

Planbeskrivning

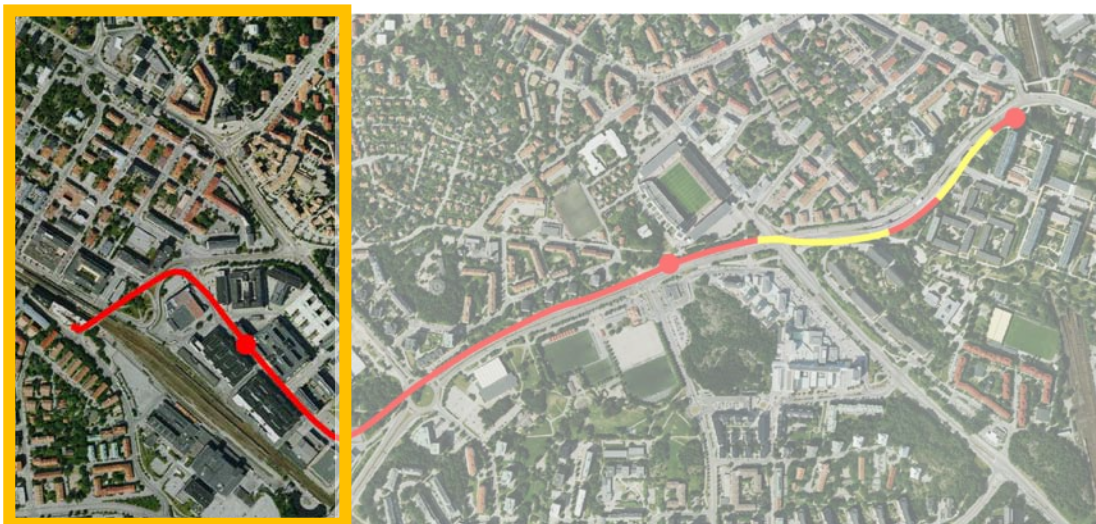
Detaljplan för Tvärbana Norr

Ekensbergsbron - Solna station, etapp 1 Solna Business Park

samt tillägg till detaljplaner för kv Fräsaren mm, 0406/1961, och kv Verkmästaren mm, 0401/1974

inom stadsdelen Skytteholm, upprättad i februari 2010

← *Etapp 1* ————— ↔ ————— *Etapp 2 (och 3)* ————— →



Handlingar

Utöver denna planbeskrivning hör till förslaget:

- plankarta med bestämmelser
- genomförandebeskrivning
- PM - Miljökonsekvensbeskrivning tillhörande detaljplan för Tvärbana Norr genom Solna – etapp 1

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.

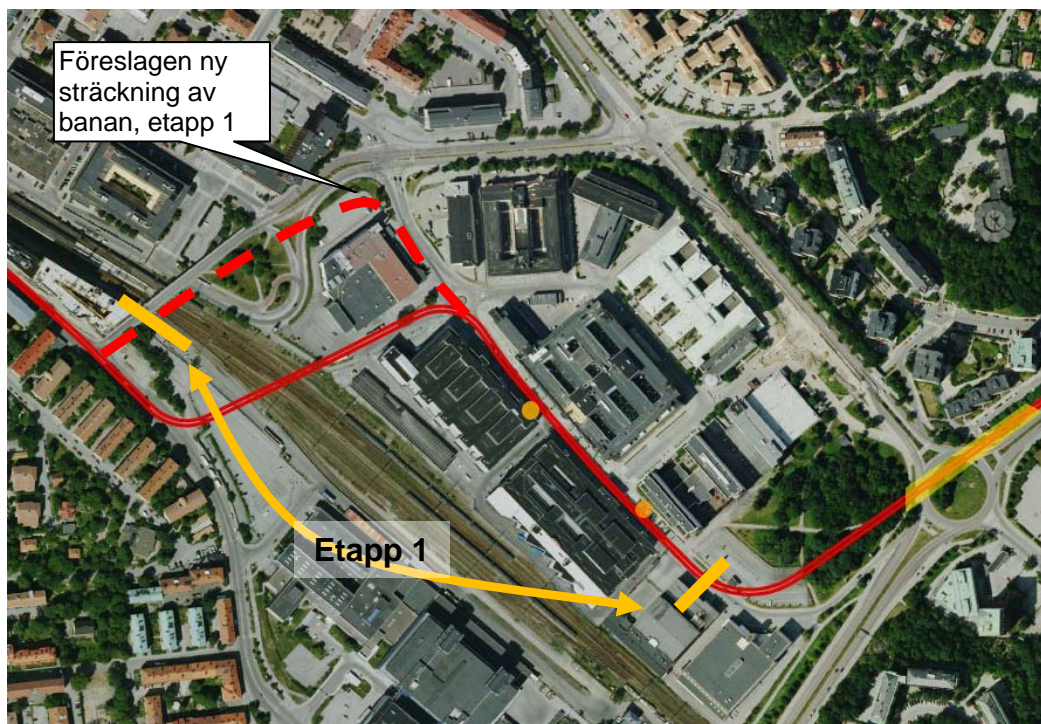
Kommunstyrelsen gav, 2009-10-12, därför stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att göra de förändringar av den godkända detaljplanen som förutsätts i genomförandeavtalet. Förändringarna är av den omfattningen att planen måste ställas ut på nytt i sin helhet.

