

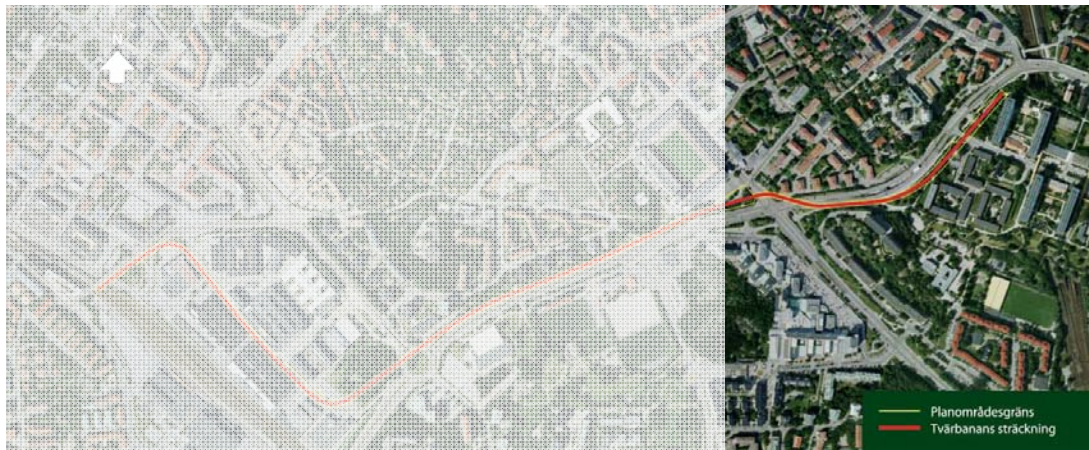


Planbeskrivning

Detaljplan för Tvärbana Norr, etapp 3 Solna Centrum – Solna station

inom stadsdelarna Skytteholm och Hagalund, upprättad i
februari 2011

← Etapp 1 → ← Etapp 2 → ← Etapp 3 →



Handlingar

Utöver denna planbeskrivning hör till förslaget:

- plankarta med bestämmelser
- genomförandebeskrivning
- miljökonsekvensbeskrivning tillhörande detaljplan för Tvärbana Norr genom Solna

Bakgrund

En detaljplan, för hela sträckan Ekensbergsbron – Solna station, 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. En ytterligare ändring som gjordes i det andra samrådet var att sträckan mellan Solna centrum och Solna station förlades söder om Frösundaleden, bland annat i syfte att förhindra en stor påverkan på bostadshusen i Kruthusbacken. Efter det andra samrådet valdes det alternativ som innebär en sträckning på Frösundaledens norra sida mellan Solna Business Park och Solna Centrum.

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

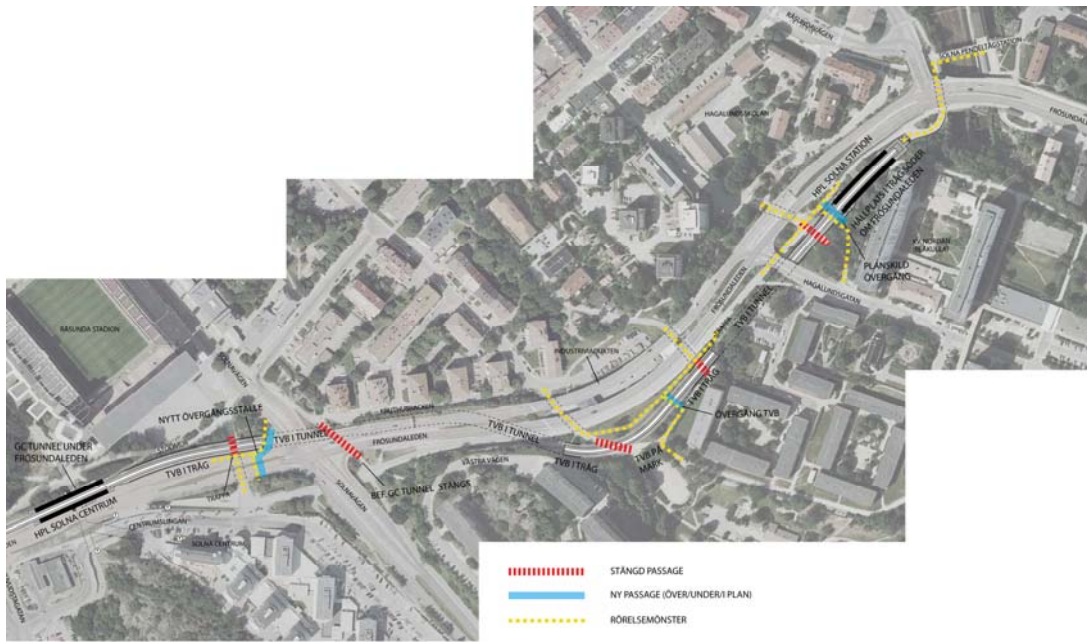
Ett genomförandeavtal, som reglerar genomförandet av de anläggningar som framgår av detaljplan och järnvägsplan tecknades 2009 mellan SL och Solna stad. Avtalet förutsätter vissa förändringar av den detaljplan som stadsbyggnadsnämnden tidigare godkänt. Kommunstyrelsen gav, 2009-10-12, därför stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att göra de förändringar av den godkända detaljplanen som förutsätts i genomförandeavtalet. Förändringarna är av den omfattningen att planen har ställts ut på nytt. Det har visat sig angeläget att dela upp planläggningen genom Solna i tre etapper.

