

2007-12-11,

redaktionell ändring 2008-08-12

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Detaljplan för **Vallentuna trafikplats** omfattande delar av Vallentuna Prästgård 1:163 och Vallentuna-Åby 1:94 m fl fastigheter i Vallentuna kommun, Stockholms län.

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Plankarta med planbestämmelser
Planbeskrivning med gestaltningsprogram och miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
Miljökonsekvensbeskrivning för arbetsplan (MKB)
Genomförandebeskrivning
Program och redogörelse för programsamråd
Samrådsredogörelse
Fastighetsförteckning
Illustration

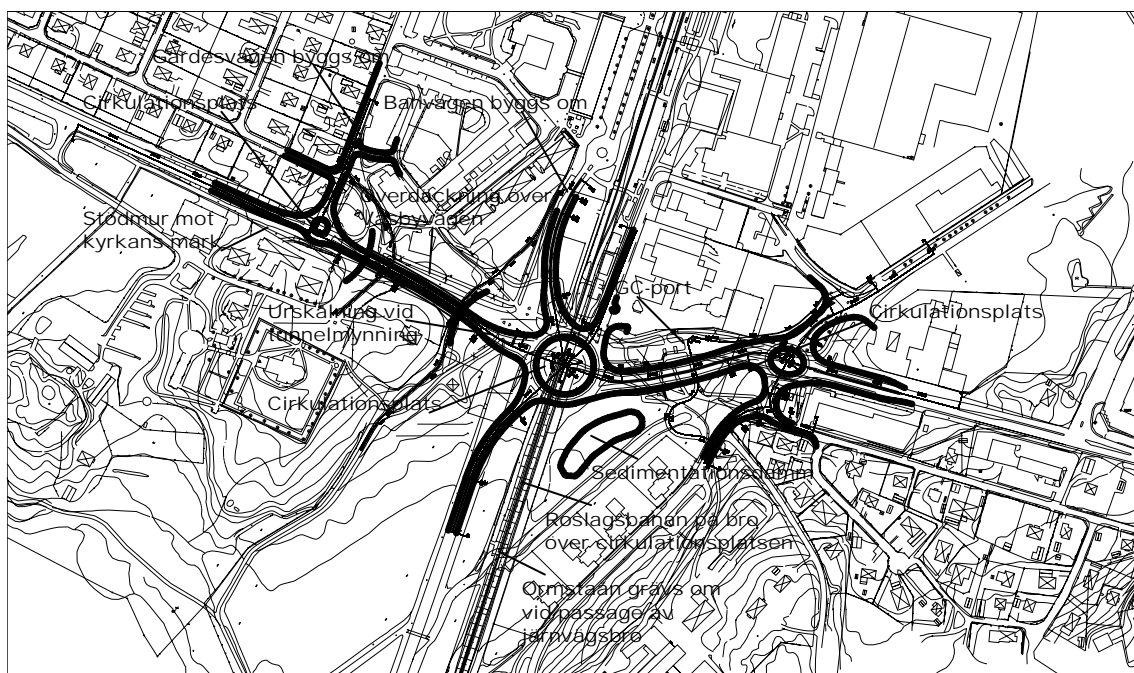
PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med detaljplanen är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten i korsningen för väg 268 (Väsbyvägen – Angarnsvägen) med Roslagsbanan och Stockholmsvägen/ Banvägen genom att planlägga för en planskild korsning.

Arbetsplan för vägombyggnaden enligt väglagen, (VL) och järnvägsplan enligt järnvägslagen, (JVL) för ombyggnad till planskild korsning med Roslagsbanan har upprättats av Vägverket och SL i samverkan med Vallentuna kommun. Dessa planer utgör underlag för detaljplanen.

Planförslaget innebär att Roslagsbanan höjs på järnvägsbro över en cirkulationsplats till vilken Väsbyvägen, Angarnsvägen, Stockholmsvägen, Banvägen och Industrivägen ansluter. Väsbyvägen schaktas ner och däckas över mellan kyrkan och Vallentuna centrum. Gärdesvägen ansluter i cirkulationsplats till Väsbyvägen väster om överdäckningen samt Olsborgsvägen/ Hjälmsstavägen och Smidesvägen ansluter i cirkulationsplats till Angarnsvägen öster om cirkulationsplatsen under järnvägsbron.

Se bild på nästa sida som visar Vallentuna trafikplats med föreslagna vägar, gång- och cykelvägar samt läge för järnvägsbro.