Stadsbyggnadsnämnden gav därefter, 2009-10-21, § 108, stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att utarbeta nya utställningshandlingar för Tvärbana Norr, Ekensbergsbron – Solna station. Länsstyrelsen, kommunens förvaltningar, sakägare och andra berörda har beretts tillfälle att lämna synpunkter på förslaget. Handlingarna har visats på biblioteket i Solna Centrum och vid Solna forum i Solna stadshus under tiden 1 december – 8 januari 2010. Annons om utställningen var införd i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet den 1 december 2010.

Det är av stor vikt att bron från Sundbyberg till Solna över Mäljarbanan kan utföras i ett tidigt skede eftersom ett senareläggande av denna kan försena hela tvärbanan genom Solna. På grund av detta och att bandelen från gränsen Solna/Sundbyberg till och med Solna Business Park är mer i detalj utredd än resterande del av banan har detaljplanen etappindelats. Föreliggande detaljplan är således etapp 1. Avsikten är

att etapp 2 till Solna centrum och del 3 till Solna station ska ställas ut under våren 2010.

Den huvudsakliga förändring som föreslås i förhållande till den tidigare godkända planen och omfattningen av etapp 1 framgår av nedanstående illustration.



Illustrationen visar etapp 1 av planläggningen av Tvärbanan genom Solna stad. Den heldragna röda linjen visar den tidigare utställda spårsträckningen och den streckade röda linjen det nya förslaget. Den gula markeringen vid Ankdammsrondellen visar var tunneln var belägen i tidigare utställning

Detaljplanens syfte och huvuddrag

Detaljplanens syfte är att möjliggöra etapp 1 av utbyggnaden av en snabbspårväg (Tvärbanan) från kommungränsen vid Solna Business Park till Solna station. Planen omfattar själva spårområdet samt angränsande ytor, hållplatser och i viss mån trafiklösningar i anslutning till spårområdet.

Etapp 1 innebär att banan dras på en ny bro strax bredvid den befintliga Ekensbergsbron och genom Solna Business Park.

I etapp 2 av planeringen fortsätter banan längs Frösundaleden. Fram till Solna centrum fortsätter banan i ytläge längs ledens norra sida. I etapp 3 leds spårvägen från Solna Centrum huvudsakligen i tunnel längs Frösundaledens södra sida (ytläge förbi industriviadukten) fram till Solna station. Hållplatser planeras vid Svetsarvägen, Solna centrum och Solna station. SL utformar anläggningen så att en eventuell framtida hållplats vid Solnahallen inte omöjliggörs.

Planområde

Planområdet är långsträckt, ca 800 meter, och omfattar en yta på ca 1,2 ha.

En del av planområdet, längs Ekensbergsbron och Ekensbergsvägen, utgör tillägg till gällande detaljplaner (0401/1974 och 0406/1961) och gäller jämsides med dessa. Syftet med tillägget är att möjliggöra en spårvägsbro för tvärbanan över befintlig allmän plats samtidigt som denna behåller sin nuvarande funktion för trafiken.

Miljökonsekvensbeskrivning

Planen i sin helhet kommer i och med sin långsträckt 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 1, har upprättats, *PM - Miljökonsekvensbeskrivning tillhörande detaljplan för Tvärbanan Norr genom Solna – etapp 1*. PM:et behandlar det som skiljer sig från tidigare MKB för utställningshandling, från maj 2008.

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 8 gällande planer med olika datum och innehåll. Den nya planen upphäver de gamla 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.