Kommunfullmäktige har antagit de två första detaljplanerna. Denna detaljplanen är den tredje och sista etappen fram till Solna station.

Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanens syfte är att möjliggöra etapp 3 av utbyggnaden av en snabbspårväg (Tvärbanan) från Solna centrum till Solna station. Planen omfattar själva spårområdet samt angränsande ytor, hållplats, tekniska anläggningar och i viss mån trafiklösningar i anslutning till spårområdet.

Planområde



Planområdet är långsträckt, ca 800 meter, och omfattar en yta på ca 1,4 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.

Bakgrund till PM:en och MKB

Vid framtagandet av de två första etapperna för Tvärbanan Norr genom Solna togs ett PM för respektive etapp fram. PM:en behandlar det som skiljer sig från tidigare MKB för utställningshandling. Inför antagandet av etapp 3 revideras slutligen MKB:n. PM för etapp 1 och 2 har inarbetats i MKB:n som därmed gäller för samtliga tre etapper.

Viktigaste miljökonsekvenserna i etapp 3

Spårvägen medför ökad barriäreffekt då gång- och cykeltunneln vid Kruthusbacken stängs och ersätts med övergångsställe i plan. Vid Industriviadukten får gång- och cykeltrafikanter en vägförlängning för att kunna korsa Tvärbanan i en plankorsning.

Maxbullernivåer utomhus och riktvärden för stomljud inomhus riskerar att överskridas. Detta kan föranleda åtgärder på befintliga bostäder för att nå angivna kravnivåer för projektet. I samband med projekteringen utreds dessa frågor vidare.

Stadsbilden förändras dels på grund av ytterligare bergskärningar vid tunnelmynningar och tråg, dels på grund av nya inslag i form av kontaktledningsstolpar och hållplatser. Gestaltningen av gaturummen där Tvärbanan går fram är mycket viktig.

Tunnlarna på sträckan kan komma att ligga under grundvattennivån. Åtgärder måste i så fall vidtas för att undvika grundvattensänkning.

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 sex 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 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 3 följer i stort sett det tidigare utställda spårläget.

Fastighetsplaner

Inom detaljplaneområdet finns två gällande fastighetsplaner från 0503/1970 och 0507/1969.

Miljöprogram

Solna stads miljöprogram, 2010-2013, antogs i kommunfullmäktige hösten 2010. I denna anges strategier för hur Solna stad ska arbeta med miljöfrågor. I programmet utpekades fyra fokusområden; kretsloppsanpassad avfallshantering, hållbar energi- och transportsanvändning, hållbart stadsbyggande samt sunda inomhusmiljöer.

