Sollentuna kommun är utformningen av denna främst en fråga mellan Sollentuna och trafikförvaltningen. Stadsbyggnadskontoret deltar i arbetet för att säkerställa att Kistagången utformas i enlighet med den sektion som tidigare överenskommits. I det fortsatta arbetet kommer likrikstarstationens placering vid Kistagången att ses över och slutgiltig placering presenteras i detaljplanen.

Bromma stadsdelsnämnd

Anser det glädjande att SL planerar för ännu en gren av Tvärbanan. De anser det angeläget att bättre hänsyn ska tas till Solvalla Kolonilottsområde, där förslaget kommer att leda till att fyra stugor försvinner, och att förslag utarbetas som upplevs acceptabla för kolonisterna.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

I en detaljplan behöver allmänna- och enskilda intressen vägas mot varandra. Ibland måste även olika allmänna intressen vägas mot varandra. Det är ett starkt allmänt intresse att kollektivtrafiken planeras med hög tillgänglighet till bostäder och arbetsplatser för att kunna konkurrera med biltrafiken och därigenom bidra till ett mer hållbart samhälle. En av utgångspunkterna i översiktsplanen är att staden i sin planering ska verka för att koppla samman stadens delar. För Kistagrenen planeras för en hållplats vid Annedal, hållplats Solvalla, på den västra sidan om Ulvsundavägen. För att hållplatsen ska täcka in ett så stort upptagningsområde som möjligt samt vara en attraktiv hållplats för de boende i Annedal, och samtidigt skapa en trygg och säker koppling till den nya stadsdelen som planeras vid Solvalla, anser stadsbyggnadskontoret att det är mycket viktigt att de befintliga kopplingarna i norr och söder mellan Annedal och Solvalla kompletteras med en koppling som ansluter gent och direkt till den nya hållplatsen. Inför samrådet studerades flera alternativa dragningar av passagen.

Utgångspunkten i utredningen var att passagen ska tillgodose ett så stort upptagningsområde som möjligt samt att passagen ska tillgänglighetsanpassas (maximalt fem procents lutning). Passagen ska utformas med fullgoda bredder för gång och cykel. Frihöjd i tunneln ska vara drygt tre meter för att möjliggöra driftsarbete och medföra ljusinsläpp och genomsiktighet för att bidra till ökad trygghet. Intrång i kolonilottsområdet ska helst undvikas, men om nödvändigt vara så litet som möjligt. Av de lägen som studerats har alternativet, beläget i höjd med Nils Holgerssons gata i Annedal, förutsättningar för att uppfylla tekniska krav och riktlinjer samt på ett gent sätt nå in i Annedals centrala delar. En trappa och ramp behöver anläggas mot Dartanjangs gata. Stadsbyggnadskontoret beklagar att den föreslagna gångpassagen kommer att påverka kolonilottsområdet negativt. I avvägningen mellan det allmänna intresset som Kistagrenen utgör och intrånget i kolonilottsområdet bedömer stadsbyggnadskontoret att det allmänna intresset väger över. Ambitionen i arbetet är att kolonilottsområdet ska utformas med en allmän gångpassage med hänsyn till kolonilottsföreningens behov.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd

Förvaltningen instämmer i Stadsbyggnadskontorets bedömning att spårvägen kommer att underlätta vardagslivet för verksamma och boende i stadsdelsområdet. De påtalar att det inte framgår att trafikstarten skiljer sig mellan den södra och den norra delen av Kistagrenen och anser att det varit önskvärt med en tidigare trafikstart till Kista. De anser inte att det är en bra lösning att Kistagrenen på Kistagången ska dela utrymme med bussar och

bilar. Förvaltningen vill även uppmärksamma Stadsbyggnadskontoret på att det i planhandlingarna informeras om pågående planarbeten för bostäder utmed Kistagången men att detta inte framgår under avsnittet "Buller och Vibrationer". Förvaltningen förutsätter att åtgärder vidtas för att minimera störningar och uppmärksammar säkerhets-, tillgänglighetsaspekter och barnperspektivet i det fortsatta arbetet. Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd beslutar enligt förvaltningens yttrande.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Planbeskrivningen kommer att uppdateras med information om trafikförvaltningens planerade trafikstarter. En tidigareläggning av trafikstart till Kista är inte möjlig då utbyggnaden av Kistagrenen tar vid där Kistagrenen förgrenar sig från Solnagrenen i norra Ulvsunda. För att byggnadstekniskt kunna hantera utbyggnaden är den indelad i etapper, vilket möjliggör en första trafikstart till Sundbyberg år 2021 och en andra trafikstart till Kista (Helenelund) år 2023.

För såväl nuvarande som kommande verksamheter längs med Kistagången finns behov av att kunna angöra fastigheterna med bil. bl a för taxi, leveranser och för funktionshindrade personer. Genom att tillåta biltrafik i ena riktningen samt att anlägga angöringsplatser kan biltrafik och angöring ske på ett ordnat sätt. I dagsläget är det stora problem med olovlig körning och parkering längs med Kistagången. Bullerutredningen kommer att kompletteras angående fastigheterna utmed Kistagången. Detaljplanearbetet utgår från befintliga förutsättningar. Detaljplanen för Kistagrenen kan inte se de pågående planarbetena läng med Kistagången som sådana. Samordning sker mellan projekten där så är möjligt.

Miljö- och hälsoskyddsmyndigheten, MHN

Tillstyrker förslaget. De viktigaste frågorna enligt MHN är buller och vibrationer. De anser att dessa är beskrivna på ett tillfredställande sätt. MHN anser att de positiva effekterna överväger de negativa som redovisas i förslaget. Vid genomförandet behövs ett kontrollprogram tas fram. MHN önskar att detta samråds med dem.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Inför genomförandet av planen kommer trafikförvaltningen att ta fram ett kontrollprogram.

Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB)

SISAB har inga synpunkter på projektet.

Rådet för funktionshinderfrågor

Rådet för funktionshinderfrågor framföra att riskerna med magnetfält inte är begränsade till likriktarstationerna då en likriktning av växelström kommer att pulsera i takt med växelströmmen genom induktion. Rådet hänvisar till Strålskyddsmyndighetens riktvärden för magnetfält, SSMFS 2008:18 där begreppet växlande magnetfält inte används utan istället begreppet frekvens vilket innefattar både växlande och pulserande fält. Rådets slutsats är att det i planbeskrivningen saknas värden på pulserande magnetfält och transiter och efterfrågar en mätning som beskriver magnetfältens variationer över tid i μ Tesla/s och inte enbart μ Tesla som bara beskriver styrka.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Pågående EMC-utredning kommer att kompletteras angående pulserande fält och en beskrivning av magnetfältens variationer över tid i μ Tesla/s.