FÖRENLIGHET MED 3,4 och 5 KAP. MILJÖBALKEN

Riksintressen

Området ingår inte i område av riksintresse för kulturminnesvården eller naturvården.

Miljökvalitetsnormer

Enligt förordningen om miljökvalitetsnormer har regeringen hittills meddelat miljökvalitetsnormer för utomhusluft – svavel-dioxid, kvävedioxid, kväveoxider, bly, bensen, ozon och luftpartiklar (PM10). De utsläpp som utbyggnaden av den planskilda korsningen medför bedöms inte innebära att miljökvalitetsnormerna för luftkvalitet överskrids. Detta behandlas närmare i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) för arbetsplanen.

PLANDATA

Läge och areal

Planområdet ligger vid Vallentuna centrum utmed väg 268 (Väsbyvägen- Angarnsvägen). Planområdet sträcker sig västerut utmed Väsbyvägen till ett läge ca 200 m väster om Gärdesvägens nuvarande anslutning, österut utmed Angarnsvägen till ett läge ca 50 m öster om Smidesvägens nuvarande anslutning, söderut utmed Stockholmsvägen till ett läge drygt 450 m söder om nuvarande korsning samt norrut utmed Banvägen till ett läge ca 200 m norr om nuvarande korsning. Utmed Roslagssbanan sträcker sig planområdet ca 500 m söderut och ca 200 norrut från nuvarande plankorsning med väg 268. Planområdet sträcker sig även delvis utmed de anslutande vägarna Industrivägen, Smidesvägen, Olsborgsvägen, Hjälmsstavägen och Gärdesvägen.

Planområdets areal är ca 8,1 ha.

Markägoförhållanden

I planområdet ingår fastigheterna Vallentuna Prästgård 6:1 samt delar av Vallentuna-Åby 1:74, Vallentuna Prästgård 1:69, 1:163 och 4:1, Vallentuna-Åby 1:94 och Vallentuna-Rickeby 1:436, som samtliga ägs av kommunen. Vidare ingår delar av Vallentuna Prästgård 1:1, 1:172 och 6:2, varav den förstnämnda fastigheten ägs av Prästlönetillgångar i Stockholms stift och övriga av Vallentuna församling. I planområdet ingår även delar av Vallentuna Prästgård 1:2 och 1:5 som ägs av AB Storstockholms Lokaltrafik. Därutöver ingår delar av fastigheterna Vallentuna Prästgård 1:147 och Vallentuna-Åby 1:102 som ägs av Brahelund AB respektive Rubber company, R Holmqvist AB. I övrigt ingår en mindre del av Vallentuna Prästgård 3:1, som är privatägd.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer

Den planerade planskilda korsningen redovisas i "Översiktsplan 2001" för Vallentuna kommun.

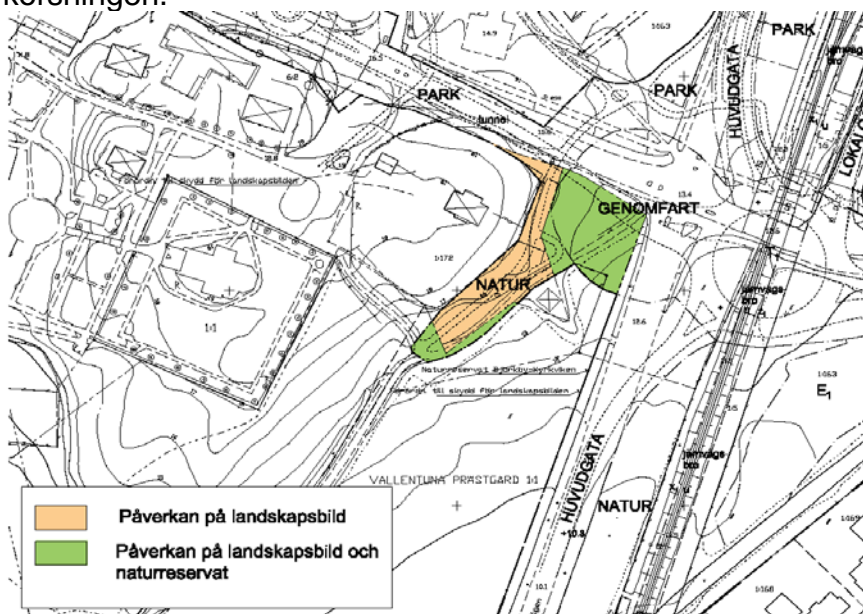
Detaljplaner

För korsningsområdet gäller detaljplaner, B 50-09-09, B 52-08-14, B 52-11-06, S 70-04-09, S 84-03-20, S 86-09-26, S 87-11-24, S 87-11-25 samt S 88-01-29.

