



Planbeskrivning

Detaljplan för Tvärbana Norr, etapp 2

Solna Business Park – Solna Centrum

inom stadsdelen Skytteholm, upprättad i april 2010

← *Etapp 1* —————> ← *Etapp 2* —————> ← *Etapp 3* —————>



Handlingar

Utöver denna planbeskrivning hör till förslaget:

- plankarta med bestämmelser
- genomförandebeskrivning
- PM - Miljökonsekvensbeskrivning tillhörande detaljplan för Tvärbana Norr genom Solna – etapp 2

Bakgrund

Föreliggande plan har föregåtts av två tidigare samråd som ägde rum under juli-augusti 2007 och december-januari 2007-2008. De synpunkter som framkom från boende i närområdet vid det första samrådet ledde till att fördjupade studier gjordes av alternativa sträckningar. Två alternativ bedömdes som lämpliga att gå vidare med i ett förnyat plansamråd. Efter det andra samrådet valdes det alternativ som innebär en sträckning på Frösundaledens norra sida.

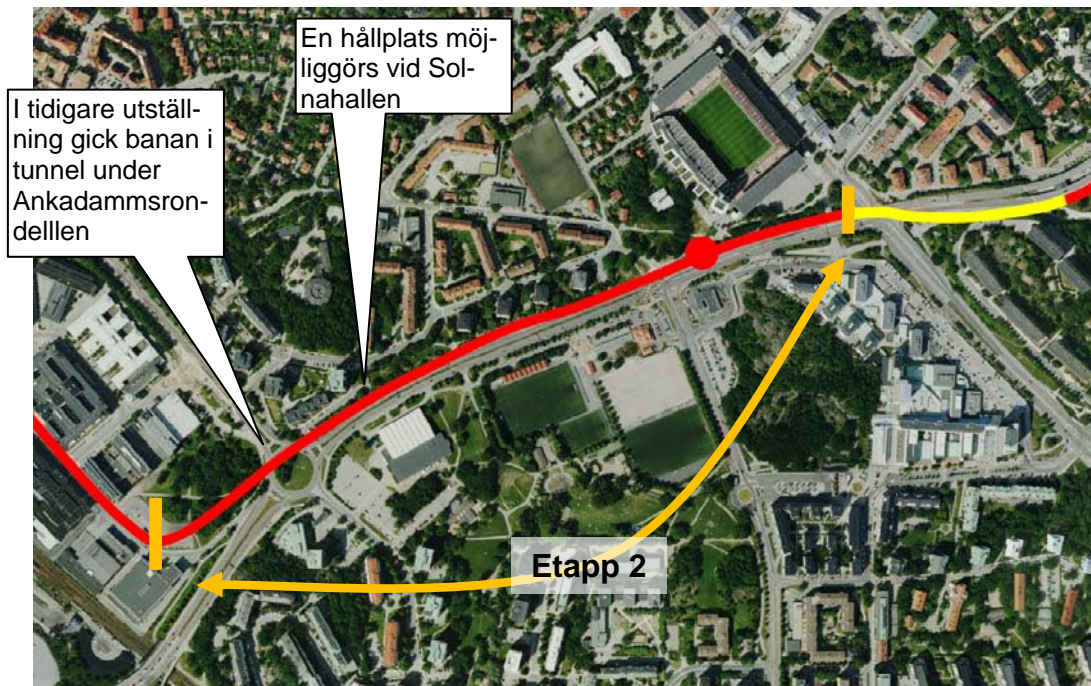
Planen ställdes ut under sommaren 2008 och godkändes av stadsbyggnadsnämnden den 8 augusti 2008. Parallellt med stadens arbete avseende detaljplan upprättade SL erforderlig järnvägsplan.

Förhandlingar har under 2008 och 2009 förts mellan staden och SL om ett genomförandeavtal, vilket skall reglera genomförandet av de anläggningar som framgår av detaljplan och järnvägsplan. Förhandlingarna har resulterat i ett avtal som bl a förutsätter vissa förändringar av den detaljplan som stadsbyggnadsnämnden tidigare godkänt. Ändringarna berör tvärbanans dragning, dels vid Verkmästaren 4 i Solna Business Park, dels vid Ankdammsrondellen. Vid Verkmästaren 4 föreslås Tvärbanan få en sträckning norr om fastigheten och vid Ankdammsrondellen föreslås att spåren förläggs i ytläge, vilket förutsätter att rondellen byggs om till en fyrvägs korsning. Vidare föreslås förändringar vid Solna centrum. Även i övrigt finns mindre förändringar som behöver genomföras för att järnvägsplan och detaljplan ska överensstämma.