Kulturnämndens kulturmiljöutskott (Stadsmuseet)

Beslutade att i huvudsak tillstyrka förslaget under förutsättning att konsekvenserna för Bromma flygplats liksom i Ulvsunda industriområde minimeras. De önskar att förslaget i första hand ska ha för avsikt att bibehålla byggnaderna inom flygplatsområdet i annat fall bör flytt av dessa övervägas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

I förstudien från 2011 studerades på Swedavias initiativ en alternativ sträckning av Kistagrenen som innebar en dragning på bro förbi Bromma flygplats. Alternativet avfärdades då detta skulle innebära en ökad kostnad på ca 100-150 miljoner kronor. Den nu föreslagna dragningen innebär att flera byggnader kommer att rivas då en flytt av dem inte är möjlig sett till byggnadernas skick. Aktuella byggnaders funktioner har i de flesta fall upphört eller flyttats till andra plaster inom området. Den framtagna kulturmiljöanalysen visar att ingen av byggnaderna av stadsmuseet har högsta skyddsklass och att byggnaderna är i behov av renovering och underhåll, vilket bidrar till att flera av dem idag inte används. Stadsbyggnadskontoret anser att det allmänna intresset för ny kollektivtrafik, som samtidigt stärker riksintresset för kommunikation som Bromma flygplats utgör, väger tyngre än att behålla av byggnaderna.

Stockholm Vatten, avfall

Har inga synpunkter på förslaget.

Stockholm Vatten AB

Stockholmvatten påtalar att spårvägen korsar deras anläggningar vid ett flertal punkter och att samtliga korsningspunkter behöver studeras i detalj. Särskilt nämns sträckan utmed Kistagången och vid hållplats Solvalla där en större underjordisk konstruktion måste hanteras.

Texten om dagvatten i planhandlingen bör utgå och beskrivas utifrån Stockholms stads dagvattenstrategi. Där spårvägen passerar Bromma köp kvarter och hållplats Bromma flygplats finns risk för översvämningar vid höga nivåer i Mälaren. Det bör klargöras att den nya Kistagrenen inte försämrar ytliga avrinningsvägar. Vid korsningen med Bällstaån bör bropelare utformas och konstrueras så att de klarar förhöjda vattennivåer i Bällstaån.

Kistagrenen kommer att delvis byggas parallellt med en av Stockholm vattens huvudvattenledningar. En kontroll av risken för korrosion på huvudvattenledningen vad gäller återledning av oönskade likströmmar, speciellt i närheten av eventuella omformarstationer, bör genomföras i det fortsatta planeringsarbetet. Vid Bällstaån planeras en bro nära huvudvattenledningen. Det finns en risk för bortspolning av markmassor vid eventuellt haveri på ledningen samt att byggandet av brostöden ska ske mycket aktsamt.

Stockholm Vatten meddelar i ett ytterligare yttrande att de tar på sig att utreda dikningsföretaget Bällsta/Ranhammar vidare.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Trafikförvaltningen ser för närvarande över de platser där konfliktpunkter finns med Stockholm Vattens ledningar. En dialog med Stockholm Vatten om hanteringen av dessa kommer att startas.

För närvarande pågår en revidering av tidigare framtagna vatten-PM där översvämningrisken kommer att förtydligas. Texten om dagvatten i planbeskrivningen kommer att justeras så att den utgår ifrån dagvattenstrategin.

Utbildningsförvaltningen

Utbildningsförvaltningen anser att en utbyggnad är mycket positiv som ett led i att minska antalet hämtningar och lämningar med bil till och från stadens skolor. De anser att särskild vikt bör läggas vid utformning av passager och hållplatser för att skapa säkra skolvägar och inte förstärka barriärer. De ser positivt på den planskilda gång- och cykelpassagen under Ulvsundavägen för att underlätta framtida flöden av elever mellan Annedal och Solvalla.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Detaljplanen möjliggör för gång- och cykelvägar till alla hållplatser. Vid hållplatserna kommer säkra passager att anordnas. Hur dessa utformas i detalj redovisas i kommande gestaltungsprogram.

Övriga remissinstanser**Sundbybergs stad**

Konstaterar att bron över Ulvsundavägen ger stöd åt andra trafikslag. Om fler trafikslag på bron skulle provas i framtiden anser Sundbyberg att det är positivt med en flexibel användning. De anser att det är positivt att även Stockholm ser grässpår som ett välkommet inslag i stadsmiljön där så är möjligt.

Tidigare har en gång- och cykelförbindelse mellan Annedal och Rissne, i form av bro parallellt med Kistagrenens bro, diskuterats. Sundbyberg saknar en tydlig beskrivning i planhandlingarna av hur Stockholms stad avser förbättra gång- och cykelkopplingarna till Sundbyberg, när man väljer bort ett av de tidigare studerade alternativen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Tidigare utredningar som gjorts tillsammans med Sundbybergs stads visade på att det finns mindre kostnadskrävande och attraktivare alternativ för en gång- och cykelförbindelse mellan Annedal och Rissne än Kistagrenens bron över Ulvsundavägen. Stockholm stad tar gärna upp dessa för vidare diskussion med Sundbybergs stad, dock inte inom ramen för denna detaljplan.

Sollentuna kommun

Sollentuna kommun påtalar vikten av ett väl sammanhållet gaturum mellan Helenelund och Kista för att stärka sambanden och minska barriäreffekter. Sollentuna kommun och Stockholms stad har en pågående dialog om utvecklingen inom de delar av Helenelund respektive Kista som berörs av Kistagrenens utbyggnad. De framför att plangränsen mot tunneln under E4 bör utformas och anpassas till den uppgörelse som pågående avtalsdiskussion landar i mellan trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting och Sollentuna kommun. För en ökad förståelse av tankarna bakom plankartans utformning och det framtida mötet vid kommungränsen önskar Sollentuna fler illustrationer av gatumiljöer och det stadsrum som önskas uppnås samt även en sektion i anslutning till tunneln.

Lågpunkten intill tunneln under väg E4 och vattenflöden är något Sollentuna kommun berör samt den grundvattenförekomst som delvis finns inom planområdet och som sträcker sig över kommungränsen. Detta bör omnämnas i planhandlingarna. Sollentuna önskar att även dagvattenhanteringen beaktas i större utstäckning som en följd av sänkt marknivå.

