



Planbeskrivning

Spårområde vid kv Tegen

inom stadsdelarna Skytteholm och Hagalund, upprättad i juni 2012

Handlingar

Från och med den 2 maj 2011 gäller en ny plan- och bygglag. Denna detaljplan påbörjades i och med planuppdraget som gavs till stadsbyggnadsnämnden 2010-11-15. Detaljplanen är därför, enligt övergångsreglerna, upprättad i enlighet med Plan- och bygglagen 1987:10.

Utöver denna planbeskrivning hör till detaljplanen:

- plankarta med bestämmelser
- genomförandebeskrivning

Järnvägsplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning kommer att tas fram av Trafikverket parallellt med detaljplanen. Ett gestaltungsprogram ska tas fram och vara färdigt till antagandet av detaljplanen.

Bakgrund

Projekt Mälarbanan och projekt Citybanan är två av Trafikverkets stora nationella satsningar på järnvägsnätet. De två projekten kommer att öka spårkapaciteten genom centrala Stockholm, vilket är av stor betydelse för hela regionen.

Mälarbanan binder samman bland annat Örebro, Arboga, Köping, Västerås, Enköping, Upplands Bro och Järfälla med Stockholm. Projekt Mälarbanan kommer att bygga ut spårkapaciteten från två till fyra spår på sträckan Tomtebodavägen – Kallhäll.

Projekt Citybanan bygger två nya pendeltågsspår i tunnel under Stockholm med planerad driftsättning 2017. Citybanan kommer i Tomtebodavägen att norrut anslutas till Ostkustbanan, som går till Uppsala, och västerut till Mälarbanan.

Den aktuella detaljplanen ska möjliggöra två nya spår mellan Tomtebodavägen och Huvudsta som en del av utbyggnaden av Mälarbanan. De nya spåren behövs för att skapa en bra anslutning mellan den nya Citybanan och de befintliga två spåren på

Planförslaget strider inte mot gällande översiktplan. De miljöfrågor som har betydelse för projektet har studerats i planarbetet. Dessa bedöms vara riskfrågor, markföröreningar, buller, elektromagnetiska fält samt omgivningspåverkan under byggtiden. Den miljöpåverkan som planen kan ge upphov till bedöms dock som begränsad.

Stadsbyggnadsförvaltningen gör bedömningen att planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan och bedömer att en särskild miljöbedömning enligt plan- och bygglagen 5 kap 18§ eller miljöbalken 6 kap 11§ inte behöver göras för denna detaljplan. Beslut härom fattades av stadsbyggnadsnämnden i samband med beslut om plansamråd. En miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram i samband med den järnvägsplan som Trafikverket har upprättat parallellt med detaljplanen eftersom detta är ett lagkrav enligt lag om byggande av järnväg. I järnvägsplanens MKB och dess tillhörande utredningar har frågor rörande buller, vibrationer, elektromagnetiska fält, risk och säkerhet, mark och vatten, stad och landskap, kulturmiljö, naturmiljö, friluftsliv och transporter belysts. Behovsbedömningen har samråttats med Länsstyrelsen, som delar stadens bedömning. Någon miljökonsekvensbeskrivning har därför inte upprättats.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

Enligt Solnas översiktsplan ÖP 2006, antagen i maj 2006, berörs planområdet av allmänna intressen för pendeltåg och utökad spårkapacitet. Planområdet berör två riksintressen för kommunikationer, dels Mäljarbanan och dels den framtida E4-länken mellan trafikplats Tomtebodavägen och trafikplats Frösunda. Riksintressena ska enligt lag skyddas så att åtgärder som strider mot de riksintressanta värdena förhindras.

Enligt mål och inriktning för stadsmiljö och byggande ska staden vidta åtgärder för att minska bullernivåerna från väg och järnväg.

Detaljplanen är förenlig med översiktsplanen. Därför ha inget program upprättats.

Detaljplaner

För största delen av planområdet gäller detaljplan P88/0225 som anger järnvägsområde. Området för återvinningsanläggningen är planlagd som *järnvägsområde som får bebyggas*. Strax öster om detta finns en skogsbeväxt höjd som är planlagd som *järnvägsområde – naturpark*.