Dagvattenstrategi

Solna stads gällande dagvattenstrategi 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, *detaljplan för Tvärbanan Norr Ekensbergsbron - Solna station*, som förutsätts i genomförandeavtalet.

Förutsättningar och förändringar

Befintlig bebyggelse och stadskaraktär

Tvärbanan leder förbi områden med sinsemellan skiftande karaktär, både vad gäller bebyggelsens användning, skala och ålder. Nedan redovisas översiktligt befintlig bebyggelsen längs den föreslagna sträckningen och den inverkan som tvärbanan innebär.

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. En ny detaljplan för kv Lagern mm har påbörjats för förslaget att Råsundastadion rivs och ersätts med ny kontors- och bostadsbebyggelse. Inom ramen för Solna City-projektet föreslås dessutom att Solna centrum rustas upp och utvecklas.

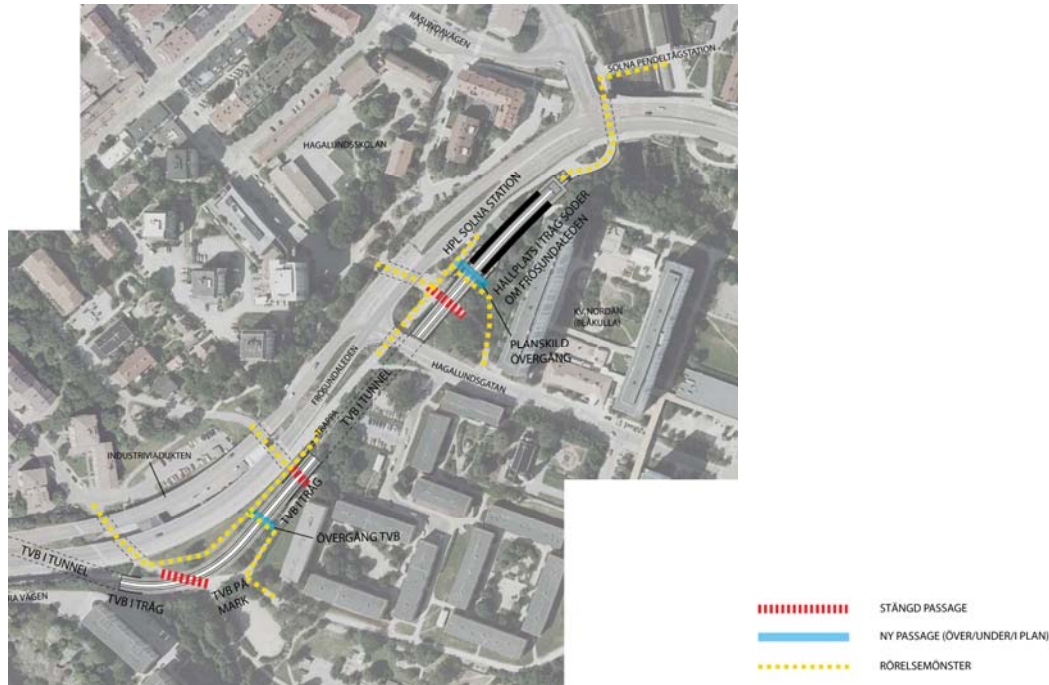


Råsundastadion och Solna centrum

Solnavägen – Solna station

Från hållplatsen vid Solna centrum och öster ut går tvärbanan först i en trågkonstruktion och sedan vidare in i en betongtunnel. Tunneln passerar först Solnavägen och något längre öster ut Frösundaleden. Tunneln avslutas i dalgången vid Industri-

viadukten. Tvärbanan fortsätter i ytläge i dalgången ca 170 meter och övergår sedan i en betongtunnel. Denna betongtunnel passerar under Hagalundsgatan och därefter på östra sidan avslutas tunneln. Efter tunnelmynningen går tvärbanan i en låg trågkonstruktion före hållplatsen vid Solna station. En hållplats, Solna station, byggs nedanför bostadshuset på fastigheten Nordan 18.



Solnavägen – Solna station

Planerad bebyggelse

Planen innebär inte någon ny bebyggelse utöver ett teknikhus om ca 112 kvm, som krävs för tvärbanans tekniska försörjning i anslutning till spårområdet. Det kommer att placeras öster om Hagalundsgatan.