Sollentuna uppmärksammar att det finns en gällande detaljplan kring tunneln under väg E4, 0163-nr230 fastställd 1979-04-04. Detaljplanen omfattar den del av Kistagången fram till Arne Beurlings torg som tidigare var en del av Sollentuna kommun. Om den inte har upphävts sedan kommunjusteringen bör den omnämnas i redovisningen av gällande detaljplaner.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Stadsbyggnadskontoret instämmer i att det är viktigt med ett sammanhållet gaturum mellan Kista och Helenelund och är positiva till det arbete som bedrivs i frågan. Eftersom tunneln ligger i Sollentuna kommun rör frågan främst Trafikförvaltningen och Sollentuna. Stadsbyggnadskontoret deltar gärna i de fortsatta diskussionerna om tunnelns utformning och anslutning till Kista.

Plangränsen för Kistagången vid tunneln kommer att anpassas efter den framtagna sektionen för Kistagången. Plangränsen kommer även att ses över så att hela den gällande detaljplanen 0163-nr203 upphävs inom Stockholm stad och förses med en upplysning om att planen upphävs genom denna detaljplan. Vidare kommer plankartan att uppdateras med Kistagångens sektion vid tunneln. De beskrivande texterna i planbeskrivningen ses över.

Vatten-PM och planbeskrivningen kommer att revideras med anledning av grundvattenförekomsten.

ELLEVIO

Ellevio framför att åtgärder i Ellevio AB:s befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio AB samt bekostas av byggherren. De efterfrågar det totala behovet av effekt per område samt totalt effektbehov för utbyggnaden. Ellevio har ett antal anläggningar utmed aktuell stäcka och framför att dessa måste beaktas i samband med exploateringen och den utrustning som kommer i konflikt med planerad spårdragning kan behöva omförläggas. Ellevio utgår ifrån att deras anläggningar kan påverkas genom t ex sprängning, borrar, vibrationer och sättningar men utgår ifrån att denna typ av påverkan inte kommer att ske.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Planbeskrivningen kommer att kompletteras med en uppgift om effektbehovet per område för Kistagrenen. Trafikförvaltningen har för närvarande en dialog med samtliga ledningsföretagen inom planområdet och kommer att kalla till ledningssamordning för projektet.

Fortum Värme AB

Framför att det inom planområdet finns befintliga fjärrvärmeledningar. Fortum Värme vill bli informerade i ett tidigt skede för att kunna planera för nya ledningar och ledningsomläggningar samt säkra befintlig drift. Åtgärder på deras anläggningar utförs av Fortum Värme och bekostas av byggherren. Det finns även undermarksanläggningar intill planområdet. Vid eventuella aktiviteter som innebär sprängning, fullborrning, linsågning, hydralspräckning eller bergspräckning ska Fortum kontaktas för godkännande.

Kistagrenens sträckning korsar vidare en befintlig högtrycksledning för gas vid Ulvsundavägen. Om gasen berörs eller inte får studeras längre fram.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Trafikförvaltningen har för närvarande en dialog med samtliga ledningsföretag inom planområdet och kommer att kalla till ledningssamordning för projektet.

Skanova

Har flera markförlagda ledningar i planområdet och önskar så långt möjligt behålla dessa i nuvarande läge. Behöver de flyttas får exploitören bekosta detta.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Trafikförvaltningen har för närvarande en dialog med samtliga ledningsföretagen inom planområdet och kommer att kalla till ledningssamordning för projektet.

Sakägare enligt fastighetsförteckningen

Ingo m fl.

Fem stycken verksamhetsutövare (arrendatorer) vid Sundbybergskopplet anser att det är viktigt att staden kommunicerar pågående och kommande projekt i området med verksamhetsutövarna. Sammanfattningsvis meddelas att

verksamheterna önskar vara kvar på platsen så länge som möjligt och att de skulle uppskatta en fortsatt dialog om detta.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Staden genom exploateringskontoret ansvarar för kommunikationen gentemot tomträttshavare och arrendatorer. Försörjning av vatten och avlopp till verksamhetsområdet har upphört vilket påverkar arrendatorernas möjlighet att vara kvar. Området påverkas dessutom av både Kistagrenens och Mälarbanans utbyggnad. Arrendatorernas verksamheter kan ej vara kvar på platsen när utbyggnaden påbörjas. Exploateringskontoret kommer fortsatt informera arrendatorerna om tidplanen för utbyggnaden av Kistagrenen.

LM Ericsson

LM Ericsson redovisar sina utbyggnadsplaner i Kista och efterfrågar starkt förbättrade kollektivtrafikkommunikationer som kan bidra till en högre andel resor med kollektivtrafik för sina anställda. De önskar att Kistagrenen får hållplatser i båda riktningarna nära Grönlandsparken för att öka tillgängligheten till arbetsplatserna.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Avståndet från Kista C till Helenelund är cirka 1100 m. Eftersom Kistamässan är en hållplats som planeras få förskjutna plattformar blir avstånden mellan hållplatserna olika i norr- respektive södergående riktning. Norrut är avstånden Kista C-Kistamässan ca 700 m och Kistamässan-Helenelund ca 400 m. Söderut är avstånden Helenelund-Kistamässan ca 500 m och Kistamässan-Kista C ca 600 m. Trafikförvaltningen kommer att se över hållplatsläget för Kistamässa under det fortsatta planarbetet. Kistagångens bredd sätter dock begränsningar var hållplatserna kan placeras. Om en förändring blir aktuell kommer denna att redovisas i granskningsskedet.

Vasakronan AB

Vasakronan anser att en hållplats i bägge riktningarna bör placeras nordöst om Torshamnsgatan vid kv Lodarende och en kompletterande hållplats i bägge riktningarna vid Grönlandsparken så att avståndet mellan hållplatserna blir ca 400 meter. De anser det viktigt att inga stängsel sätts upp i Kistagången samt att tillräckligt med övergångställen finns. Vidare påpekar Vasakronan att ett planarbete pågår för kv Hekla där trappan från Kistagången tas bort och får ny placering samt att de önskar att en på/avsläppningsficka för taxibilar anordnas öster om viadukten på den norra sidan av Kistagången. Bifogar kartbild.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Kistagången kommer i och med utbyggnaden av Kistagrenen att få en ny sektion med två nya signalreglerade övergångställen. I och med att Kistagrenen kommer att trafikera Kistagången kommer även övriga passager att signalregleras av säkerhetsskäl. För att öka säkerheten ytterligare kommer en dubbelriktad cykelväg att anordnas på gatans södra sida. Trafiken på Kistagången kommer efter utbyggnaden att enkelriktas i södergående riktning och parkering kommer att bli möjlig på den norra sidan. Hur parkeringsplatserna kommer att anordnas regleras inte i detaljplan utan i lokala trafikföreskrifter.