Områdesskydd m.m

I planområdet ingår mindre delar av *naturreservat för Björkby – Kyrkviken* enligt 7 kap miljöbalken (MB). Ansökan om upphävande av naturreservatet för de delar som berörs av förslaget till detaljplan har lämnats till Länsstyrelsen.

För området kring Vallentuna kyrka gäller *förordnande enligt 19 § naturvårdslagen (dåvarande lydelse, skydd för landskapsbild)*. Förordnandeområdet berörs något av vägutbyggnaden i den nordöstra delen. Ansökan om dispens från förordnandet till skydd av landskapsbild har sökts hos länsstyrelsen för de delar som påverkas av föreslagna utbyggnad av den planskilda korsningen.



Tidigare beslut och utredningar

Sammanfattning över utredningar och beslut:

Trafikutredning Vallentuna Centrum, upprättad 1996-05-20 av Vallentuna kommun. Utredningen innehåller en översiktlig utvärdering av fyra olika korsningsalternativ i Vallentuna centrum mellan länsväg 268 och Stockholmsvägen/ Banvägen samt järnvägs korsningen mellan väg 268 och Roslagsbanan. De fyra alternativ som prövats är: vägtunnel, vägbro, järnvägsbro och uppgraderad väg- och järnvägs korsning i plan(0,5- alternativ kapacitetshöjande åtgärder). Trafikutredningen var utsänd på remiss och samrådsredogörelse upprättades. Den kom senare att ingå som en del i Vägutredning för Vallentuna Centrum.

Vägverket genomförde en fristående utredning för väg 268, Angarnsvägen, GC-åtgärder vid Hjälmaskolan, "VST 46 490". Trafiksäkerhetsåtgärderna omfattar utbyggnad av plåtågg upp öster om järnvägen, 1998.

SL Bansystem upprättade 1998 en utredning för bangården: "Utredning (utkast). Roslagsbanan. Vallentuna Bangård. Alternativa bangårdsutformningar. 1998-10-23."

Utredningen har legat till grund för val av den ombyggnad av bangårdsområdet som genomfördes under år 2002.

Vägutredning för Vallentuna Centrum, upprättad december 1998 av Vallentuna kommun, motsvarar förstudie enligt Väglagen och Lagen om byggande av järnväg. Utredningen behandlar två olika alternativ "Vägbro och trafikrondell" och "Förhöjd järnväg med järnvägsbro och trafikrondell". Den innehåller också en samhällsekonomisk beräkning. Båda alternativen befanns ha goda anläggningstekniska kvaliteter, och klara förbättringar uppstår för både trafik- och miljösituationen i båda alternativen jämfört med nollalternativet, men alternativ järnvägsbro bedömdes ha betydligt mindre negativ påverkan på miljön, framför allt på den känsliga kulturmiljön och landskapsbilden. Utredningen arbetades fram innan miljöbalken varför den sedermera kom att räknas som en förstudie och var under hösten 2001 föremål för tidigt samråd.

Kommunfullmäktige beslutade 1999-12-20 bl.a. att ändra detaljplaner för det område som berörs av planerad planskild korsning i huvudsaklig överensstämmelse med alternativet förhöjd järnväg enligt Vägutredning för Vallentuna centrum, daterad december 1998. Enligt beslutet ska även studeras möjligheten till en ytterligare sänkning av Väsbyvägen i avsnittet förbi kyrkan.

Byggnadsnämnden beslutade 2000-06-05 och 2000-06-07 att sända ut program för planskild korsning på programsamråd. Program var ute på samråd under tiden 19 juli – 30 september

2000. Se särskild samrådsredogörelse för inkomna yttranden under programsamrådet.

Preliminär järnvägsplan och preliminär vägarbetsplan, upprättade 2001-07-02 i samverkan mellan Vallentuna kommun och Vägverket Region Stockholm. Vägverket Konsult redovisade år 2001-07-02 preliminära vägarbets- och järnvägsplaner för de ombyggnadsarbeten som planerades genomföras med anledning av tidigare genomförda utredningar och tagna beslut. De framtagna planerna uppfyllde ej de formella krav som finns på sådana handlingar enligt väglagen och järnvägslagen. I planerna redovisades endast ett underlag till MKB som togs fram för att få en samordnad miljöbeskrivning för att underlätta kommunens detaljplanearbete.