Teknikhuset innehåller starkström och bör inte placeras närmare än 10 meter från byggnad där människor stadigvarande vistas.

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 spåranslagningen och dess sidanläggningar har stor betydelse för resenärernas upplevelse av transportmedlet.

Offentlig och kommersiell service

Tvärbanan binder samman viktiga centra för såväl offentlig som kommersiell service och gör den mer tillgänglig för kollektivtrafikanter. Ytterligare ytor för handel och service planeras framför allt vid Solna centrum och vid Solna station i anslutning till den nya nationalarenan.

Geotekniska förhållanden

De geotekniska förhållandena inom planområdet har översiktligt redovisats i samband med förstudien och i det nu uppstartade projekteringsarbetet detaljerats. Trågkonstruktionen vid Solna centrum kommer att grundförstärkas eftersom marken i

detta område utgörs av lera med stort djup till berg. Övrig sträckning av tvärbanan kommer att grundläggas på packat friktionsmaterial på berg.

Natur och vegetation

För vissa områden efter tvärbanan kommer befintlig vegetation att påverkas. Dessa områden är utefter Kruthusbacken, vid Industriviadukten, hållplatsen samt vid den nya dragningen av transportvägen upp till kv Nordan. I den mån det är möjligt ska nya träd och buskar återplanteras.

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 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. Men stadsmiljön måste i detta sammanhang ses ur ett helhetsperspektiv där kulturmiljövärdet lika gärna kan ligga översiktligt i ett samband, som i enskilda 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.

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.