Miljöprogram

Solna stads miljöprogram som antogs av kommunfullmäktige i juni 2004, ska ligga till grund för både externa 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. Vid Svetsarvägen sker inga förändringar av avvattningen och befintligt dagvattensystem utnyttjas.

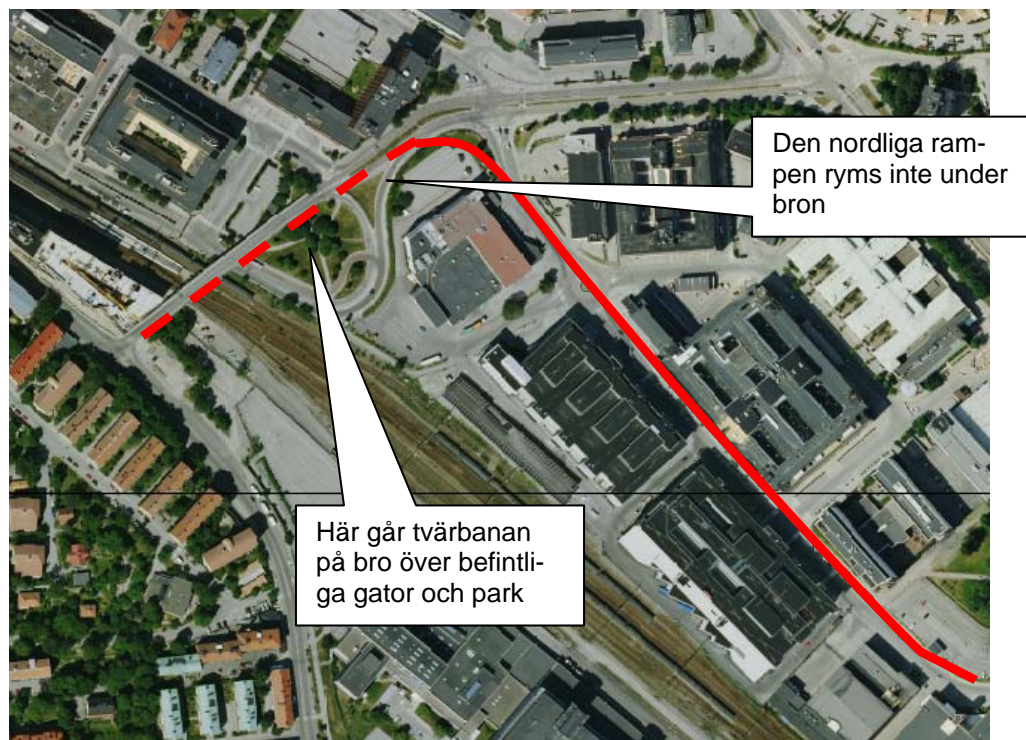
Övriga kommunala beslut

Kommunstyrelsen godkände, 2009-10-12, ett genomförandeavtal mellan Solna stad 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

Solna Business Park har under senare år utvecklats till ett arbetsplatsområde med huvudsakligen kontorsbebyggelse med inslag av handel samt även viss industriverksamhet. Tvärbanan föreslås dras på en bro ca 10 meter sydöst om den befintliga Ekensbergsbron, följa Ekensbergsvägen, runda kv Verkmästaren, där Arvid Nordquists kafferosteri ligger, för att sedan svänga in på Svetsarvägen. En del av kv Verkmästaren tas i anspråk för spårområdet och bron.



Illustrationen visar tvärbanans sträckning genom Solna Business Park. Den streckade linjen utgörs av bro

Kafferosteriet har industriell karaktär och utgörs av flera sammanbyggda volymer. Planen för Tvärbanan ska utformas med förutsättningen att nuvarande industriverksamhet ligger kvar.

Den övriga bebyggelsen i Solna Business Park kännetecknas av stora byggnadsvolymer, de flesta med en tydlig fram- och baksida. Tvärbanan är tänkt att gå i blandtrafik längs Svetsarvägen, som har en relativt stadsmässig karaktär. En hållplats med förskjutna plattformar förläggs på Svetsarvägen vid fastigheterna Fräsaren 11 och Smeden 1.

Planerad bebyggelse

Ett teknikhus (ca 11x4 m) placeras i anslutning till hållplatsen, inom fastigheten Sliparen 1, vilken ägs av Fabege. Teknikhuset regleras genom beteckningen T trafikområde och genom att det inte kan uppföras närmare gatan än 2 meter.