Kommunstyrelsen gav, 2009-10-12, därför stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att göra de förändringar av den godkända detaljplanen som förutsätts i genomförandeavtalet. Förändringarna är av den omfattningen att planen bör ställas ut på nytt i sin helhet.

Stadsbyggnadsnämnden gav därefter, 2009-10-21, § 108, stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att utarbeta nya utställningshandlingar för Tvärbana Norr, Ekensbergsbron – Solna station. Det har visat sig angeläget att dela upp planläggningen genom Solna i etapper. Stadsbyggnadsnämnden beslutade därför den 18 november 2009, § 121, att ställa ut etapp 1 av detaljplan för Tvärbana Norr, Ekensbergsbron – Solna station. Motivet för detta var främst att denna del av banan hade kommit längst i projektering och att det är mycket angeläget att bron över Mälarbanan vid gränsen mot Sundbyberg kan utföras i ett tidigt skede eftersom ett senareläggande av denna kan försena hela tvärbanan genom Solna.

Etapp 2 av banan avgränsas av etapp 1 vid Svetsarvägen och sträcker sig fram till Råsundastadion inklusive hållplatsen vid Solna centrum. Etapp 3 avser sedan att hantera sträckan fram till Solna station.



Det nya förslaget i utställning 2 har ungefär samma sträckning som vid den tidigare utställningen. Den går dock i ytläge istället för tunnel vid Ankadamsrondellen och förbi kv Dikten. Hållplats är markerad med röd punkt. Tunneln i nästa etapp är med gult. Utformningen av etapp 3 kan dock komma att skilja sig från den som antyds här. Ett hållplatsläge vid Solnahallen möjliggörs också i planen, men kommer inte att byggas ut i detta skede.

Hållplatsen vid Solna centrum har förskjutits västerut och ligger nu i anslutning till befintlig gångtunnel till tunnelbanan

Detaljplanens syfte och huvuddrag

Detaljplanens syfte är att möjliggöra etapp 2 av utbyggnaden av en snabbspårväg (Tvärbanan) från kommungränsen Solna Business Park till Solna centrum. Planen omfattar själva spårområdet samt angränsande ytor, hållplatser, tekniska anläggningar och i viss mån trafiklösningar i anslutning till spårområdet.

Etapp 2 innebär att banan dras genom parken vid Solna Business Park och sedan i ytläge längs Frösundaledens norra sida. Hållplats planeras vid Solna centrum. SL utformar anläggningen så att en eventuell framtida hållplats vid Solnahallen inte omöjliggörs.

I etapp 3 av planeringen fortsätter banan från Solna centrum fram till Solna station där en hållplats planeras. Detaljutformningen av denna bandel diskuteras fortfarande.

Planområde

Planområdet är långsträckt, ca 950 meter, och omfattar en yta på ca 1,2 ha.

Miljökonsekvensbeskrivning

Planerna för hela sträckan kommer i och med sin långsträckta utbredning att beröra ett relativt stort område med många angränsande fastigheter. Den berör också andra

kommuner och har regional betydelse i och med att den planerade spårvägen är en viktig länk i stockholmsregionens kollektivtrafikstruktur i stort. Länsstyrelsen har tidigare gjort bedömningen att utbyggnaden av Tvärbanan från Alvik till Solna station innebär betydande miljöpåverkan och att en miljökonsekvensbeskrivning därför ska upprättas i samråd med den järnvägsplan som SL upprättar för sträckan.

Bedömningen har gjorts att planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Den har därför varit föremål för miljöbedömning enligt Miljöbalken, utmynnande i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som varit föremål för samråd parallellt med detaljplanen. MKB-dokumentet, upprättat av Tyréns AB, behandlar i första hand påverkan på människors hälsa genom buller etc., övergripande konsekvenser för trafikstrukturen samt påverkan på stadsbilden. Det innefattar också en redovisning av de alternativ som utretts men avförts som olämpliga.

För utställning 2, etapp 2, har upprättats, *PM - Miljökonsekvensbeskrivning tillhörande detaljplan för Tvärbana Norr genom Solna – etapp 2*. PM:et behandlar det som skiljer sig från tidigare MKB för utställningshandling, från maj 2008. Etapp 2 bedöms inte i sig innehålla någon betydande påverkan på miljön.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

Solna stads översiktsplan, antagen 2006, anger en sträckning av tvärspårvägen från Ekensbergsbron via Solna centrum till Solna station, i stort sett samma sträckning som föreslås i föreliggande plan. Översiktsplanen redovisar också en förlängning mot Frösunda och Bergshamra.

Detaljplaner

Planområdet berör 11 gällande planer med olika datum och innehåll. Den nya planen upphäver de tidigare för de berörda områdena.