Länsstyrelsen i Stockholms län beslutade den 18 december 2001 angående miljöpåverkan gällande väg 268 – Roslagsbanan, planskild korsning samt korsning mellan vägarna 268 och 264 vid Vallentuna centrum baserat på "Vägutredning för Vallentuna Centrum, december 1998". Länsstyrelsen beslutade att projektet planskild korsning kan antas medföra betydande miljöpåverkan med motiveringen att de lösningar som föreslås enligt förstudien, speciellt alternativet med vägbro och trafikrondell, kommer att påverka omgivningen, befintlig trafik och känslig miljö.

Kommunstyrelsen beslutade den 9 september 2002 att både alternativet med gång- och cykelbro över Väsbyvägen och alternativet med överdäckning ska ingå i samrådet för detaljplanen och att val av alternativ sker efter samrådet. Kommunstyrelsen beslutade vidare att i båda alternativen ska anslutningen till Väsbyvägen från Gärdesvägen och Kyrkvägen och tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter, speciellt för skolbarn och funktionshindrade, studeras. I alternativet överdäckning ska, utöver den skisserade gång- och cykelvägen mellan centrum och östra delen av kyrkkullen, även möjligheten att anlägga en gång- och cykelväg i Centralvägens förlängning till kyrkkullen studeras.

Förstudie Väg 268, Roslagsbanan, Planskild korsning i Vallentuna centrum upprättad 2003-12-15. En ny förstudie upprättades enligt lagen om byggande av järnväg som förordar järnvägsbroalternativet.

Länsstyrelsen i Stockholms län beslutade den 27 februari 2004, på hemställan av SL, beslutat att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Denna bedömning gjordes utifrån att det ur miljösynpunkt bättre alternativet järnvägsbro valts. Den 12 mars 2004 förtydligade länsstyrelsen sitt beslut genom att konstatera att denna bedömning även inbegriper projektets vägdel.

Länsplanen för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2004-2014, fastställd av Länsstyrelsen den 22 april 2004.

Länsplanen visar hur de statliga anslagen för investeringar i den regionala transportinfrastrukturen ska fördelas på olika investeringsobjekt och åtgärdslag under perioden 2004 - 2014. Planen hanterar investeringar och förbättringsåtgärder för trafiksäkerhet på riksvägar och länsvägar i Stockholms län. Vidare tar planen upp bidrag till SL för investeringar i infrastrukturen för regional kollektivtrafik med buss samt till kommunala väghållare för åtgärder för förbättrad miljö- och trafiksäkerhet. Länsplanen upptar investeringsmedel för hela projektet "Väg 268, planskild korsning i Vallentuna" med en beräknad byggstart år 2009.

Komplettering av förstudie, *Överdäckning över Lv 268/Väsbyvägen*. En komplettering av tidigare förstudie upprättades. Den behandlar den tillkommande överdäckningen av väg 268 på avsnittet vid kyrkan. Kompletteringen genomfördes under maj 2004.

Kommunstyrelsen beslutade 2004-06-07 att överdäckningsalternativet ska gälla i den fortsatta planeringen för Vallentuna trafikplats

Järnvägsplan och vägarbetsplan, upprättade 2005-12-19 i samverkan mellan SL, Vägverket Region Stockholm och Vallentuna kommun. De preliminära planerna, upprättade 2001-07-02, har legat till grund för nu upprättade vägarbets- och järnvägsplan. Endast begränsade justeringar har genomförts och gäller i första hand val av tekniska lösningar samt redovisning av fullständiga miljökonsekvensbeskrivningar. Planerna finns tillgängliga på samhällsbyggnadsförvaltningen. Dessa planer var ute på samråd under tiden 1 juni- 1 september 2006. Samrådstiden var samma som för förslaget till detaljplan för Vallentuna trafikplats. Se nedan.