Därutöver tillkommer väderskydd och liknande vid hållplatsen.

Ett gestaltningsprogram håller på att tas fram för Tvärbanans utbyggnad, Solnagrenen. Det finns ett starkt önskemål att utformningen längs hela sträckningen hålls samman, av gestaltnings och igenkänningsskäl. Programmet ska ligga till grund för utformningen av hållplatser, stolpar, byggnader m.m. Utformningen av spåranläggningen och dess sid oanläggningar 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). I Svetsarvägen består undergrunden av lera och ovanpå denna ligger en fyllning vars översta del utgörs av lättfyllning. SL avser att grundlägga spåren direkt på lättfyllningen utan grundförstärkning.

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 densamma i ett eget spår område 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. Genom Solna Business Park går banan i blandtrafik varför barriäreffekten i denna bandel är mindre än i övriga delar.

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.

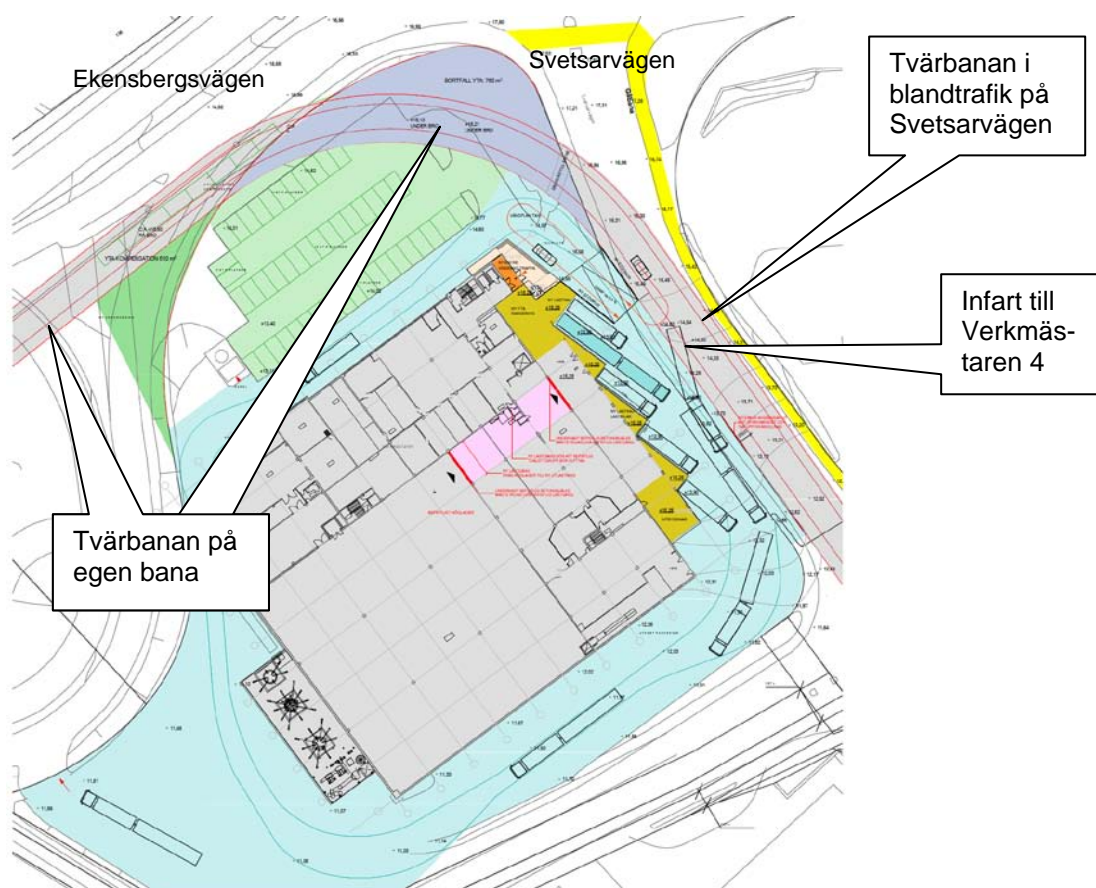
Trygghet

Områden kring hållplatser har stor genomströmning av människor, vilket normalt innebär en hög trygghetsnivå. Hållplatserna ska utformas med god sikt och god belysning. 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 i befintligt gatunät i någon större omfattning. Längs Svetsarvägen, där spårväg och biltrafik utnyttjar samma körbana, kan banan ge upphov till en något begränsad framkomlighet för biltrafiken, samtidigt som kollektivtrafikförsörjningen till området (Solna Business Park) avsevärt förbättras.