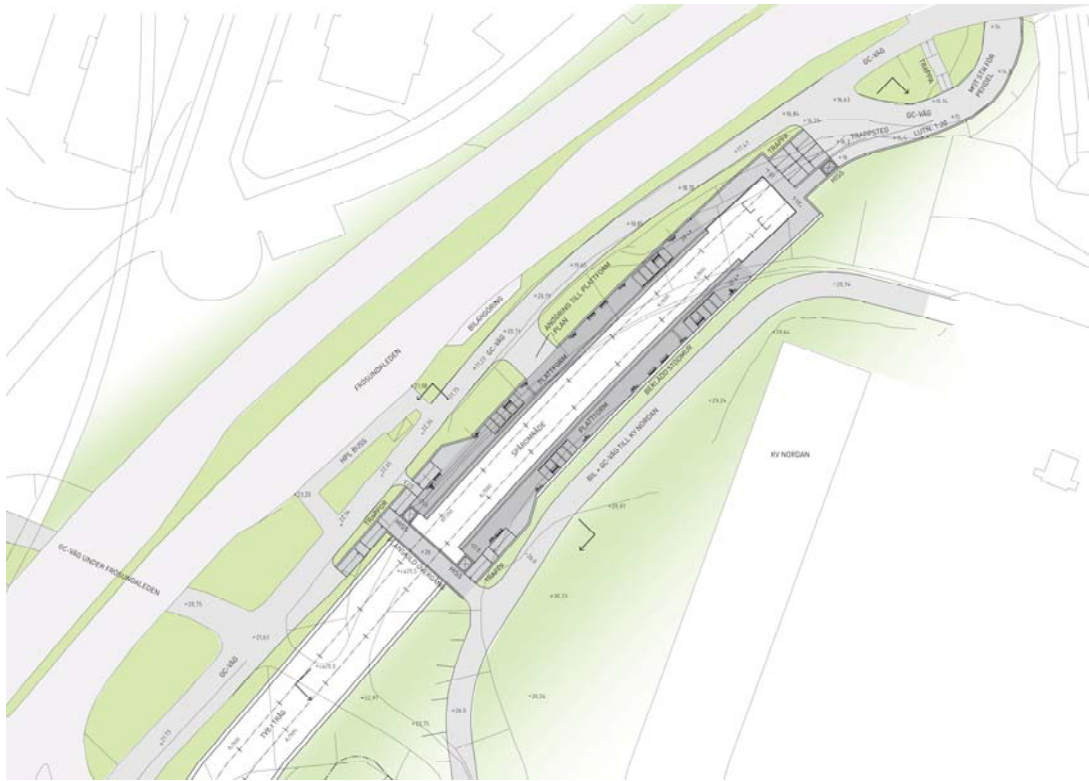
Spårvägen och hållplats

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



Vy över tvärbanans hållplats vid Solna station med omgivning

Tvärbanans hållplats vid Solna Station utförs enligt samma grundläggande gestaltungsprinciper som alla hållplatser utmed Tvärbana Norr - Solnagrenen. Hållplatserna är en del av en stads- eller parkmiljö och ska både inordnas i sin omgivning och självständigt markera sig som en del av ett sammanhängande spårssystem. Hållplatsernas ytor, beklädnader och utrustning är starka repetitiva byggnadselement som formats efter en övergripande systemtanke för Tvärbana Norr - Solnagrenen. Detta ger en sammanhållen gestaltning och en tydlig identitet för Tvärbanan som samtidigt erbjuder en variation i tillämpningen efter olikheter på skilda platser längs sträckningen.