Program för detaljplan

Detaljplanen har inte föregåtts av något planprogram, eftersom den i huvudsak överensstämmer med den nyligen antagna översiktsplanen. Det första plansamrådet, som sedan följdes av ett nytt samråd med ett omarbetat planförslag, överensstämde helt med översiktsplanen. Det första plansamrådet har också i viss bemärkelse fyllt funktionen hos ett planprogram. Etapp 2 följer i stort sett det tidigare utställda spårläget.

Miljöprogram

Solna stads miljöprogram som antogs av kommunfullmäktige i juni 2004, ska ligga till grund för både extern och intern verksamhet. De uppsatta målen ska så långt som möjligt implementeras i plan- och byggprojekt. Miljöeffektiva transporter är ett övergripande mål i miljöprogrammet, och är också den punkt som direkt berörs av föreliggande detaljplan.

Dagvattenstrategi

Solna stads dagvattenstrategi från 2002 ska ligga till grund för utarbetandet av lösningar för dagvattenhantering inom planområdet. I den mån det är möjligt ska lokalt omhändertagande av dagvatten tillämpas.

Övriga kommunala beslut

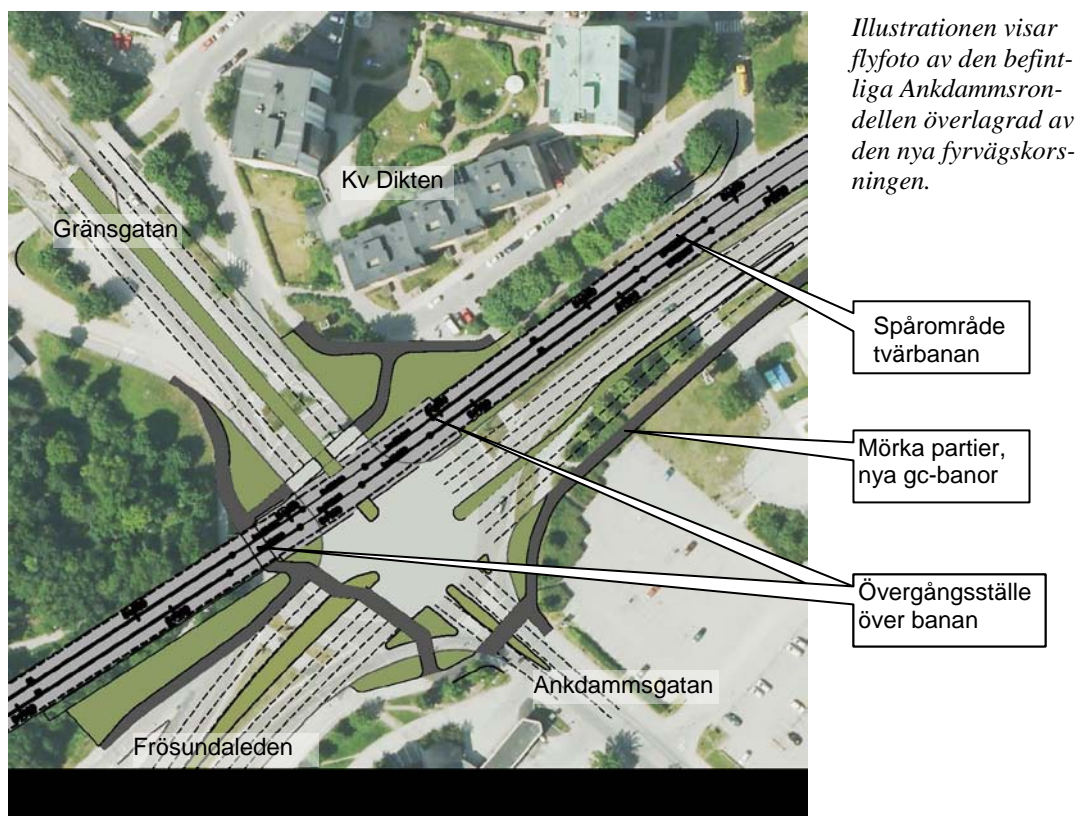
Kommunstyrelsen godkände, 2009-10-12, ett genomförandeavtal mellan Solna stad, SLL och SL som reglerar det fortsatta arbetet med tvärbanan genom Solna och gav samtidigt stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att göra de förändringar av den godkända detaljplanen som förutsätts i genomförandeavtalet.