Norr om planområdet, vid tillbyggnaden och parkeringen för östra delen av Solna tingsrätt gäller detaljplan P05/0831. För kontorsfastigheten öster om tingsrätten intill Solnavägen gäller detaljplan P0405/1976 som anger handel, kontor och garage. Ett område för allmän gång- och cykeltrafik finns i östvästlig riktning strax norr om järnvägen. En mindre yta av planområdets sydvästra del omfattas av detaljplan P94/1128 som anger järnvägsområde.

Söder om järnvägsområdet finns en smal kil som inte är planlagd. Söder om denna gäller detaljplanerna P99/1129 och P10/5. P99/1129 anger bostäder och P10/5 anger närmast planområdet kontor samt användning anpassad till bebyggelsens kulturvärden. I P10/5 har också en del av järnvägsområdet planlagts med tillägsbestämmelse att området ska vara tillgängligt för allmän gång- och cykeltrafik på bro. Detta möj-

liggöer gång- och cykeltrafik mellan kv Formgivaren och Hedvigsdalsvägen inom järnvägsområdet.

Gestaltningssprogram för Solna stads offentliga miljöer

Gestaltningssprogrammet för Solna stads offentliga miljöer ska ligga till grund för utformning av allmän platsmark men även ge riktlinjer för utformning av kvartersmark. I det aktuella projektet är programmet främst aktuellt vid utformningen av gång- och cykelstråket mellan kv Formgivaren och kv Albydal.

Miljöprogram för Solna stad

Solna Stads gällande miljöprogram ska ligga till grund för både extern och intern verksamhet. De uppsatta målen ska så långt som möjligt implementeras i plan- och byggprojekt.

Övriga kommunala beslut

Kommunstyrelsen gav 2010-11-15, § 124, i uppdrag åt stadsbyggnadsnämnden att ta fram en ny detaljplan för del av spårområdet vid kv Tegen. Stadsbyggnadsnämnden vidarebefordrade uppdraget 2010-12-08, § 147, till stadsbyggnadsförvaltningen.

Förutsättningar och förändringar

Stads- och landskapsbild

Planområdet utgör en del av Tomtebodas bangårdsområde och består till största delen av område för järnvägsändamål. Detta förändras inte i och med planarbetet.

Mitt i området ligger en återvinningsanläggning för sekretessdestruktion, eldemontering samt skrot- och metallåtervinning. Verksamheten bedrivs fem dagar i veckan mellan 07:00 och 16:00. Återvinningsanläggningen medför en del tung trafik på Hedvigsdalsvägen. Hedvigsdalsvägen kopplar samman verksamheter inom järnvägsområdet och bangården med Sundbybergsvägen och i förlängningen av denna till Solnavägen och till Huvudstagatan. Den planerade förändringen innebär att återvinningsverksamheten avvecklas. Avtalet med återvinningsanläggningen är uppsagt och löper ut i årsskiftet 2013/2014.

Planområdet utgörs till stora delar av hårdgjord yta och infrastruktur. Några områden utgör positiva gröna tillskott i den annars så infrastrukturtäta miljön. Mellan spåren finns en trädbevuxen bergshöjd och intill Hedvigsdalsvägens östra del, i höjd med Albydal, finns en del avskärmande vegetation, bland annat björk, tall och någon enstaka ek. Även i planområdets sydöstra del, strax sydväst om befintlig redskapsbod finns en trädunge som berikar den kommande gång- och cykelvägen.

Området mellan spåren kommer att iordningställas. Makadamvallar och ängsmark ska anordnas där återvinningsanläggningen är idag. Den trädbevuxna bergshöjden kommer att vara kvar och vara ett fortsatt viktigt uppdelande element i landskapet.



Illustration som visar spårområdet efter borttagande av återvinningsanläggningen och iordningställande av området mellan spåren enligt gestaltungsförslaget. Illustration: Atkins Sverige AB

Befintlig och planerad bebyggelse

Befintliga byggnader på järnvägsområdet består av lokaler för återvinning, till största delen uppförda i röd, korrugerad plåt. Samtliga befintliga byggrätter inom planområdet kommer att släckas ut då de står i konflikt med de nya spåren. Byggnaderna har inga kulturhistoriska värden. Inom området har det tidigare funnits gravfält som nu är undersökta och borttagna. Även uppgifter om att det ska ha funnits en gårdstomt, Lundby gårdstomt, inom området på 1700-talet finns. Den framtida användningsbestämmelsen *järnvägstrafik* ger utrymme för de byggnader och anläggningar som behövs för drift och underhåll av järnvägen och dess verksamheter.