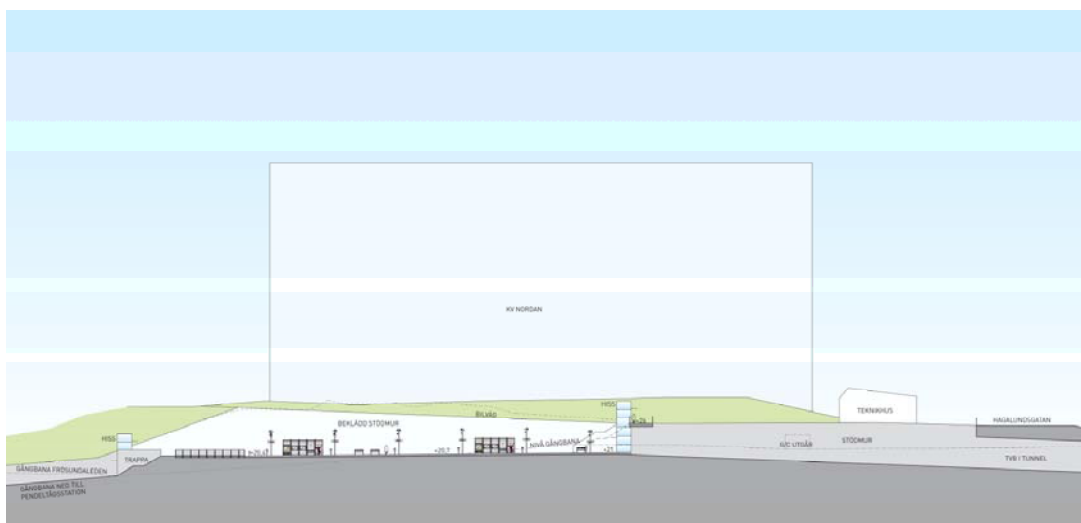


Hållplats för Tvärbanan vid Solna station

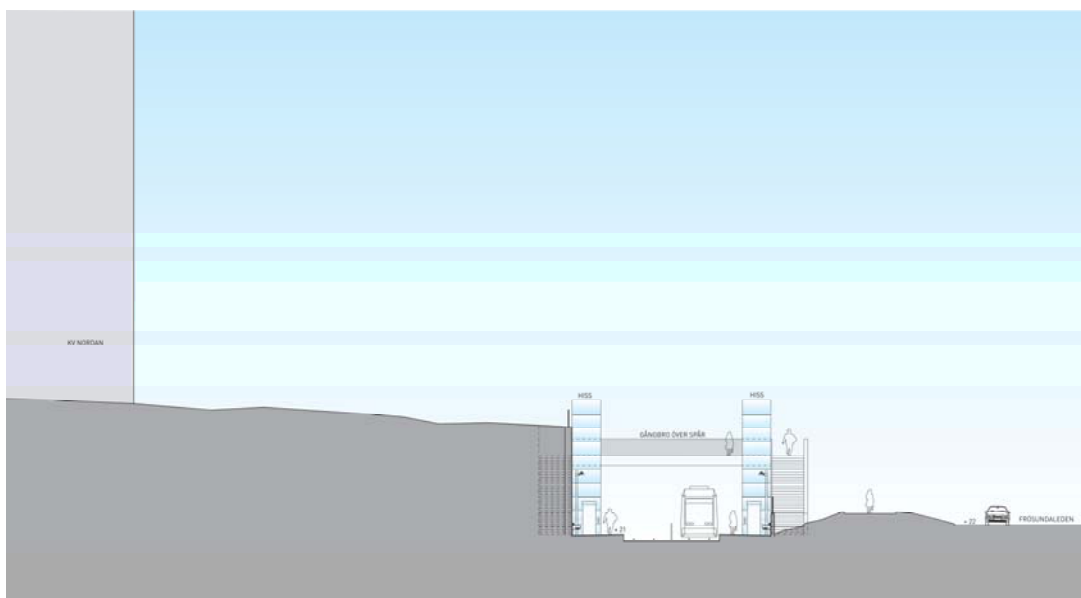


Vy över plattformen, hållplats vid Solna station

Hållplatsen vid Solna station ligger mellan kvarteret Nordan och Frösundaleden. Hållplatsläget innebär en stor skärning mot kvarteret Nordan, vilket ger en hög stödmur som ska gestaltas som en viktig del av hållplatsrummet. I sydvästra änden av hållplatsen finns en planskild korsning över spåren som ansluter till plattformsnivån via hissar och trappor, samt till den högre nivån vid kvarteret Nordan. I nordöstra änden ansluter hållplatsen till befintlig gång- och cykelväg via trappor och hiss. Mitt på plattformen närmast Frösundaleden ligger hållplats och gång- och cykelväg i samma nivå vilket gör att angöring kan ske i plan.



Illustrationen ovan visar en elevation mot kv Nordan. Illustrationen visar på de nivåskillnader som skapas vid hållplatsen.



Illustrationen ovan visar en tvärsektion över hållplatsen för Tvärbanan vid Solna station. Illustrationen visar på de nivåskillnader som skapas vid hållplatsen.

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 Solnas del gäller detta hållplatserna Solna centrum och Solna station, som båda blir viktiga bytespunkter för kollektivtrafiken. Goda bytesmöjligheter mellan färdmedlen i dessa punkter är en viktig förutsättning för att tvärbanan ska fylla sin funktion.

Gång- och cykeltrafik

Solna centrum

Längs Frösundaleden och Solnavägen går regionalt viktiga gång- och cykelstråk. Efter utbyggnaden av tvärbanan kan inte cykelvägen, väster om Solnavägen, i tunnel under Frösundaleden vara kvar p.g.a. de höjdmässiga förändringarna. Istället anordnas ett övergångsställe i plan över Frösundaleden. Gångtunneln som via trappor an-

sluter till Frösundaledens marknivå kvarstår. Gång och cykeltunneln på östra sidan om Solnavägen kommer att stängas.

Frösundaleden

Gång- och cykeltrafiken utefter Frösundaleden kommer inte att påverkas. Men vissa ombyggnadsarbeten kommer att krävas och en passage över spåren kommer att tillkomma där Tvärbanan går i ytläge, i höjd med Industriviadukten. Den gemensamma övergången är placerad så att marken i så stor omfattning inte behöver ändras i höjd.

Solna station

Vid hållplatsen kommer gång- och cykelvägen mellan områdena Hagalund och Råsunda, östra sidan av Hagalundsgatan, att påverkas eftersom tvärbanan kommer att passera vägen. Möjlighet finns att passera via gång- och cykelvägen på västra sidan av Hagalundsgatan samt via bron över tvärbanan vid hållplatsen.

Miljöfrågor

Störningar och risker

Planen innebär anläggandet 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, förutsatt att lämpliga åtgärder vidtas, är små, 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. Trafiksäkerheten är en annan faktor som kan påverkas av planen. Buller och trafiksäkerheten belyses i miljökonsekvensbeskrivningen.