Förutsättningar och förändringar

Stadsmiljö – stadsstruktur

Gränsgatan/Ankdammstrondellen

Tvärbanan leds från Svetsarvägen genom östra delen av parken vid Solna Business Park fram till korsningen Frösundaleden/Gränsgatan och korsas sedan i plan över Gränsgatan för att sedan fortsätta längs med Frösundaleden. Det innebär att Ankdammstrondellen byggs om till en fyrvägskorsning, vilket ryms inom gällande planer för området. Området präglas av trafikmiljön som omges av bostadsbebyggelse i kv Dikten, kontor, bostäder och bensinstation i kv Byggmästaren och Solnahallen med tillhörande parkeringsytor i kv Rörläggaren.



Illustrationen visar flyfoto av den befintliga Ankdammstrondellen överlagrad av den nya fyrvägskorsningen.

Frösundaleden

Frösundaleden har med sitt höga trafikflöde och motorvägskaraktär en påtaglig barriäreffekt i stadslandskapet. Spårvägen är tänkt att gå i ett eget spårområde på vägens norra sida, varvid gaturummet omdisponeras och körbanorna förskjuts mot söder. Det är främst bostadsbebyggelsen i kv Dikten och kv Sonetten, som berörs av planen. De närmaste husen i kv Dikten är ett lamellhus om 5 våningar och ett punkthus om ca 14 våningar. De är placerade längs Brommavägen som är belägen mellan Frösundaleden och kvarteret. Avstånd till närmaste spår är ca 29 meter. Kv Sonetten utgörs av fyra punkthus ställda i vinkel mot gatan.

Bullernivåerna från Frösundaleden är höga redan i dagsläget och bullerberäkningar visar att spårvägen kommer att påverka den totala ljudnivån endast marginellt. Det finns goda möjligheter att genom fysiska åtgärder i spårområdet åstadkomma en bättre ljudmiljö än den som råder i dagsläget.

Råsundastadion och Solna centrum

Området kring Solna centrum och Råsundastadion präglas av fotbollsstadions stora volym och slutna fasader samt trafikmiljön i korsningen Solnavägen/Frösundaleden. Området är i dagsläget föremål för omfattande förändringsplaner. En av de bärande idéerna i detta arbete har varit att knyta ihop Råsunda med Solna centrum på ett bättre sätt. Inom ramarna för Solna City-projektet föreslås bl.a. att Råsundastadion rivs och ersätts med ny kontors- och bostadsbebyggelse och att Solna centrum rustas upp. De tidigare planerna på en affärsgalleria under Frösundaleden kommer att omarbetas eftersom stationsläget i utställning två flyttas västerut och den gångtunnel som tänktes vara en del i gallerian inte kan komma till stånd eftersom spåren i föreliggande förslag ligger på en högre nivå.

Planerad bebyggelse

Planen möjliggör inte någon ny bebyggelse utöver de likriktarstationer och teknikutrymmen som krävs i anslutning till spårområdet. Kvartersmarken för spårvägstrafik är också tillgänglig för dessa tekniska anläggningar som krävs för spårvägens drift. En likriktarstation ska placeras i anslutning till hållplatsen vid Solna centrum. Likriktarstationerna upptar vardera en yta på uppemot 150 kvm, med en höjd på cirka 5 meter. Stationerna innehåller starkström och bör inte placeras närmare än 10 meter från byggnad där människor stadigvarande vistas.

Mindre teknikhus (ca 4x10 m) placeras i anslutning till varje hållplats. Vid Solna centrum kommer den att samordnas med likriktarstationen. Därutöver tillkommer väderskydd och liknande vid hållplatserna.



Här visas ett fotomontage på teknikhus/likriktarstation. Huset är placerat på parkeringen bredvid kv Sonetten. Utformningen kommer att diskuteras i det fortsatta arbetet. I förgrunden korsningen mellan Frösundaleden och Huvudstagatan.

Teknikhus/likriktarstation har placerats på en befintlig parkeringsplats för att inte förvansa Ekensbergsparkens helhetsmiljö och skada de värdefulla ekarna där.

Ett gestaltungsprogram ska tas fram i samband med järnvägsplanen och den fortsatta projekteringen. Detta ska ligga till grund för utformningen av hållplatser, stolpar,

byggnader m.m. Utformningen av spåranläggningen och dess sidoanläggningar har stor betydelse för resenärernas upplevelse av transportmedlet.

Geotekniska förhållanden

De geotekniska förhållandena inom planområdet har översiktligt redovisats i samband med förstudien (*Översiktlig kartläggning av geotekniska förhållanden*, Ramböll 2006-05-04). För området kring hållplats Solna centrum finns en översiktlig geoteknisk utredning baserad på tidigare undersökningar (Skanska 2005). Markens geotekniska egenskaper är föremål för fördjupade studier som en del av SL:s projektering.