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade 2006-05-22 att skicka ut förslag till detaljplan för Vallentuna trafikplats på samråd. Samhällsbyggnadsnämnden beslutade vidare att förslaget till detaljplan kan medföra betydande miljöpåverkan med avseende på risk för påverkan på landskapsbilden och kulturmiljön. Detaljplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) var ute på samråd under tiden 1 juni – 1 september 2006. Se särskild samrådsredogörelse för inkomna yttrande under samrådstiden.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur

Grundförhållanden

Korsningsområdet ligger i en sedimentfylld dalgång i nordöst-sydvästlig riktning. I dalgången utgörs marken i huvudsak av

lera, vilande på friktionsjord på berg. Angränsande höjdparter utgörs av moränjord, vilande på berg. Lerdjupet varierar mellan ett par till ca 12 meter. Friktionsjorden som underlagrar leran utgörs sannolikt av siltiga och sandiga sediment eller morän till en tjocklek av ca 10 meter

Topografi, vegetation

Området sluttar från nordväst mot sydost från ca +17 m i västra delen av planområdet till ca +13 m i östra delen.

Stads- och landskapsbild

Planområdet med korsningen mellan Stockholmsvägen/ Banvägen, väg 268 och Roslagsbanan ligger i en öppen dalgång i nordostlig- sydvästlig riktning som i söder ansluter till Vallentunasjön. Korsningen ligger i ett öppet landskapsrum intill en kulturhistoriskt värdefull kyrkomiljö vid Vallentuna kyrka och Vallentuna centrum med småstadskaraktär. Bebyggelsen i omgivningarna och Ormstaån följer dalgångens riktning. Landskapsrummet begränsas av kyrkbacken, bebyggelsen vid Centralvägen och Vallentuna företagsby samt företaget Vallentuna Motor. Ett visuellt samband finns mellan kyrkan och Vallentuna centrum via Centralvägen.

Den öppna sikten i dalgången påverkas av en upphöjd järnvägsbro. Effekten avses mildras genom den genomsiktighet som erhålls, då banan höjs upp på pelare på en ca 360 m lång sträcka. En överdäckning av Väsbyvägen på en sträcka av ca 100 m gör att ett obrutet parklandskap erhålls mellan kyrkbacken och Vallentuna centrum samt att det visuella sambandet mellan kyrkan och Vallentuna centrum via Centralvägen bibehålls.

Kulturmiljö

Kulturminnesvårdsprogrammet 1986 för Vallentuna kommun som utarbetats av Länsstyrelsen, Stiftelsen Stockholms läns museum och Vallentuna kommun betecknar området från Vallentuna kyrka och väster ut, västra Vallentuna, som "Helhetsmiljö. Område med kulturhistoriskt värdefull struktur."

Fornlämningar

Vallentuna kommun är rik på fornlämningar och ett antal är belägna kring Vallentuna kyrka eller i dess närhet. Vid kyrkan finns fler lämningar (Raä 16,17, 391 och 411), som utgörs av runstenar / runstensfragment. Ett gravfält finns i sydväst med ca 45 synliga gravar (Raä 18) och bebyggelselämningar (RAÄ 456) omedelbart öster om kyrkogården. För området har arkeologisk utredning utförts av Stockholms Läns Museum under november 2001 (Rapport 2001:27). Inga synliga fornlämningar kunde påvisas utöver de redan kända. Ytterligare arkeologisk utredning som berör planområdet utfördes av Stockholms läns museum i maj 2005 för centrala Vallentuna delområde 7, ett område öster om kyrkan vid befintlig gång- och cykelväg (Rapport 2005:13). Inget av antikvariskt intresse framkom.

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Vallentuna kyrka är uppförd i slutet av 1100-talet. Kyrkan var en häradskyrka och ligger på en höjd (ca +19), vilket innebär att den var synlig vida omkring. Kyrkan ligger i ett bevarat sockencentrum med bl a prästgård och klockargård utmed den gamla landsvägen i anslutning till jordbrukslandskapet ner mot Vallentunasjön.

För området kring Vallentuna kyrka gäller förordnande enligt 19 § naturvårdslagen äldre lydelse. I planen föreslås mindre del av området som anlagd park, naturområde med gång- och cykelvägar och område för genomfartstrafik. Ansökan om dispens från förordnandet till skydd av landskapsbilden har sökts hos länsstyrelsen för de delar som påverkas av föreslagna utbyggnad av den planskilda korsningen. Se karta på s.3.

Bebyggelseområden

På fastigheterna Vallentuna Prästgård 4:1 och Vallentuna –Åby 1:74 finns byggnader som avses rivras. Kommunen arrenderar fastigheten Vallentuna Prästgård 1:5. Del av denna fastighet utarrenderas för restaurangändamål med tidsbegränsat bygglov. Denna byggnad kan inte ligga kvar på nuvarande plats. I övrigt saknas bebyggelse inom planområdet.