Bullret från den planerade Tvärbanan har utretts och presenterats i en rapport, *Förslag till kompletterande bullerskyddsåtgärder för Tvärbanan – Norr* (WSP 2010-02-23). Resultatet från upprättad bullerberäkning för ekvivalenta och maximala ljudnivåer visar att vägtrafikbullret idag dominerar den totala ekvivalenta ljudnivån och att vägtrafikbullret redan överskrider riktvärdet. Beräkningar visar att ekvivalenta ljudnivåer från tvärbanan kommer att ligga under riktvärdet och att bidraget är ringa till den totala ekvivalenta ljudnivån. SL kommer före trafikstart att utföra bullermätningar (referensmätningar). Skulle det visa sig att tvärbanan överskrider riktvärden ska SL utföra bullerdämpande åtgärder i efterhand.

Utredningen pekar på att det finns risk för överskridande av riktvärden för stomljud inom planområdet. Stomljud får inomhus i bostäder inte överstiga 30 dBA. Det är trafikutövarens ansvar att se till att gällande riktvärden för trafikbuller inte överskrids. För den tunnelförlagda delen kan risk för stomljud i de byggnader som ligger närmast föreligga. Det kan föranleda åtgärder på befintliga bostäder för att nå angivna kravnivåer för projektet. Detta ska utredas närmare i samband med projekteringen av tunnlarna.

Stadsmiljö

Tvärbanan kommer ofrånkomligen att bli ett helt nytt inslag i stadsmiljön och därmed påverka densamma. Anpassningen till befintliga miljöer blir en viktig fråga att behandla i planläggningen. Det kan också uppstå barriäreffekter, då banan bara kan korsas på ett begränsat antal ställen.

Luftföroreningar

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

Radon

Radonhalten i marken inom planområdet saknar betydelse eftersom planen inte medger några bostäder eller lokaler.

Grundvatten

Spårvägen är tänkt att gå i tråg och tunnel större delen av sträckan Solna centrum – Solna station. Detta kommer att innebära omfattande mark-, sprängnings- och schaktningsarbeten. Byggandet av tunnlar i delen Solna centrum till Solna station kommer att leda till att vatten i berget omkring dräneras. Detta vatten är dock inte att anse som grundvatten utan som sprickvatten i mer eller mindre isolerade sprickor eller sprickzoner. En dränering av vissa av dessa vattenfyllda sprickzoner bedöms inte ge upphov till skador. Omfattningen av inläckage beror på tätning. Inläckaget sker dels under byggskedet men även under driftskedet.

Övrigt

Planen bedöms inte innebära några hinder för genomförandet av kommunala eller övriga miljömål. Ett ökat utbud av spårbunden kollektivtrafik innebär positiva miljöeffekter i form av möjlighet till minskat bilberoende och minskade luftutsläpp.

Riskfrågor

Farligt gods

Frösundaleden och Ostkustbanan är transportleder för farligt gods. Övriga vägar är oklassade. Frösundaleden är en sekundär transportled. Det är därmed endast farligt godstransporter med målpunkter i närområdet som använder sig av vägen.

Utifrån en inventering som har utförts av WSP (arbetsmaterial 2011-01-21) på uppdrag av SL och som har uppdaterats av Tyréns i januari 2011, har Frösundaleden mellan 2 800 och 4 300 transporter per år. Det rör sig huvudsakligen om drivmedels-transporter och i viss utsträckning gasoltransporter.

Planförslagen medför att spåren läggs intill Frösundaleden samt över 50 meter från Ostkustbanan. Tvärbanan medför att antalet människor tillfälligt kommer att öka i anslutning till vägen. Tyréns har i januari 2011 upprättat en analys angående olycksrisker för Etapp 3 av Tvärbanan, Solna Centrum-Solna station. Syftet var att beskriva olycksriskerna som transporter med farligt gods utgör för den planerade tvärbanan, dels på Ostkustbanan och dels på Frösundaleden. Analysen har visat att risken för den enskilda individen är låg medan risken för samhället är låg eller möjligen hamnar inom en något högre risknivå. Inga riskreducerande åtgärder anses dock vara

motiverade vare sig vid Frösundaleden eller vid Ostkustbanan eftersom de åtgärder som är möjliga att vidta endast bedöms ha en marginell påverkan på samhällsriskerna. Riskaspekten utreds därför inte vidare.