Ett av de två tillkommande spåren kommer delvis att följa Hedvigsdalsvägens nuvarande sträckning varför den norra delen av denna tas ur bruk och iordningställs som en del av slänten mot Albydal 3. Möjligheter för infart till spårområdet anordnas istället på kvartersmark på fastigheten Albydal 3.

En stödmur med en längd om cirka 200 meter anläggs mot järnvägsområdet vid parkeringen mellan Tegen 6 och Albydal 3, för att sedan ansluta i befintlig slänt. Muren varierar i höjd mellan 0,3 och 2,3 meter. Muren ger ett intrång på fastigheten Tegen 6, Solna tingsrätt. Ambitionen är att klara infarten till tingsrätt och polis med en god vägstandard.

De två tillkommande spåren söderifrån följer i stort de nuvarande spårens riktning och dras på två 350 meter långa, parallella broar från Tomteboda bangård till bergshöjden vid Hedvigsdalsvägen. Vid Tegen ansluter de nya spåren till befintliga dubbelspår och en ny växel anläggs. Området mellan befintliga spår och det södra tillkommande spåret kommer att ha kvar karaktären av naturmark medan området mellan det nya södra spåret och godspåret kommer att nyttjas för drift och underhåll.

Mälarbanans nuvarande dubbelspår justeras i höjd (södra spåret) respektive i sida (norra spåret) för att skapa bättre anslutningar. Befintlig godsspårsanslutning till Tomteboda berörs inte av ombyggnaden.

Tillgänglighet

I och med anläggandet av den nya gång- och cykelvägen som binder samman kv Albydal med kv Formgivaren minskar de barriäreffekter som järnvägsspåren utgör och tillgängligheten ökar. Gång- och cykelvägen ska utformas så att den i möjligaste

mån blir tillgänglig för människor med en nedsatt orienterings- och rörelseförmåga, se gestaltungsprogrammet för Solna stads offentliga miljöer.

Trygghet

Gång- och cykelstråket ska utformas på ett sätt som främjar medborgarnas trygghet, bland annat genom att säkerställa en god belysning.

Naturvärden

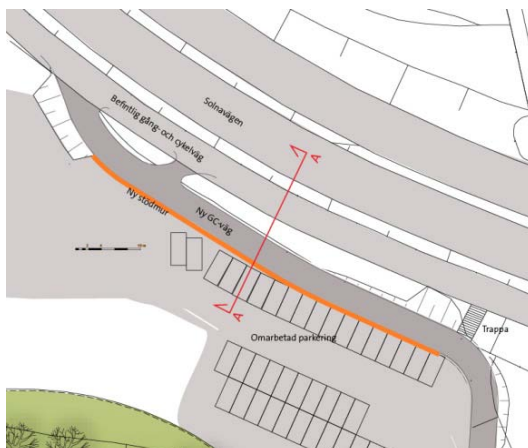
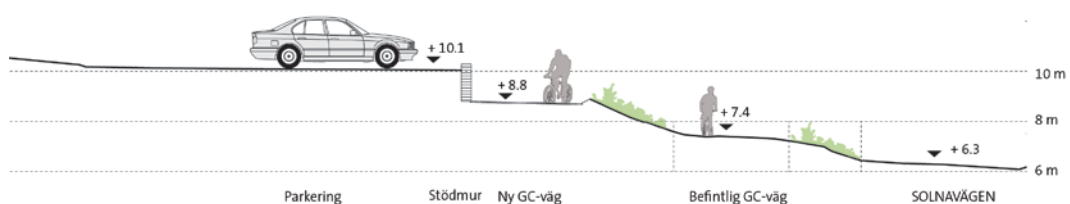
Det enda utpekade naturvärdet är en stor, skyddsvärd ek belägen norr om Hedvigsdalsvägen. Eken är skyddad i detaljplanen och ska bevaras. I övrigt förekommer inga kända naturvärden inom planområdet.