Illustrationen visar Verkmästaren 4 och de omdisponeringar inom tomten och på Svetsarvägen som den nya bansträckningen medför. I norra delen av tomten försvinner en del av befintlig parkering och byggrätt för parkeringsgarage. Mot Svetsarvägen kommer en del av nuvarande trottoar disponeras för inlastning. Det gula strecket markerar kvarvarande gång- och cykelbana på Svetsarvägen. Spårens läge har förändrats något efter det att denna illustration gjordes

Korsningar mellan Tvärbanan och gatutrafiken kommer att signalregleras.

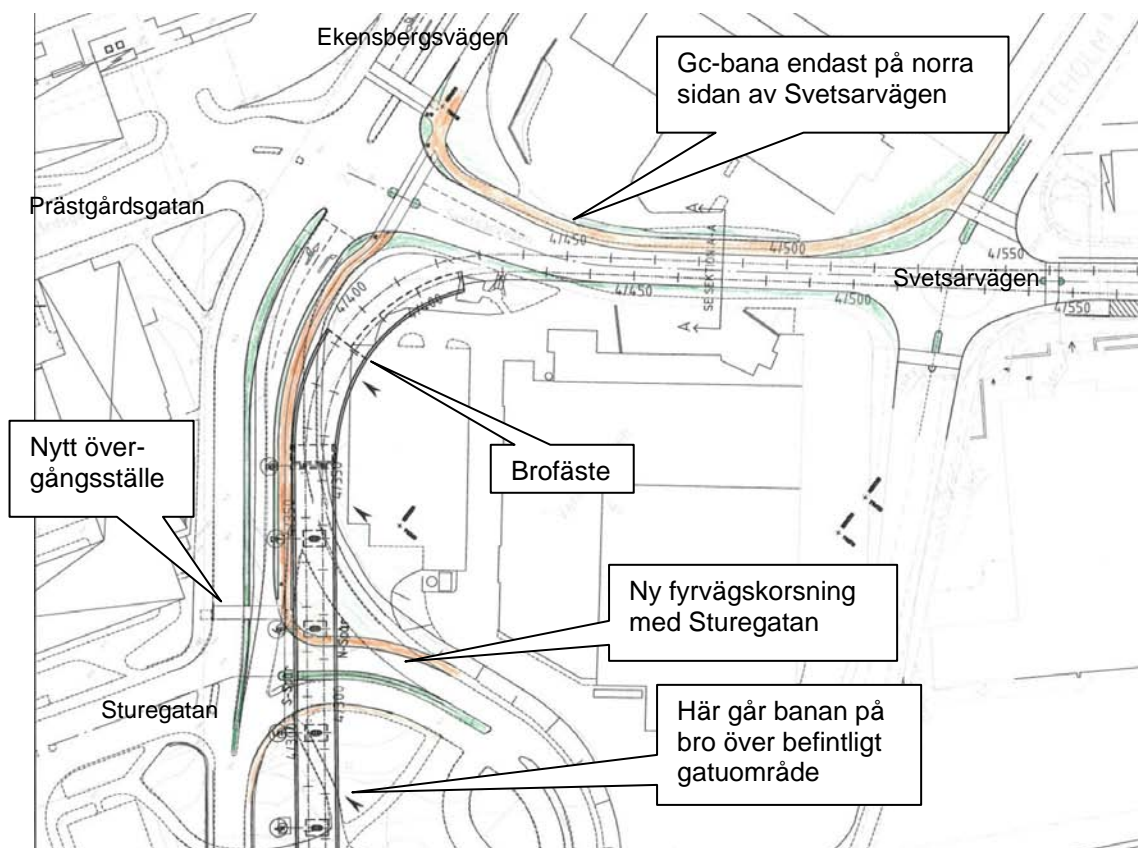
På Svetsarvägen planläggs för blandtrafik på gata, allmän plats, medan övriga delar av banan går på ett eget område, benämnt T trafikområde, vilket bl a betyder att det kan spärras av för gångtrafik.

Då spårvägen i framtiden av olika anledningar står stilla kommer den att ersättas med busstrafik. Svetsarvägen måste därför kunna trafikeras med buss. Detta möjliggör även för annan busstrafik att trafikera Solna Business Park, till exempel linje 506.