Landskapsbild och stadsbild

Tvärbanan blir ett helt nytt inslag i stadsbilden. Spårvagnar har inte funnits i Solna sedan 1959, då spårvägsanläggningen i Sundbyberg och Solna utanför Haga södra togs ur bruk. Den nya spårvägen skiljer sig från äldre tiders spårvagnar genom att den bara på vissa sträckor går bland övrig trafik i gatan, men oftast bredvid den samma i ett eget spårområde som vanligtvis avgränsas med stängsel. Den kan därigenom förstärka de barriärer i stadslandskapet som de större gatorna redan utgör. Barriäreffekten kan minskas genom medvetet val av höjdnivåer för spåren, tydliga passager för fotgängare och cyklister samt val av markbeläggning, planteringar och utformning av kontaktledningsstolpar, belysning m.m. På längre sikt kan Tvärbanan, i kombination med övrig kollektivtrafik, också ses som ett led i att minska genomfartstrafiken genom Solna, framför allt på Frösundaleden. En minskad biltrafik till förmån för spårbunden trafik innebär en förbättrad stadsmiljö genom minskat buller och förbättrad luftkvalitet.

Kulturhistoriska värden

Planen berör inte på något mer direkt sätt några kulturhistoriskt känsliga miljöer eller byggnader.

Tillgänglighet

Hållplatserna ska utformas så att de är fullt tillgängliga för personer med nedsatt rörelseförmåga. Även nya övergångar, anslutningsvägar och liknande ska utformas med hänsyn till funktionshindrades behov.

Trygghet

Områden kring hållplatser har stor genomströmning av människor, vilket normalt innebär en hög trygghetsnivå. Hållplatserna ska utformas med god sikt och god belysning. Den enda kvarvarande gångtunneln vid Solna centrum är särskilt viktig i detta sammanhang. Möjligheten att genom bl a breddning förbättra trivselen och tryggheten i denna gångtunnel utreds, men regleras inte i denna plan.

Genom olika fysiska åtgärder, såsom stängsel och planteringar, ska olovlig gångtrafik över spårområdet förhindras. Utformningen måste dock ur trygghets- och säkerhetssynpunkt även korrespondera med stadsbildsmässiga uttryck.

Gator och trafik

Biltrafik

Solna stad arbetar aktivt med trafikminskande åtgärder för att i första hand minska genomfartstrafiken på det kommunala gatunätet.

Spårvägsutbyggnaden förväntas inte i sig påverka trafikströmmarna på Frösundaleden men de ökade gångströmmar som förväntas i Solna centrum i gatuplanet pga av att alla gång- och cykeltunnlar, utom ovan nämnda, försvinner då planen och Solna city-projektet genomförts, kommer att medföra minskad kapacitet för biltrafiken. Kapacitetsfrågorna utreds för närvarande.

Ankdammsrondellen byggs om till fyrvägs korsning. Tvärbanan korsar Grängsgatan i plan. Biltrafikens möjlighet att korsa banan regleras genom bestämmelse i planen, Z₁

Utfarten från Brommavägen till Frösundaleden (vid kv Dikten) stängs. Utfart från Virebergsvägen till Frösundaleden anordnas istället genom att gångtunneln under Grängsgatan från Hagbyvägen öppnas för enkelriktad biltrafik, som sedan når Grängsgatan via befintlig ramp.

Att behålla dagens utformning som cirkulationsplats för korsningen Frösundaleden/Ankdammsgatan är inte möjligt av kapacitetsskäl. Med en cirkulationsplats behöver alla tillfarter få rött då tvärbanan passerar vilket skapar extremt låg kapacitet. Detta pga. tvärbanans dragning genom cirkulationsplatsen.

Frösundaleden/Ankdammsgatan utformad som signalreglerad korsning med hänsyn till tvärbanan ökar de totala fördröjningarna något jämfört med dagens situation. Dock sprider sig fördröjningarna jämnare mellan tillfarterna.

Denna lösning bedöms lämpligare än den som i tidigare planskeden utretts, där spårvägstunneln under Ankdammsrondellen skulle förlängas och utfarten från Brommavägen flyttas närmare rondellen. Med utfarten via Hagbyvägen erhålls en bättre trafiksituation på Brommavägen där det också kan anläggas några ytterligare parkeringsplatser.

En utfart från Ekensbergsvägen mot Frösundaleden vid korsningen med Huvudstagatan för räddningstjänstens fordon säkerställs genom en bestämmelse, Z₂, *markenska vara tillgänglig för trafik med utryckningsfordon.*

Parkering

Tvärbanan leder inte till något utökat parkeringsbehov, utan kan tvärtom bidra till att minska behovet av p-platser vid de målpunkter som Tvärbanan försörjer.