Stadsbyggnadskontoret delar Vasakronans åsikt om att det är viktigt att Kistagången inte förses med stängsel. Detaljplanen kan dock inte reglera placering av stängsel eller stängselförbud.

Samordning pågår mellan tvärbaneprojektet och projektet för Hekla för att finna en lämplig ny placering av trappan mellan Kistagången och Isafjordsgatan.

Angående flytt av hållplats se kommentar under LM Ericsson.

Stockholms Travsällskap (STS)

Vill att planen ska beakta det planarbete som pågår vid Solvalla så att synergier möjliggörs. De förespråkar att hållplatsen (Solvalla) flyttas längre norrut till det planerade Arenatorget. De menar att det ger en bättre koppling till gång- och cykelstråket vid Bällstaån. Nuvarande placering påverkar kvarterstrukturen och höjdsättningen vilket innebär att ca 100 bostäder kan gå förlorade. Hållplatsen måste dimensioneras och utformas så att den klarar belastningen från stora evenemang och för barn på väg till och från skolan. Säkerhetsaspekterna med ett hållplatsläge nära en drivmedelsstation behöver utredas samt var en cykelparkering lämpligen bör placeras. De saknar redovisning av sektioner för Ulvsundavägen-tvårbana. De vill se en redovisning av konsekvenserna för planerade bostäder med anledning av att Ulvsundavägen är en farligt godsled och en bulleralstrare samt att utrymme för en bullerskärm reserveras mot bostäderna. Även risk för urspärning med beaktande av många människor vid stora evenemang bör studeras enligt STS.

De saknar redovisning av hur gångtunneln möter spårområdet samt hur den kommer att fungera avseende tillgänglighet och säkerhet. Planeringen av anslutande GC-stråk till stationen behöver också studeras närmare.

STS påtalar att markförhållandena är mycket dåliga mot Ballstaån vilket skapar stor risk för vibrationer som kan påverka befintliga kontorsbyggnader. Detta måste omhändertas så att STS:s hyresgäster kan bedriva sin verksamhet under produktionstiden och att inga skador uppkommer på byggnader eller att marksättningar uppkommer. Känslig utrustning avseende vibrationer och strålning finns hos ATG som tillhandahåller spelmöjligheter och producerar sportsändningar. Det måste säkerställas att inte deras utrustning störs av spårvägsetableringen, stationer, installationer eller trafiken. Toleransen mot driftstörningar är extremt låg. De önskar därför motsvarande studier som förnärvarande omfattar elektromagnetiska fälts påverkan på känslig utrustning för Bromma flygplats bör utföras även för ATG. Byggnaden ligger 10-15 meter från spåren i vissa sektioner vilket placerar dem i riskzonen för buller och vibrationer.

Dagvattenhanteringen bör planeras i samråd med Solvallastaden. Bullerutredningen har inte beaktat framtida bebyggelse eller befintlig kontorsbebyggelse på Stockholms Travsällskaps mark. Den bör därför kompletteras.

Vid planering av utbyggnaden är det viktigt att beakta att befintlig verksamhet måste fungera. Eventuella avbrott, transporter, etablering och produktion måste samordnas med Travsällskapet och ATG. Räddningstjänstens framkomlighet samband med evenemang måste beaktas. Om Solvallas bro över Ballstaån ska nyttjas måste hållfastheten kontrolleras och markförhållanden utredas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Föreslagen placeringen av hållplats Solvalla i plansamrådshandlingen utgår ifrån ett läge direkt söder om den föreslagna gångtunneln under Ulvsundavägen samt nära Ballstavägen för att möjliggöra en bytespunkt med bussar. En placering av hållplatsen lägre lägre norrut skulle ge bättre stadsbyggnadsförutsättningar och komma närmare travbanan som punktvis har stora flöden av passagerare vid evenemang. En placering längre norrut skulle dock minska attraktiviteten för stationen som en bytespunkt med bussar på Ballstavägen på grund av det längre avståndet. Stadsbyggnadskontoret avser att i planhandlingen redogöra för konsekvenserna som det slutgiltiga hållplatsläget får för stadsutvecklingen i Solvalla.

Hållplats Solvalla planeras som en typhållplats och kommer enligt trafikförvaltningen inte att dimensioneras för de tillfälligt större volymerna av passagerare vid evenemang. Omhändertagande av punktvisa större passagerarflöden vid evenemang kan hanteras

genom till exempel extra turer, bussar mm. Ytor för att säkerställa detta får därför planläggas i Solvallaprojektet.

Stadsbyggnadskontoret ser ett behov av att samordna planeringen för området där spårvägen gränsar till kommande bebyggelse.

I ett detaljplanearbete utgår planeringen från de förutsättningar som finns på platsen då planeringen pågår. Detaljplanen för Kistagrenen kan därför inte ta hänsyn till eller utreda riskerna relaterade till den framtida drivmedelsstationen som idag inte finns eller har en laga kraftvunnen detaljplan. Vid planläggningen av drivmedelsstationen måste därför den planen ta hänsyn till och utreda riskerna med en placering i närheten av hållplatsen. Dock ska spårvägen inte omöjliggöra drivmedelsstationen. Detta gäller även frågan om konsekvenser för de planerade bostäderna kopplade till risker och buller från Ulvsundavägen.

Tvärbaneprojektet kommer däremot säkerställa att tillräckligt utrymme finns för framtida bullerskärmar utmed Ulvsundavägen. Detta utrymme planläggs dock inte då det ryms inom befintlig detaljplan för Ulvsundavägen.

Planbeskrivningen kommer att kompletteras med sektioner för Ulvsundavägen-Kistagrenen.

Avståndet mellan Kistagrenen och Solvalla travbana är ca 15-20 meter. Även efter planerad utbyggnad av programområdet Södra Solvallastaden så kommer avståndet mellan spårväg och ny bebyggelse att överstiga 15 meter. Enligt Risk-PM har det inte identifierats några ytor i anslutning till spårvägen som förväntas uppmuntra till stadigvarande vistelse för tredje man. Risk-PM gör bedömningen att olycksrisker förknippade med trafiken på spårvägen inte innebär några konsekvenser för tredje person, utifrån beskrivningen av befintlig och planerad bebyggelse och utformning av obebyggda ytor utmed aktuell sträcka.

Det pågår för närvarande ett arbete med att se över gångtunnelns anslutning till hållplats Solvalla. Planbeskrivningen kommer att uppdateras med anledning av detta. Planeringen för anslutande GC-stråk på Solvallasidan får hanteras inom ramen för kommande detaljplaner för bostäder.