Biltrafik och parkering

Hedvigsdalsvägen utgör idag tillfart till återvinningsanläggningen och bangården. Återvinningen avvecklas men angöring till bangården behöver finnas kvar och kommer att ske via infart på kvartersmark på fastigheten Albydal 3. Infarten kommer att innebära att ett antal av de befintliga parkeringsplatserna på fastigheterna Skytteholm 2:2 och 2:24 försvinner. När delar av nuvarande Hedvigsdalsvägen tas ur bruk finns möjlighet att iordningsställa fler parkeringsplatser i anslutning till befintliga parkeringsplatser inom Skytteholm 2:2, 2:24 och Hagalund 4:1. Ytan har studerats i planarbetet för att säkerställa att antalet parkeringsplatser före och efter utbyggnaden är intakt. Ytan utgörs idag av slänt och den nordöstra delen av Hedvigsdalsvägen.

Gång- och cykeltrafik

Tillgängligheten för fotgängare och cyklister genom området kommer att stärkas i och med den nya gång- och cykelvägen som anläggs mellan Solnavägen och Ingentingområdet. Vägen ska utformas enligt gestaltungsprogrammet för Solna stads offentliga miljöer som bland annat innehåller riktlinjer för tillgänglighet, belysning och övrig gestaltning.



En möjlig gestaltning av ny gång- och cykelväg som ska knyta samman Solnavägen med Ingentingområdet. Illustration: Atkins sverige AB

Gestaltning

Gestaltungsfrågorna behandlas i ett separat gestaltungsprogram. Programmet behandlar bland annat utformningen av stödmuren vid polis- och tingshuset, området mellan spåren, naturslänten norr om järnvägen, gång- och cykelbanans utformning med mera. Trafikverkets projektmål vad gäller gestaltning är att järnvägs miljön så långt som möjligt bör utformas för att bli ett positivt inslag i landskapet och stadsmiljön och ge resenären en positiv upplevelse av resan.

Risk- och miljöfrågor

Parallellt med detaljplanen har en järnvägsplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning tagits fram. De ställningstaganden och analyser vad gäller buller, vibrationer, elektromagnetiska fält och riskfrågor är hämtade ur detta dokument, daterad januari 2013. I MKB:n jämförs utbyggnadsalternativet med nollalternativet. Sammantaget görs bedömningen att spårutbyggnadens positiva miljöeffekter för transporterna i regionen överväger de negativa konsekvenserna för miljön, givet att åtgärder för att minska miljöpåverkan vidtas.

Buller

I dagsläget överskrids riktvärden för tågbuller vid ett stort antal hus i Huvudsta. Detta gäller framförallt i områden där avstånden mellan spår och byggnader är små. Utbyggnad till fyra spår på sträckan Tomtebodavägen – Huvudsta resulterar i sig inte i en trafikökning. Det är först när Mälardalen är fullt utbyggd mellan Tomtebodavägen – Kallhäll som en större trafikökning är möjlig. Den ökade trafikmängden som uppstår vid full utbyggnad medför att den ekvivalenta ljudnivån ökar med cirka 3 dB(A) och den maximala ljudnivån förändras från ingen skillnad upp till cirka 3 dB(A) ökning i utbyggnadsalternativet. Ökningen av ljudnivån i utbyggnaden Tomtebodavägen - Huvudsta beror på att avståndet mellan spår och bostäder minskar.

Verksamheten vid återvinningsanläggningen är idag en märkbar bullerkälla dagtid, även avseende transporter. Verksamheten kommer att avvecklas i och med projektet. Trafikverket ska följa de riktlinjer¹ som finns beträffande buller från tågtrafik. Inom ramen för järnvägsplanens MKB har ett antal tänkbara åtgärder undersökts för att bullerriktvärden ska kunna uppnås.

Fokus ligger på fasadåtgärder och lokala skärmar på balkonger. Spårnära åtgärder så som bullerskyddsskärmar, låga skärmar och rälsdämpning har bedömts mindre lämpliga i detta fall, dels på grund av platsbrist och problem ur underhålls- och arbetsmiljösynpunkt, men dels på grund av att åtgärderna har bedömts ge allt för liten effekt. Trafikverket ska i byggskedet vidta de åtgärder som behövs för att riktvärden ska uppnås, och för samtliga fastigheter med bullernivåer över riktvärdena kommer åtgärder att erbjudas.

Samtantaget bedöms såväl noll- som utbyggnadsalternativet medföra måttliga miljökonsekvenser vad gäller buller.