Befintliga parkeringsplatser berörs söder om Frösundaleden vid korsningen vid Huvudstagatan då Frösundaleden där flyttas söderut. Av planen berörs också en kommunal parkering väster om Huvudstagatan som kan förlora 15 - 20 platser och dels bensinstationen öster om Huvudstagatan som kan förlora ca 5 - 10 platser. Dessutom tas en kommunal parkering norr om Frösundaleden vid kv Sonetten delvis i anspråk för teknikhus/likriktarstation, vilket gör att ca 15 platser försvinner. Den stora parkeringen söder om Frösundaleden bedöms ha kapacitet att kompensera för förlusten av parkeringsplatser.

Frösundaleden omfattas inte av detaljplanen utom i de mindre delar där vägen flyttas söderut på mark som i dag är planlagd för andra ändamål, i huvudsak parkmark, men också för bensinstation.

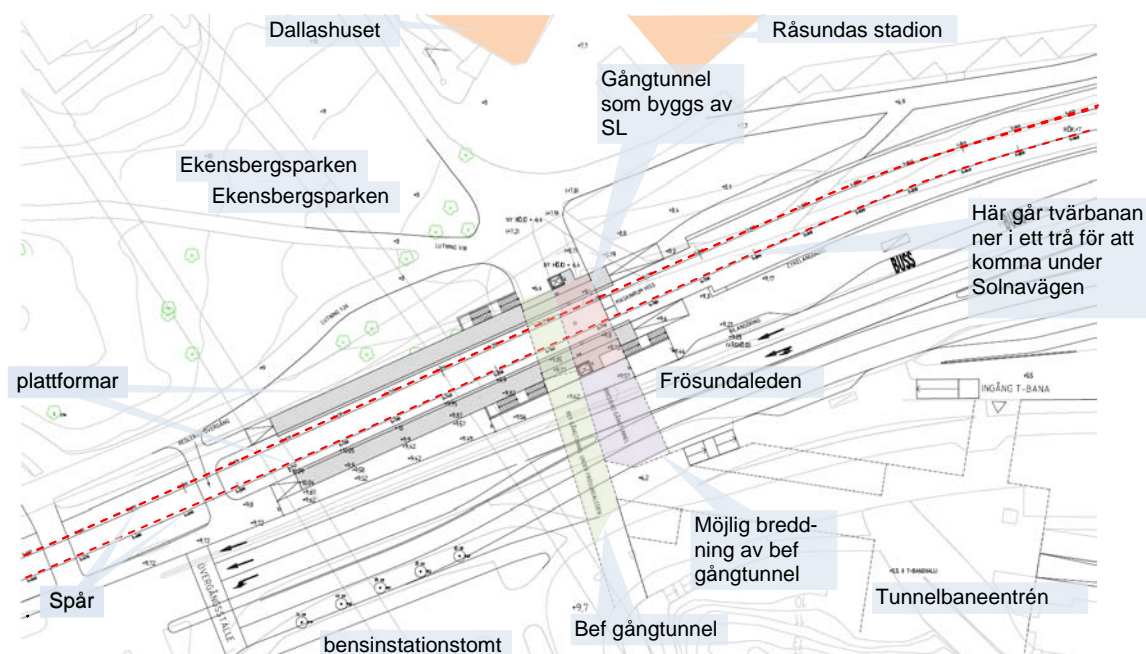
Spårvägen

Tvärbanan sträcker sig i dagsläget mellan Hammarby sjöstad och Alvik. Den trafikeras av spårvagnar av låggolvstyp som mestadels går på egen banvall/spår område men bitvis även i befintliga gator. Hastigheten varierar för olika sträckor, men SL planerar för hastigheter upp till 80 km/h där banan så medger. Solnagrenen sträcker sig från Ulvsunda via Sundbybergs centrum in i Solna. På längre sikt kan en förlängning från Solna station till Frösunda, Bergshamra och universitetet bli aktuell. Tvärbanan bedöms ha en stor betydelse för utvecklingen av Stockholms närförorter, vilket har visat sig i de stadsdelar som redan försörjs av spårvägen.

Hållplatser

Vid Solna centrum flyttas hållplatsen västerut jämfört med tidigare godkänd detaljplan. Den placeras ovanpå den befintliga gångtunneln som leder till tunnelbanan. Den del av tunneln som går under stationen görs bredare än den befintliga tunneln vilket möjliggör en framtida breddning av hela tunneln. Detta får ingå i kommande projekt i närområdet. Från stationsnivån föreslås hissar och trappor till tunnelnivån.

Mot Frösundaleden ligger perrongerna i marknivå medan marken norr om spåren ligger på en lägre nivå. Längst västerut närmar sig perrongerna marknivån även på denna sida. Ett övergångsställe över Frösundaleden möjliggörs där. Längs med Frösundaleden föreslås busshållplatser och trottoar.