Mellan Centralvägen och Väsbyvägen finns två parkeringar. Den södra kommer att tas bort, då den påverkas av utbyggnaden av överdäckningen över Väsbyvägen.

Vägnät

Befintligt vägnät

Befintlig väg 268, Väsbyvägen/ Angarnsvägen, korsar idag Roslagsbanan i plan. Plankorsningen regleras med bommar. På ett avstånd av ca 30 m från plankorsningen med järnvägen korsar väg 268 också Stockholmsvägen – Banvägen, en korsning som signalregleras. Vid bomfällning sänks framkomligheten på vägen och plankorsningen med järnvägen innebär olycksrisker. För att lösa dessa problem har under en längre tid pågått utrednings- och projektarbete. Förslag till trafiklösningar har presenterats i preliminära arbets- och järnvägsplan som överarbetats och redovisas i arbetsplan för väg 268 och dels i en järnvägsplan för Roslagsbanan.

Genom korsningen väg 268/ Stockholmsvägen/ Banvägen passerar såväl genomfartstrafik som lokal trafik till och från Vallentuna centrum. Nuvarande biltrafik uppgår till ca 13 000 fordon per dygn på väg 268 i korsningen med Roslagsbanan.

Det överordnade vägnätet i nordostsektorn för inom- och mellanregionala resor skapas av E4, E18, Arningevägen (väg 264) och Norrortsleden. Arningevägen öppnades för trafik 1999. Inför utbyggnaden av Arningevägen konstaterades att för att vägen ska få full effekt i detta system krävs att vägnätet kompletteras med planskild korsning i Vallentuna centrum,

lokal tvärled mellan Stockholmsvägen och Arningevägen (Bällstabergsvägen), Norrortsleden samt även ny sträckning för Väsbyvägen (väg 268) västerut till E4 (Grana – Hammarby).

Vallentuna kommun har byggt ut Bällstabergsvägen som togs i drift år 2002. Stockholmsvägen avses i sin helhet byggas om till en "lugn stadsgata" med fartdämpande åtgärder som smala vägsektioner än tidigare, cirkulationsplatser och planteringar m.m. Stockholmsvägens fortsättning i Täby kommun, Vikingavägen är ombyggd på liknande sätt.

Norrortsledens utbyggnad är påbörjad och den planeras öppna för trafik år 2008. En delöppning av Norrortsleden har skett hösten 2007. Den aktuella sträckan är motorvägen mellan trafikplatsen i Täby kyrkby och trafikplatsen i Hagbylund, cirka 3 km. För ny sträckning av Väsbyvägen, väg 286, till E4 (Grana – Hammarby) har Vägverket upprättat förstudie. Det är angeläget att också den planskilda korsningen kommer till stånd snarast.

Järnvägstrafik

Roslagsbanan har idag ett spår mellan stationerna Bällsta och Vallentuna på linjen Stockholm – Kårsta. Antal tåg som dagligen passerar plankorsningen med väg 268 är ca 50 st. Norr om plankorsningen finns Vallentuna station som ligger utanför planområdet.

Utformning av den planskilda korsningen

Planförslaget innebär att Roslagsbanan höjs på bro mellan banans korsning med Ormstaån och stationen i Vallentuna centrum. Bron kommer i korsningen att lyftas ungefär 4 m över nuvarande marknivå. Angarnsvägen, Väsbyvägen, Stockholmsvägen och Banvägen möts i en cirkulationsplats under järnvägsbron. Cirkulationsplatsen ligger ungefär 1,5 m under nuvarande marknivå. Till denna cirkulationsplats ansluter även Industrivägen. Väsbyvägen schaktas ner och däckas över mellan kyrkan och Vallentuna centrum. Gärdesvägen ansluter i cirkulationsplats till Väsbyvägen väster om överdäckningen. Olsborgsvägen/ Hjälmsstavägen och Smidesvägen ansluter i cirkulationsplats till Angarnsvägen öster om cirkulationsplatsen under järnvägsbron. Järnvägsperrongen har tidigare flyttats ca 50 m norrut och är anpassad till planerad järnvägsbro.