Den nya dragningen av spåren runt Verkmästaren 4 påverkar infart m m till fastigheten. För att möjliggöra ut- och inlastning måste denna byggas om och området mellan Svetsarväggen och byggnaden disponeras för denna trafik. Det innebär att den befintliga gångbanan görs om till trafikområde vilket delvis avgränsas av staket/stödmur mot gatan och således avstängs från gångtrafik. Ombyggnader ska utföras inom gällande plan för Verkmästaren 4, men kan kräva mindre avvikelser, vilket får hanteras vid kommande bygglovprövning.

Den nya tvärbanebron över Mälarbanan kommer att passera över Järnvägsgatan och Sturegatans förlängning in på Solnas sida av Ekensbergsvägen. Bron har ett höjdläge så att buss- och lastbilstrafik kommer att kunna passera under bron på befintliga vägar utom på rampen som mynnar norrut på Ekensbergsvägens södra sida (se också illustrationen på sidan 5).

Ramperna mitt emot Sturegatan föreslås därför preliminärt bli ombyggda och ingå i en fyrvägs korsning med Ekensbergsvägen och Sturegatan. Utformningen styrs inte av föreliggande detaljplan och kommer bearbetas ytterligare i samråd med SL och Sundbybergs stad, se illustration nedan.



Illustrationen visar en möjlig lösning av trafiksituationen vid Ekensbergsvägen mellan Svetsarvägen och Sturegatan då den nya tvärbanebron är byggd

Bron planläggs som *tillägg* till gällande detaljplan. Det innebär att den gällande planen för kv Verkmästaren mm (0401/1974) och kv Fräsaren mm (0406/1961) fortsätter att gälla. De mindre förändringar, som föreslås enligt illustrationen ovan, inryms inom denna detaljplans bestämmelser.

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 i Solna Business Park, där spårområdet tar i anspråk en del av en större markparkering, samt längs Svetsarvägen där ett antal p-platser i vinkel mot gatan av trafiksäkerhetsskäl måste ersättas med kantstensparkering längs med gatan. Antalet parkeringsplatser längs Svetsarvägen (gatuparkering) kommer att minska med ca 35-40 platser och från parkeringsytan på Skytteholm 2:1 försvinner ca 40 platser. I kv Verkmästaren försvinner också ca 10 platser. Parkeringstillgången i området får betecknas som relativt god, med bl.a. stora parkeringsdäck och garage. En tänkbar plats för ersättningsparkering är på den numera stängda gatusträckan som förbinder Smidesvägen med vägrampen upp mot Gränsgatan. Det kan också övervägas att uppföra ett parkeringsdäck på det som blir kvar av parkeringsytan på Skytteholm 2:1. Frågan om parkeringssituationen i området kommer att utredas i samråd med berörda fastighetsägare.

Spårvägen

Tvärbanan sträcker sig i dagsläget mellan Hammarby sjöstad och Alvik. Den trafikeras av spårvagnar av låggolvstyp som mestadels går på egen banvall/spårområde 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 för-

längning 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.

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. För hållplatsen i Solna Business Park kommer den viktiga relationen vara mot Sundbybergs pendeltågsstation, som i samband med ombyggnaden av Mäljarbanan kan få ett nytt läge närmare Solna Business Park, och tunnelbanan i Sundbyberg. Goda bytesmöjligheter mellan färdmedlen är en viktig förutsättning för att tvärbanan ska fylla sin funktion.

Gång- och cykeltrafik

Planen innebär att Tvärbanan dras i blandtrafik längs Svetsarvägen, d.v.s. spårtrafik och biltrafik använder samma köryta. Trottoarerna är relativt breda men ligger mestadels på kvartersmark. Om utrymme finns ska även separata cykelbanor anläggas. Vid kv Verkmästaren föreslås att gångbanan försvinner på södra sidan av Svetsarvägen. Vid Sturegatans förlängning föreslås ett nytt övergångsställe över Ekensbergsvägen. Gångtrafik kan då gå på södra sidan av Ekensbergsvägen och under den nya bron för tvärbanan.

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 spårrområde. 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 anläggandet av en spårtrafikanläggning som kan ha viss störande påverkan på närmiljön, främst i form av buller. För den aktuella planen, etapp 1, är bullerfrågorna av mindre betydelse eftersom banan här har betydande avstånd till bostäder. Maximala bullernivåer underskrider gränsvärdet 70 dBA. SL kommer att installera smörjapparater för att undvika störande ljud vid tvära kurvor.