Illustrationen visar hållplatsen vid Solna centrum i plan. Utformningen av stationen och det exakta läget styrs inte av detaljplanen. Utformningen av stationen kan därför komma att avvika från illustrationen. Det violetta fältet visar en möjlig breddning av den befintliga gångtunneln som är markerad med ljusgrönt. Den nya del av gångtunneln som byggs av SL är markerad med rosa.

Illustrationen nedan visar en elevation, fasad, mot norr, av hållplatsen. Till vänster om den glasade hissen ses den befintliga gångtunneln och till höger en breddning av tunneln under själva hållplatsen. Denna är möjlig att fortsätta under Frösundaleden för att skapa en rymligare och tryggare passage till tunnelbanan.



Här ses den nya hållplatsen från norr och visar i princip samma sak som elevationen ovan

Övrig kollektivtrafik

Tvärbanan fyller en viktig funktion genom att knyta samman befintliga radiella kollektivtrafiklinjer som förbinder innerstaden med förorterna. Det är därför viktigt att kopplingarna till bussar, tunnelbana och pendeltåg görs så enkla, bekväma och tydliga som möjligt. Goda bytesmöjligheter mellan färdmedlen är en viktig förutsättning för att tvärbanan ska fylla sin funktion. Hållplatsen vid Solna centrum kommer att förbindas med tunnelbanan genom befintlig gångtunnel.

Gång- och cykeltrafik

Frösundaleden

Den befintliga breda trottoaren på Frösundaledens norra sida tas bort för att ge plats åt spårområdet. Gång- och cykeltrafik leds istället längs den befintliga gångvägen som går på parkmark mellan Frösundaleden och kv Sonetten. Denna gc-bana kommer att breddas. På södra sidan leden utnyttjas en delvis befintlig och delvis nybyggd separat gång och cykelbana.

Gångtunneln vid Solnahallen ska vara kvar och förlängs under spåren.

Vid Ankdammskorsningen (den ombyggda rondellen) föreslås att övergångsställen ska finnas över Gränsgatan, Ankdammsgatan och över Frösundaleden väster och öster om korsningen. De senare regleras genom bestämmelse.

Solna centrum

Vid Solna centrum ändras förbindelserna för gång- och cykeltrafik på ett genomgripande sätt. Syftet med planläggningen är att all gång- och cykelkommunikation över Frösundaleden och vid korsningen Solnavägen/Frösundaleden ska ske i markplan genom signalreglerade övergångsställen. Undantaget från detta är gångtunneln vid den nya hållplatsen.

Vid korsningen Frösundaleden/Huvudstagatan anläggs ett övergångsställe över spåren och Frösundaleden väster om Huvudstagatan. Öster om Huvudstagatan anläggs en övergång över spåren. Det anslutande övergångsstället över Frösundaleden byggs inte ut i samband med tvärbanan eftersom det inte finns någon trottoar på östra sidan av Huvudstagatan.

Korsningen Solnavägen/Frösundaleden är inte med i denna etapp av detaljplan för tvärbanan, men föreliggande plan utgår från en sådan fortsättning med tunnel under Solnavägen.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Planen medför inget behov av utbyggnad av VA-nätet. Däremot berörs ett flertal ledningar på den allmän plats som omvandlas till spårområde. Tekniska frågor om ledningsflytt och andra förändringar i ledningsnätet ska avtalas mellan SL och ledningsägare.

Administrativa frågor

Planens genomförandetid är 5 år från det att den vinner laga kraft. Övriga administrativa frågor behandlas i genomförandebeskrivningen samt i avtal mellan staden och SL.

Konsekvenser för miljön

Planen innebär anläggande av en spårtrafikanläggning som kan ha viss störande påverkan på närmiljön, främst i form av buller. Stadsbyggnadsförvaltningen förutsätter att de problem i form av buller som planen väntas ge upphov till, kan kontrolleras och begränsas genom planeringsåtgärder såsom skärmar, fasadåtgärder etc. Även om störningarna i form av buller är små, förutsatt att lämpliga åtgärder vidtas, är frågan ändå komplex i och med att det är olika områden och olika typer av bebyggelse som berörs. Denna komplexitet ses av stadsbyggnadsförvaltningen som ett skäl att bedöma att den förmodade miljöpåverkan kan antas bli betydande med avseende på banans sträckning genom Solna i sin helhet.

Spårvägen alstrar inga luftföroreningar. En övergång från motortrafik till elektrisk spårvägstrafik kan vara ett led i minskningen av avgasutsläpp.