Säkerhet

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

Tillkommande plankorsning med Frösundaleden samt plankorsning med Tvärbanan vid Industriviadukten innebär en försämring av trafiksäkerheten.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

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

Elenergi

Ett flertal elkablar inkl. elutrustning på allmän plats kommer att påverkas vid omvandling till spårområde. Tekniska frågor om kabelflytt och andra förändringar i elnätet ska avtalas mellan SL och ledningsägarna.

Genomförande

Planens genomförandetid är 5 år från det att den vinner laga kraft. Övriga administrativa frågor behandlas i genomförandebeskrivningen samt i genomförandeaftalet mellan Solna stad, SLL och SL.

Sune Ericsson
T f Stadsbyggnadschef

Karolina Gustavsson
Planarkitekt



Genomförandebeskrivning

Detaljplan för Tvärbanan Norr, etapp 3

Solna Centrum – Solna station

inom stadsdelarna Skytteholm och Hagalund, upprättad i februari 2011

Organisatoriska frågor

Planens syfte

Detaljplanens syfte är att möjliggöra etapp 3 av utbyggnaden av en snabbspårväg (Tvärbanan) från Solna centrum till Solna station. Planen omfattar själva spårområdet samt angränsande ytor, hållplats, tekniska anläggningar och i viss mån trafiklösningar i anslutning till spårområdet.

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.

Tidplan

Utställning	nov 2010
Godkännande av stadsbyggnadsnämnden	1:a kvart 2011
Antagande av kommunfullmäktige	1:a kvart 2011
Laga kraft (om planen inte överklagas)	2:a kvart 2011
Byggstart	3:e kvart 2011
Trafikstart	2014-2015

Fastighetsrättsliga frågor

Markägoförhållanden

Större delen av planområdet ligger på mark som är i stadens ägo. Kvartersmark i enskild ägo berörs i kvarteren Sunnan och Nordan.

Fastighetsbildning och servitut

Markåtkomstfrågorna regleras i aktuell järnvägsplan i enlighet med bestämmelserna i lagen om byggande av järnväg. SL ansvarar för markåtkomsten.

Exempelvis kan tredimensionella fastigheter komma att bildas för utrymmen som behöver tas i anspråk, t.ex. i tunnlar. Mark som ska användas för spårtrafik kan även säkras genom inlösen, eller genom att servitut alternativt att nyttjanderätt bildas.

Servitut ska tecknas mellan SL och berörda markägare som ger SL rätt att bedriva spårtrafik på quartersmark inom planområdet.

Tekniska frågor

Gator

Omfattande ombyggnader av gator krävs framför allt vid Solna centrum. Utformningen av dessa platser utreds vidare under projekteringskedet.

Ledningar

Ett flertal ledningar för vatten, avlopp, fjärrvärme, fjärrkyla, gas, tele/information och el berörs av spåranläggningen. Befintliga ledningar som korsar spårområdet ska kunna ligga kvar där så är möjligt. På quartersmark skall ledningsrätt eller servitut bildas. Vissa ledningar måste av praktiska skäl få ett nytt läge, dessa säkras med ett u-område på plankartan. Flytt och andra förändringar av ledningar ska bekostas av SL, som även har samordningsansvar, och regleras i avtal mellan SL, berörd markägare och respektive ledningsägare.

Elenergi

För spåranläggningens försörjning krävs ett teknikhus. Läge för detta tas fram i samråd med SL och ska inrymmas inom det område som avsätts för teknikhus på plankartan.

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.

Projektering

I samband med projekteringen ska det eftersträvas att befintlig stödmur väster om Sunnan 9 (som är en rest av gamla Hagalund) om möjligt bevaras.

Ekonomiska frågor

Avtal

Ett genomförandeavtal avseende utbyggnad av Tvärbana Norr mellan Solna Business Park och Solna station träffades 2009-09-28 mellan Solna stad, Stockholm läns landsting och AB Storstockholms lokaltrafik. 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.

Sune Ericsson
T f Stadsbyggnadschef

Karolina Gustavsson
Planarkitekt