Vibrationer

Inga kända problem med vibrationer från järnvägen finns rapporterade. Utförda mätningar visar på värden långt under riktvärdet 0,4 mm/s. Utbyggnaden innebär att

¹ BULLER och VIBRATIONER från spårbusen linjetrafik - Riktlinjer och tillämpning, Trafikverket Dnr. S02-4235/SA60

grundläggningen förbättras vilket motverkar de ökande störningstillfällena som uppstår till följd av ökad trafikering. Inga åtgärder bedöms krävas. Såväl noll- som utbyggnadsalternativet bedöms medföra små konsekvenser vad gäller vibrationer.

Elektromagnetiska fält

Mätningar har visat på höga värden avseende magnetiska fält för polis- och tingsrättshuset som ligger mycket nära järnvägen. För närmaste bostadshus är värdena klart lägre. Ett ökat antal spår och en högre trafikmängd ger upphov till ett ökat magnetfält, eftersom magnetfältet ökar när ett tåg passerar.

Trafikverkets policy utgår från att en försiktighetsprincip ska tillämpas och att årsmedelvärdet inte ska överstiga 0,4 μT för några kontors- och flerbostadshus på sträckan. Trafikverket ska se över sina tekniska system för att säkerställa att riktvärdena kan innehållas. Efter utbyggnaden bedöms nivåerna underskrida nollalternativets nivåer.

Riskfrågor

Bangården i östra delen av planområdet utgör enligt ÖP 2006 ett område där riskfylld/farlig verksamhet pågår och järnvägarna utgör primära transportvägar för farligt gods. Transporter på järnväg är dock generellt sett en säker transportmetod. Detta innebär att farligt gods-transporter på järnväg kan betraktas som säkrare än motsvarande transporter på vägnätet.

I den riskutredning som genomförts har det konstaterats att järnvägen kan påverka omgivningen negativt genom att tåg spårar ur, stöter samman med varandra och/eller orsakar en farligt gods-olycka. I närområdet till spåret är den största risken urspårning, sett till både sannolikhet och konsekvens. På längre avstånd från spåret utgör dock olyckor med farligt gods den största risken, även om en olycka med farligt gods är avsevärt mindre sannolik. Riskutredningen visar att föreslagen utbyggnad inte bedöms öka individrisken i någon betydande utsträckning, dock ökar samhällsrisken något i jämförelse med nollalternativet. Trafikverket ska vidta sådana åtgärder som krävs för att samhälls- och individrisken ska hamna inom acceptabla nivåer.

Trafikverket har även studerat den avloppstunnel som löper genom området. Den initiala bedömningen är att ingen förhöjd risk föreligger. Tunneln kommer att ingå i riskarbetet och hanteras vidare i byggprojekteringen.

Luftföroeningar

Enligt den inventering som finns med i ÖP 2006 ligger halterna för kvävedioxid, svaveldioxid, bly, bensen samt partiklar (PM 10) i utomhusluft i planområdet under riktvärdena enligt miljö kvalitetsnormerna. Planens genomförande bedöms inte innebära överskridande av gällande miljö kvalitetsnormer.

Förorenad mark

Återvinningsanläggningen som ligger inom järnvägsområdet klassas i ÖP 2006 som riskobjekt för förorenade markområden. Den klassas dock inom branschklass 4, som är den minst förorenande branschklassen. I järnvägsbanken kan det finnas markföroeningar. Om föroeningar påträffas ska miljö- och hälsoskyddsförvaltningen omgående underrättas innan grävarbete fortsätter. Det åligger Trafikverket att se till att marken saneras innan byggnation påbörjas.

Dag- och grundvatten

Planområdet ingår i ett avrinningsområde där Ulvsundasjön är recipient. Ulvsundasjön är näringsrik med höga halter av fosfor och måttligt höga till höga halter av kväve.

I såväl noll- som utbyggnadsalternativet kommer järnvägens dräneringsvatten att anslutas utan rening till det kommunala ledningsnätet. För att begränsa konsekvenser av en eventuell olycka med farligt, flytande gods bör en avstängningsanordning installeras innan dräneringsvattnet når det kommunala nätet. Planens genomförande bedöms inte leda till nämnvärda förändringar avseende vattenkvaliteten.

Schaktarbeten kommer inte att behöva utföras under grundvattenytan. Avrinningen från området bedöms minska då nu hårdgjord mark planeras bli ängsmark.

Medverkande

Planhandlingarna är framtagna av stadsbyggnadsförvaltningen i samarbete med Trafikverket, WSP och Atkins. Illustrationer har tagits fram av Atkins.

Ann-Christine Källeskog
Stadsarkitekt/Plan- och byggchef