För utställning 2, etapp 2, har upprättats, *PM - Miljökonsekvensbeskrivning tillhörande detaljplan för Tvärbanan Norr genom Solna – etapp 2*. PM:et behandlar det som skiljer sig från tidigare MKB för utställningshandling, från maj 2008. Här tas

upp, utöver buller, bl a barriäreffekter och trafiksäkerhet. Etapp 2 bedöms inte i sig innehålla någon betydande påverkan på miljön.

Säkerhet

Det är viktigt att genom utformning och olika hinder förhindra att spårområdet beträds av fotgängare. Övergångar vid hållplatser och korsningar ska anläggas med ljud- och ljussignaler, samt även i övrigt utformas på ett säkert sätt.

Revidering maj 2010

Efter beslut i stadsbyggnadsnämnden, 2010-04-14, föreslås ett övergångsställe öster om Ankdammsrondellen. Plankartan har kompletterats med ett x-område.

Ann-Christine Källeskog
Plan- och byggchef

Nils Sylwan
Planarkitekt



Genomförandebeskrivning

Detaljplan för Tvärbana Norr

Solna Business Park – Solna Centrum, etapp 2

inom stadsdelen Skytteholm, upprättad i april 2010

Organisatoriska frågor

Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanens syfte är att möjliggöra etapp 2 av utbyggnaden av en snabbspårväg (Tvärbanan) från kommungränsen Solna Business Park till Solna centrum. Planen omfattar själva spårområdet samt angränsande ytor, hållplatser, tekniska anläggningar och i viss mån trafiklösningar i anslutning till spårområdet.

Etapp 2 innebär att banan dras genom parken vid Solna Business Park och sedan i ytläge längs Frösundaledens norra sida. Hållplats planeras vid Solna centrum. Ett nytt hållplatsläge vid Solnahallen utreds.

I etapp 3 av planeringen fortsätter banan från Solna centrum i tunnel under Solnavägen och leds sedan huvudsakligen i tunnel längs Frösundaledens södra sida (ytläge förbi industriviadukten) fram till Solna station. Hållplats planeras vid Solna station.

Huvudmannaskap

Kommunen skall vara huvudman för allmän plats inom planområdet. Stockholms läns Landsting är huvudman för Tvärbanan och den mark som anges som spårområde.

Genomförandetid

Detaljplanens genomförande skall vara 5 år räknat från den dag detaljplanen vinner laga kraft.

Fastighetsrättsliga frågor

Markägoförhållanden

Hela planområdet ligger på mark som är i stadens ägo.

Fastighetsbildning

Utrymme för spårtrafik och därtill hörande tekniska anläggningar skall upplåtas med servitut. Delar av fastigheterna Rörläggaren 1 och Ratten 1 ska överföras till stadens gatumarksfastigheter Skytteholm 2:4 och Råsunda 3:6.

Tekniska frågor

Gator

Vissa ombyggnader av berörda gator, främst Frösundaleden, krävs för anläggandet av banan och hållplats.

Ledningar

Ett flertal ledningar för vatten, avlopp, m m, berörs av spåranläggningen. Befintliga ledningar som korsar spårområdet ska kunna ligga kvar där så är möjligt. På kvartermark skall ledningsrätt eller servitut bildas. Något enskilt u-område läggs där-
emot inte ut, detta eftersom det vid tidpunkten för planens färdigställande ännu inte är helt klarlagt vilka ledningar som ligger kvar och vilka som måste flyttas. Vissa ledningar måste av praktiska skäl få ett nytt läge. Flytt och andra förändringar av ledningar ska bekostas av SL, som även har samordningsansvar, och regleras i avtal mellan SL och respektive ledningsägare.

Elenergi

För spåranläggningens försörjning krävs tekniska anläggningar i form av transformator- och likriktarstationer. Läge för dessa har tagits fram i samråd med SL och kommer att inrymmas utanför det område som avsätts för spårvägstrafik.

Påverkan under byggtiden

Byggandet av spåranläggningen kommer att medföra tillfälliga begränsningar av framkomligheten för andra trafikslag. Det kommer också att orsaka störningar i form av buller och ingrepp i stadsmiljön. Störningarna ska begränsas i möjligaste mån enligt gällande lagar och riktlinjer.

Ekonomiska frågor

Avtal

Ett avtal mellan kommunen, SLL och SL angående principer för genomförande av utbyggnaden av Tvärbana Norr i Solna stad har upprättats i november 2009. Avtalet reglerar bland annat ekonomiska frågor, ansvarsfördelning, inlösen, tidplan och ansvar för anläggningsarbeten.

Medverkande tjänstemän

Genomförandebeskrivningen är upprättad av stadsbyggnadsförvaltningen.

Ann-Christine Källeskog
Plan- och byggchef

Nils Sylwan
Planarkitekt