Bullret från den planerade Tvärbanan har utretts (WSP 2004-06-14) och presenterats i en rapport i samband med förstudien.

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

Se också, *PM - Miljökonsekvensbeskrivning tillhörande detaljplan för Tvärbanan Norr genom Solna – etapp*, upprättat av Tyréns november 2009. 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.

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.

Förslaget bedöms inte medföra ökad risk för den befintliga gasoltanken på fastigheten Verkmästaren 4. Bron kommer att förses med urspårningsräl på stålbrodelen, på betongbrodelen kommer kantbalken utformas så att den fungerar som urspårningsskydd. Under byggskedet kommer restriktioner läggas på entreprenören som säkerställer att gasoltanken inte kan påverkas.

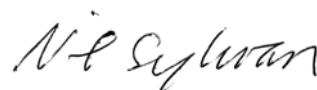
Revidering

Efter utställningen har planen reviderats genom att spårområdet har förskjutits något runt fastigheten Verkmästaren 4 vilket bl a innebär att mark tillförs fastigheten från gatumark längs Svetsarvägen för att möjliggöra in- och utlastning och i västra delen av fastigheten för att kompensera bortfall av kvartersmark för parkering.

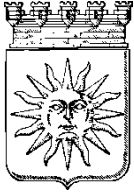
Berörda fastighetsägare har fått ta del av de reviderade handlingarna och har ingen erinran.



Ann-Christine Källeskog
Plan- och byggchef



Nils Sylwan
Planarkitekt



Genomförandebeskrivning

Detaljplan för Tvärbana Norr

Ekensbergsbron - Solna station, etapp 1 Solna Business Park

samt tillägg till detaljplaner för kv Fräsaren mm, 0406/1961, och kv Verkmästaren mm, 0401/1974

inom stadsdelen Skytteholm, upprättad i februari 2010

Organisatoriska frågor

Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanens syfte är att möjliggöra etapp 1 av utbyggnaden av en snabbspårväg (Tvärbanan) från kommungränsen vid Solna Business Park till Solna station. Planen omfattar själva spårområdet samt angränsande ytor, hållplatser och i viss mån trafiklösningar i anslutning till spårområdet.

Banan är tänkt att dras på en ny bro strax bredvid den befintliga Ekensbergsbron och genom Solna Business Park.

I etapp 2 av planeringen fortsätter banan längs Frösundaleden. Fram till Solna centrum går banan i ytläge längs ledens norra sida. Från Solna centrum leds spårvägen huvudsakligen i tunnel längs Frösundaledens södra sida (ytläge förbi industriviadukten) fram till Solna station. Hållplatser planeras vid Svetsarvägen, Solna centrum och Solna station. Ett nytt hållplatsläge vid Solnahallen utreds.

Huvudmannaskap

Kommunen ska 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

Större delen av planområdet ligger på mark som är i stadens ägo. Kvartersmark i enskild ägo berörs i större omfattning i kvarteret Verkmästaren, men även mark inom kvarteren Sliparen, Smeden, Fräsaren och Yrket berörs.

Fastighetsbildning

Den mark som ska användas för spårtrafik ska genom fastighetsreglering överföras till kommunägda fastigheter. Annat utrymme i quartersmark som behöver tas i anspråk kan upplåtas med servitut eller genom att tredimensionella fastigheter bildas.

Tekniska frågor

Gator

Vissa ombyggnader av berörda gator, främst Svetsarvägen, krävs för anläggandet av banan och hållplats. Bron över Mälarbanan påverkar också området med park och gator mellan kv Verkmästaren och Järnvägsgatan, vilket medför behov av ombyggnader inom området. Utformningen utreds vidare under projekteringsskedet.

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 quartersmark ska ledningsrätt eller servitut bildas. Något enskilt u-område läggs däremot 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 tas fram i samråd med SL och kommer delvis inrymmas utanför det område som avsätts för spårvägstrafik och regleras genom servitut. Ett teknikhus kommer att inrymmas inom fastigheten Sliparen 1, vilket regleras i planen och genom avtal mellan SL och fastighetsägaren.

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 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, plan och bygg i samråd med exploatering och lantmäteri.



Ann-Christine Källeskog
Plan- och byggchef



Nils Sylwan
Planarkitekt