Innan utbyggnaden av Kistagrenen påbörjas kommer trafikförvaltningen att ta fram ett kontrollprogram som hanterar åtgärder och risker under byggskedet. Den pågående EMC-utredningen för Bromma flygplats kommer att kompletteras med eventuell påverkan för ATG. Även bullerutredningen kommer att ses över med anledningen av befintliga verksamheter vid Solvalla, dock

ej för framtida verksamheter då dessa inte är planlagda. Vatten-PM förtydligas angående grundvatten och översvämningsrisker. Resultaten från dessa reviderade utredningar arbetas in i detaljplanen.

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

Solvalla koloniträdgårdsförening

Föreningen yrkar avslag på den föreslagna detaljplanen. Skälen som anges är att fyra stugor försvinner och att ytterligare fyra stugor närmast gångvägen kommer att få störningar. Gångvägen kommer att skapa två smala återvändsgator, en i norr och en i söder. Detta innebär att angöringen till lotterna försvåras. Fordon kommer att behöva backa då vändmöjligheter på återvändsgatorna inte blir möjligt. Tillgängligheten för utryckningsfordon försämras dramatiskt. Stugorna söder om gångvägen får en mycket sämre kontakt med det gemensamma servicehuset och lekparken. Att sätta grindar på varje sida av gångvägen leder till ytterligare besvär och föreningen understryker att området delas i två delar. Området är omtyckt av många Annedalsbor som brukar promenera inom området, den föreslagna gångvägen försvårar denna möjlighet. Under sommarhalvåret låses området mellan kl 21.00-06.00 och under vintern är området helt stängt. Detta för att minimera risken för inbrott och skadegörelse. Att inhägna bägge delarna av området var för sig anser de inte vara möjligt då många under sommarhalvåret i hög grad övernattar i stugorna och behöver tillgång till servicehuset.

Den ekonomiska påverkan som förslaget medför innebär att intresset för att köpa en stuga inom området troligen kommer att minska. Detta kan ställa till stora problem när någon vill/tvingas sälja sin stuga.

Det finns ett stort samhällsvärde i att bevara så mycket som möjlig av de koloniträdgårdsområden som finns idag. Området har funnits sedan 1940-talet. De anser att Stockholms stad bör ta sitt ansvar och gör sitt yttersta för att bevara området som det är idag. Samtliga stugägare är starkt emot den föreslagna gångvägen.

Föreningen påpekar att i det nya arrendeavtal som skulle börja gälla 2010 fanns ett förslag till ny detaljplan med en gångväg inritad på samma ställe som i det nya detaljplaneförslaget. Efter samtal med

flera olika parter togs gångvägen bort. Föreningen fick veta att de inte längre behövde oroa sig för den.

Föreningen anser att istället för föreslagen gångväg bör staden skapa en anslutning till Kistagrenen både vid norra och södra änden av kolonilottsområdet. Då kan de boende i Annedal välja den som passar bäst. De anser även att det bör utredas om en gångtunnel kan byggas utan intrång i koloniområdet vid den södra delen som ett alternativ till en gångbro.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

I en detaljplan behöver allmänna och enskilda intressen vägas mot varandra. Ibland måste även olika allmänna intressen vägas mot varandra. Det är ett starkt allmänt intresse att kollektivtrafiken planeras med hög tillgänglighet till bostäder och arbetsplatser för att kunna konkurrera med biltrafiken och därigenom bidra till ett mer hållbart samhälle. En av utgångspunkterna i översiktsplanen är att staden i sin planering ska verka för att koppla samman stadens delar. För Kistagrenen planeras för en hållplats vid Annedal på den västra sidan om Ulvsundavägen, hållplats Solvalla.

Stadsbyggnadskontoret anser att det är mycket viktigt att de befintliga kopplingarna i norr och söder mellan Annedal och Solvalla kompletteras med en koppling som ansluter gent och direkt till den nya hållplatsen för Kistagrenen. Föreslagen placering av hållplatsen och tunneln innebär en gen koppling till Annedal som når in i områdets centrala delar och därav täcker in ett stort upptagningsområde. Samtidigt ger denna placering en möjlighet att skapa en trygg och säker koppling till den nya stadsdelen som planeras vid Solvalla för de boende i Annedal.

Inför samrådet studerades flera alternativa dragningar av passagen, bland annat norr och söder om kolonilottsområdet. Utgångspunkterna i utredningen var att passagen ska tillgodose ett så stort upptagningsområde som möjligt samt att passagen ska tillgänglighetsanpassas (maximalt fem procents lutning). Passagen ska utformas med fullgoda bredder för gång och cykel. Frihöjd i tunneln ska vara drygt tre meter för att möjliggöra driftsarbete och medföra ljusinsläpp och genomsiktighet för att bidra till ökad trygghet. Intrång i kolonilottsområdet ska helst undvikas, men om nödvändigt vara så litet som möjligt.

Angående tidigare studerade kopplingar mellan Annedal och Solvalla samt planerad hållplats finns det i norr en koppling under Ulvsundavägen. Ett hållplatsläge här skulle innebära ett sämre upptagningsområde i Annedal och Mariehäll samt ett sämre läge för kommande bebyggelse i Solvalla. Söder om kolonilottsområdet

är en tunnel inte möjligt på grund av att marken ligger högre än Ulvsundavägen både på Annedalssidan och Solvallasidan. En bro har utretts, men höjdskillnaden på Solvallasidan blir väldigt stor och skulle kräva långa ramper, trappor och hiss, vilket är negativt ur ett genhets- och trygghetsperspektiv. Trappor och hissar utomhus kräver dessutom ett stort underhåll och vid driftsstopp kan dessa inte användas. Alternativet i höjd med Nils Holgerssons gata i Annedal visar på möjligheter att uppfylla tekniska krav och riktlinjer samt når in i Annedals centrala delar.

Den planerade gångtunneln kommer att utformas så att mindre räddningsfordon kan passera genom tunneln. För kolonilottsområdet kommer fortsatt samma räddningsvägar som idag att kunna användas. Passagen utformas så att räddningsfordon kan korsa dessa för att nå den södra delen av området. Ambitionen vid utformningen av nya gångvägar vid kolonilottsområdet är att de ska utformas så att de blir tillgängliga för räddningstjänst.

Stadsbyggnadskontoret beklagar att den nya gångpassagen kommer att påverka kolonilottsområdet negativt och att ca fyra kolonilotter blir direkt berörda. I avvägningen mellan det allmänna intresset som Kistagrenen utgör och det enskilda intresset som intrånget i kolonilottsområdet innebär väger det allmänna intresset över. För närvarande pågår en utredning om gångpassagens och gångtunnelns utformning. Ambitionen i det arbetet är att kolonilottsområdet ska utformas med en allmän gångpassage med hänsyn till kolonilottsforeningens behov.

Sakägare 1 samt tre stugägare

Stugägarna stödjer inte förslaget. De menar att säkerhetsaspekter inte har prioriterats genom att en tunnel föreslås. De menar att det är ”allmänt känt” att det råder en förhöjd risk för brottslighet i tunnlar. Även risken för inbrott i stugorna ökar med en tunnel. Förslaget har en mycket negativ inverkan på framkomligheten inom kolonilottsområdet vilket påverkar utryckningsfordon, färdtjänst och kolonilottsägare. De framför vidare att området idag är mycket omtyckt av människor som promenerar och tränar i området. Vidare så lämnar stugägarna ett förslag på att i stället anlägga en bro med gångväg genom hundgården söder om planens förslag. Förslaget menar de skulle ge tydligare och säkrare väg från stationen till och från Annedal, det kulturhistoriska värdet skulle förbli intakt, på Annedalssidan skulle man komma upp i en välkomnande park, närheten till hållplats Solvalla och Annedalstorget blir tydligare, en grind föreslås på den norra sidan för att öka tillgängligheten i

koloniområdet. Vidare föreslås en attraktiv passage för de boende i norra Annedal under brofästet vid Bällstaån. Kartbild bifogad.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Se kommentar under Solvalla koloniträdgårdsförening.

Sakägare 2

Anser att det är ett övertramp att Stockholms stad för tredje gången föreslår en splittring av Solvalla kolonilottsområde och lämnar följande synpunkter. Trafiksäkerheten försämras bland annat för uttryckningsfordon på grund av smal väg, förslaget innebär en ekonomisk påverkan för kolonisterna genom att färre ska dela på fasta gemensamma kostnader. Hon framför även att hon som kolonist i området har mött många besökare som uttryckt glädje för denna gröna oas och menar att det i denna oroliga värld, genom kolonilottsområdet, finns ett andrum tillgängligt för alla. Hon samtycker till Solvalla koloniträdgårdsförenings styrelses yttrande och lämnar förslag på att gångvägen dras utanför koloniområdet både på den norra och den södra sidan.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Se kommentar under Solvalla koloniträdgårdsförening.

Sakägare 3

Motsätter sig förslaget och föreslår i stället att en bro/gångtunnel anläggs utanför koloniområdet, förslagsvis vid hundrastgården.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Se kommentar under Solvalla koloniträdgårdsförening.

Sakägare 4

Hoppas på ett förslag som inte splittrar kolonilottsområdet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Se kommentar under Solvalla koloniträdgårdsförening.

Sakägare 5

Yrkar på avslag på detaljplanen eftersom den passerar genom kolonilottsområdet och delar det i två delar. Detta kommer att transporter till och från stugorna försvåras. Han anser vidare att förslaget försämrar stugans ekonomiska värden. En ny passage placeras förslagsvis söder om området.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Se kommentar under Solvalla koloniträdgårdsförening.

Sakägare 6

Framför att han stöttar innehållet i det brev som Solvalla koloniträdgårdsförenings styrelse skicka in. Gångvägen bör placeras vid södra eller norra delen av koloniområdet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Se kommentar under Solvalla koloniträdgårdsförening.

Sakägare 7

Påtar att nuvarande förslag delar området i två delar vilket hon anser skrämmande vid en nödsituation. Ett uppdelat område ger också sämre tillgänglighet till servicehuset i mitten av området. Önskar bevara kolonilottsområdet i sin helhet och vill finna en lösning som gynnar alla.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Se kommentar under Solvalla koloniträdgårdsförening.

Sakägare 8

Kan inte acceptera planförslaget och anser att det måste finnas en möjlig lösning som inte delar området i två delar och förutsätter rivning av fyra stugor. Undrar om en gångväg kan placeras i utkanten av området. Konstaterar att förslaget innebär att sju stugor avskiljs från övriga vilket medför att den naturliga kontakten i området försvinner. Vidare framförs detaljsynpunkter angående hur passagen kommer att utformas, om grindar kommer att uppföras samt hur transporter till och inom området kommer att ordnas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Se kommentar under Solvalla koloniträdgårdsförening.

Sakägare 9

Bestriker förslaget och hänvisar till koloniföreningens yttrande.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Se kommentar under Solvalla koloniträdgårdsförening.

Övriga, ej sakägare

Föreningen Storstockholms Koloniträdgårdar FSSK

Påtar att de sitter med i fullmäktiges tillsatta ”Råd för koloniträdgårdar” och finner det anmärkningsvärt att detta ärende inte delgetts dem direkt. De önskar att alla handlingar i fortsättningen översänds till dem för att inhämta deras synpunkter.

Föreningen påtalar att förslaget tar upp ett sedan tio år tillbaka avfärdat alternativ om en gångväg genom kolonilottsområdet. I planbeskrivningen till Kistagrenens detaljplan står att intrång i kolonilottsområdet helst ska undvikas, men annars vara så litet som möjligt. De anser att både planförslaget och den utredning om gång- och cykelvägen som föreligger tar mycket lätt på den påverkan som drabbar kolonilottsområdet trots det anförda utredningsdirektivet. De skriver att det vare sig i utredningen eller i förslaget diskuteras om det finns möjligheter för kolonilottsforeningen att erhålla kompensation för eventuella intrång genom t ex upplåtande på alternativ mark. De skriver också att det i utredning felaktigt står att kolonilottsområdet är stängt för allmänheten.

FSSK ifrågasätter att det i förslaget förutsätts att Solvalla hållplats ska placeras centralt och att en diskussion om en flytt av stationen norr eller söderut inte finns med trots att det ändrar närheten till bostadsområdet marginellt och att en annan placering kan innebära att en gång- och cykelväg norr eller söder om koloniområdet blir mer positiv. Vidare anser de att placering av hållplats och gång- och cykelvägen måste planeras ihop med Solvallastaden. Yttrandet avslutas med en redogörelse om varför kolonilotter är viktiga i staden.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Se kommentar under Solvalla koloniträdgårdsförening.

Övrig 1

Vill inte att kolonilotterna ska röras.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Se kommentar under Solvalla koloniträdgårdsförening.

Övrig 2

Är negativ till förslaget att dra en gångväg genom kolonilottsområdet. Han betonar att det är särskilt viktigt att området bevaras när även Solvallasidan ska bebyggas och att hållplatsen kan nå minst lika bra via anslutningar som inte berör kolonilotterna.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Se kommentar under Solvalla koloniträdgårdsförening.

Övrig 3

Anser att förslaget splittrar kolonilottsområdet i två delar och menar att räddningstjänst kommer att få svårigheter att komma fram.

Föreslår istället att passage ordnas norr eller söder om koloniområdet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Se kommentar under Solvalla koloniträdgårdsförening.

Övrig 4

Föreslår att gångvägarna från Annedal ska gå norr och söder om kolonilottsområdet. Anser att det ska vara ett sammanhängande kolonilottsområde och att man fortsättningsvis ska kunna åka till alla stugor utan hinder.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Se kommentar under Solvalla koloniträdgårdsförening.

Övrig 5

Motsätter sig den föreslagna detaljplanen som hon anser kommer resultera i två smala tvärgator där det inte kommer att gå att vända med fordon. Konsekvensen blir att utryckningsfordon kommer att få svårt att ta sig fram. Hon anser vidare att risken för inbrott och skadegörelse kommer att öka och att stugornas marknadsvärde kommer att minska. Ett gammalt kolonilottsområde som detta har ett stort samhällsvärde och att det grönområdet med dess rekreations- och odlingsmöjligheter är en fantastisk oas för stugägare men även för den närmaste omgivningen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Se kommentar under Solvalla koloniträdgårdsförening.

Övrig 6

Framför intressekonflikten mellan olika värden och drar slutsatsen att en gångtunnel inte skapar de värden som efterfrågas och att den därför bör avskrivas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Se kommentar under Solvalla koloniträdgårdsförening.

Övrig 7

Önskar att kolonilotterna bevaras.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Se kommentar under Solvalla koloniträdgårdsförening.

Övrig 8

Förkastar förslaget om en gångförbindelse.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Se kommentar under Solvalla koloniträdgårdsförening.

Övrig 9

Vill stoppa förslagen gångväg och flytta den utanför kolonilottsområdet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Se kommentar under Solvalla koloniträdgårdsförening.

Övrig 10

Ber staden ta hänsyn till Solvalla kolonilottsområde i samband med bygget av Kistagrenen. Anser att det är viktigt att bevara de små kolonilottsområden som finns kvar.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Se kommentar under Solvalla koloniträdgårdsförening.

Övrig 11

Protesterar mot planerna för gångvägen genom kolonilottsområdet och anser att det är vansinnigt att stycka upp området och att fyra stugor försvinner när det finns förbindelser vid Ballstaån och vid Ballstavägen. Alternativt föreslås en gångväg ovanför kolonilottsområdet och kanske en bro över Ulvsundavägen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Se kommentar under Solvalla koloniträdgårdsförening.

Övrig 12

Yrkar avslag på planen för gångvägen som hon anser skulle få negativa konsekvenser för föreningen och det kulturhistoriska värdet. Hon anser att kolonilottsområdet har ett värde för staden och att gångförbindelse istället kan läggas norr och söder om kolonilottsområdet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Se kommentar under Solvalla koloniträdgårdsförening.

Övrig 13

Undrar om huvudalternativet skulle innebära att bilvägen närmast och parallellt med Ulvsundavägen skulle skärmars av med grindar?

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Se kommentar under Solvalla koloniträdgårdsförening.

Övrig 14

Yrkar på avslag på grund av att nuvarande utformning som innebär stora ingrepp i kolonilottsområdet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Se kommentar under Solvalla koloniträdgårdsförening.

Annedalsbor

Namninsamling från 51 stycken boende i Annedal. De framför att satsningen på Kistagrenen kommer ge Annedal tillgång till en mycket bra kollektivtrafiklösning och att de välkomnar satsningen.

De poängterar följande som viktiga punkter:

- De lösningar som väljs för att bygga Kistagrenen ska väljas för att utbyggnaden ska kunna ske med utan onödig tidsutdräkt.
- Har förståelse för att kolonilotter är viktiga men att om valet står mellan dessa och en bra kollektivtrafiklösning för tusentals personer så väger kollektivtrafiken över.
- Viktigt att hållplatsen nås utan onödiga omvägar.
- Gångvägen måste vara trygg och säker. Det uppskattas att stor vikt läggs på att tunneln ska ha genomsikt. En tunnel som människor inte vågar använda kan aldrig bli ett attraktivt alternativ.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Utbyggnaden av Kistagrenen sker enligt den tekniska standard som Trafikförvaltning beslutat och planeringen sker med ambitionen att en utbyggnad ska kunna genomföras enligt den uppsatta tidplanen med en första trafikstart till Sundbyberg 2021 och en andra till Helenelund 2023. I avvägningen mellan olika intressen delar Stadsbyggnadskontoret de boendes synpunkt att en gen passage till hållplats Solvalla väger tyngre än det föreslagna intrånget i kolonilottsområdet. Trygghet och säkerhetsaspekter är grundläggande utgångspunkter för planeringen av tunneln, se vidare Stadsbyggnadskontorets kommentar under Solvalla koloniträdgårdsförening.

Övrig 15

Tycker det är intressant att Kistagrenen byggs ut till Kista och framför att han tycker att den ska förlängas till Danderyd.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Stadsbyggnadskontoret planlägger endast för Kistagrenen inom Stockholms stad. Frågan om en förlängning till Danderyd inryms inte inom ramen för detaljplanen för Kistagrenen inom Stockholms

stad. Synpunkten angående förlängningen vidarebefordras till Trafikförvaltningen.

Kollektivtrafikant SHLM

Anser det glädjande att planeringen kommit igång. Anser att det är viktigt att tidplanen hålls och att Helenelund planeras så att det är möjligt att förlänga Kistagrenen till Häggvik.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Synpunkterna noteras.

Övrig 16

Anser att det idag saknas koppling mellan Rissne/Annedal/Bromma och att Kistagrenen löser det kollektivt med en hållplats i Rissne och en i Solvalla. Däremot menar han att det inte finns någon gen väg för gående och cyklister. Han lämnar ett förslag på att bygga en gång- och cykelväg på samma bro som Kistagrenen genom att den breddas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Tidigare utredningar som gjorts tillsammans med Sundbybergs stads visade på att det finns mindre kostnadskrävande och attraktivare alternativ för en gång- och cykelförbindelse mellan Annedal och Rissne än parallellt med Kistagrenens bro över Ulvsundavägen. Stadsbyggnadskontoret ser det dock som en viktig fråga att gång- och cykelvägarna mellan Sundbyberg och Stockholm förbättras. Detta kommer dock inte hanteras inom ramen för denna detaljplan.

Övrig 17

Anser att det i dagsläget är svårt att ta sig mellan Solvalla/Annedal/kommande Solvalla staden och Bromsten samt Sundbybergs västra delar som Duvbo och Rissne. Järnvägen och bristfälliga gång- och cykelvägar gör att sträckan är ca 3000 meter istället för ca 300 meter. Nyvarande gång- och cykelvägar upplevs som mycket otrygga. Han föreslår att det i samband med byggnationen av Kistagrenen bör byggas en gång- och cykelväg på planerad bro över Mälarbanan och Ulvsundaleden. Detta skulle knyta samman Stockholm och Sundbyberg på ett bra sätt, öka flödet av människor mellan områdena och minska behovet av bil. Han är även positiv till en hållplats vid Sundbybergskopplet och möjlighet att byta till pendeltåget där på ett smidigt sätt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Se kommentar under Övrig 16.

ALM Equity AB

Påtar att det tillsammans med Staden driver en planprocess i syfte att omvandla kv Skalholt i Kista till bostäder. Detta bör tas med i förutsättningarna i fortsatt utredningsarbete för Kistagrenen. De ser risk för kurvskrik i kurvan mellan Jan Stenbecks Torg och Kistagången vilket de anses ska utredas mer. De anser även att åtgärder för att minimera spårvägens stomljud och vibrationer förbi Skalholt 1 ska vidtas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Bullerutredningen kommer att förtydligas angående befintlig bebyggelse och verksamheter. Trafikförvaltningen ser för närvarande över om det går att minska risken för buller och vibrationer i höjd med fastigheten Skalholt 1. I pågående planering för Skalholt 1 måste ta hänsyn till eventuella störningar från Kistagrenen.

Föreningen Mariehäll

Föreningen konstaterar att Kistagrenen kommer att innebära förbättrad kollektivtrafik till Mariehäll och föreslår en första etapp till Bromma flygplats. För att ta sig till hållplats Solvalla förordar föreningen alternativ 4D från utredningen om ny koppling mellan Annedal och hållplats Solvalla vilket innebär en bro över Ulvsundavägen och koloniområdet. De framför att övergångstället över Ulvsundavägen vid norra infarten kommer att få ökad betydelse för gående och cyklister från sydvästra delarna av Mariehäll till Bromma blocks och den nya hållplatsen vid flygplatsen. Hela bostadsområdet Linaberg ligger utanför 500 meters radie fågelvägen från såväl Kistagrenen som Solnagrenen. Föreningen anser det därför viktigt att behålla och utveckla busslinjerna inom Mariehäll.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Angående passagen mellan Annedal och hållplats Solvalla se kommentar under Solvalla koloniträdgårdsförening. Stadsbyggnadskontoret instämmer i att det är angeläget att utveckla och stärka kollektivtrafiken. Dock hanteras inte frågan inom ramen för denna detaljplan. Synpunkten vidarebefordras till Trafikförvaltningen.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Kontoret kan konstatera att det överlag finns ett starkt stöd för projektet, vilket är positivt, då utbyggnaden av Kistagrenen är ett viktigt projekt för att förbättra regionens kollektivtrafik. Samtidigt har det framförts kritik och synpunkter avseende ett antal frågor.

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet ska följande vidarestuderas inför granskningskedet:

- Slutgiltig placering av teknikbyggnader
- Gång- och cykelväg vid hållplats Norra Ulvsunda
- Användningen av området kring hållplats Bromma flygplats
- Markbuller från Bromma flygplats och åtgärder
- Spårvägens eventuella påverkan på Bromma flygplats radarfunktioner och trafiksäkerhet samt eventuella påverkan på utrustning på Solvalla travbana och KTH Elektrum i Kista och åtgärder
- Kistagrenens anslutning till tunneln under väg E4
- Ett gestaltungsprogram för spårvägen kommer att tas fram
- Uppdatering av PM Miljö och dess underliggande PM
 - o Risk
 - o Vatten
 - o Buller- och vibrationer
 - o Antikvariska konsekvenser pga rivningarna av de kulturhistoriska klassade byggnaderna inom Bromma flygplats och Ulvsunda industriområde
- Vidarestudera passagen mellan Annedal och hållplats Solvalla med avseende tekniska förutsättningar, tillgänglighet, gestaltning och intrång i kolonilottsområdet.

Stadsbyggnadskontoret anser att projektet är ett positivt tillskott för länets kollektivtrafikförsörjning. Spårvägens sträckning möjliggör en välkommen kollektivtrafikförbindelse som, förutom att binda samman stadens västra delar, möjliggör förbindelse till Sundbyberg och Sollentuna. Det är positivt att boende i Annedal får bättre tillgänglighet till kollektivtrafik och kommande bebyggelse vid Solvalla kommer att ha kollektivtrafik redan i ett tidigt skede. Här utgör även den föreslagna tunneln från hållplats Solvalla under Ulvsundavägen och kopplingen till Annedal en länk mellan stadsdelarna och bidrar till att koppla samman stadens delar.

Spårvägen blir ett positivt tillskott i Kista i form av ökade kollektivtrafikresemöjligheter samt att Kistagången kommer att tydliggöras som stråk. Stråket mot Helenelund och Sollentuna blir tydligare i och med den breddade tunneln under väg E4.

Arbetet med spårvägens gestaltungsprinciper kommer att tydliggöra hur spårvägen kommer att gestaltas. Kontoret konstaterar att spårvägsanläggningen kommer att utformas med stora konstruktioner som kan upplevas som barriärer i delen söder om Sundbyberg. Med utgångspunkt i gestaltungsambitionerna för spårvägen ser kontoret dock att det finns goda förutsättningar för en integrerad spårväg i stadsmiljö.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående revideringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Inför granskningen av detaljplanen avser stadsbyggnadskontoret att dela upp detaljplanen i fyra delar. Planområdet sträcker sig genom olika områden där spårvägens förutsättningar skiljer sig åt. Planen föreslås delas upp i följande delsträckor:

1. Ulvsunda industriområde och bro över Ulvsundavägen mot handelsområdet Bromma Blocks samt bro över Mäljarbanan och Ulvsundavägen mot Sundbyberg.
2. Bromma flygplats till och med hållplats Bromma flygplats
3. Norra delen av Bromma flygplatsområde till landfästet för bron mot Sundbyberg.
4. Kistagången

Monika Joelsson Vestlund
planchef

Elin Lundbäck
stadsplanerare