Angarnsvägen avses breddas från nuvarande två körfält till fyra på en sträcka av ca 320 meter öster om den planskilda korsningen med Roslagsbanan. Smidesvägen och Olsborgsvägen/ Hjälmsstavägen föreslås anslutas till Angarnsvägen i en mindre cirkulationsplats. Öster om cirkulationsplatsen under järnvägsbron föreslås busshållplatser vid Angarnsvägen.

Roslagsbanan lyfts på en ny ca 360 meter lång järnvägsbro. Där bron är som högst, över cirkulationsplatsen, är plushöjden +17,6. Detaljplanen möjliggör utbyggnad av dubbelspår genom

två järnvägsbroar eller en dubbelspårsbro. För framtiden finns även möjlighet att öka tillgängligheten i östvästlig riktning i centrumområdet genom förlängning av järnvägsbron norrut.

Väsbyvägen byggs om på en sträcka av ca 420 m, för att lutningen ska bli godtagbar ner mot trafikplatsen. Vägskärningen mitt emot kyrkan däckas över på en sträcka på knappt 100 m mellan området vid Vallentuna kyrka och centrumområdet i Vallentuna tätort. På sydsidan anläggs en ca 60 m lång stödmur väster om överdäckningen. Höjden på muren varierar mellan 0,5- 3,5 m.

En *överdäckning av Väsbyvägen* innebär att ett obrutet fysiskt sammanhang, parklandskap, erhålls mellan Vallentuna centrum och kyrkkullen och att en planskild, trafiksäker gång- och cykelväg erhålls mellan Centralvägen och kyrkan. Överdäckningen av Väsbyvägen gör även att det visuella sambandet mellan kyrkan och Vallentuna centrum via Centralvägen bibehålls.

Gärdesvägens anslutning föreslås flyttas ca 25 m västerut och härigenom få en rakare anslutning till Väsbyvägen. Den sänks även och ansluts till Väsbyvägen i en cirkulationsplats.

Vid *Banvägens* ombyggnad har den södra cirkulationsplatsen väster om Roslagsbanan utformats så att Skördevägen kan förlängas och anslutas till Banvägen. Denna åtgärd avses minska trafikflödet på Gärdesvägen.

Nytt! bild



Huvudmannaskap

Väg 268, Väsbyvägen/ Angarnsvägen ingår i det statliga vägnätet, där Vägverket är väghållare. I övrigt ingår vägarna inom planområdet i det kommunala vägnätet.

Kollektivtrafik

Angarnsvägen trafikeras av flera busslinjer.

I planförslaget föreslås busshållplatser vid Angarnsvägen öster om järnvägsbron.

Gång- och cykelvägar I planen föreslås ett nytt gång- och cykelvägsnät. Planskilda gång- och cykelvägar erhålls över överdäckningen över Väsbyvägen varigenom ett samband erhålls mellan centrum och kyrkan. En gång- och cykelväg föreslås ansluta till befintligt gång- och cykelstråk mot kyrkan. Gång- och cykelvägen i östra delen av överdäckningen kommer att anknyta till det regionala cykelstråket söderut utmed Stockholmsvägen mot Täby. Det regionala cykelstråket västerut mot Upplands Väsby går norr om överdäckningen.

En port för gång- och cykeltrafik föreslås under Angarnsvägen som förbindelse mellan Vallentuna centrum och området söder om Angarnsvägen med Hjälmaskolan och Karlbergsskolan. Detta innebär att en välutnyttjad plankorsning för gång- och cykeltrafikanter, de flesta skolbarn, ersatts av en säker planskild förbindelse. Föreslagna busshållplatser vid Angarnsvägen nås via gc-porten under Angarnsvägen.

De befintliga plankorsningarna med järnvägen för gång- och cykeltrafik vid bommarna på Väsbyvägen/ Angarnsvägen söder om Vallentuna station samt öster om cirkulationsplatsen vid Banvägen föreslås ersättas av nya planskilda passager under järnvägsbron norr om den planerade trafikplatsen.

Söder om den planskilda korsningen finns även möjlighet att anordna nya planskilda gång- och cykelvägar. På plankartan redovisas x₁, marken under järnvägsbro ska vara tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik.

Tillgänglighet Föreslagna gång- och cykelvägar inklusive ramper m.m. avses få lutningar som är godtagbara enligt tillgänglighetskraven.

Friytor Överdäckning föreslås av Väsbyvägen, vilket gör att ett fysiskt samband erhålls mellan Vallentuna kyrka och Vallentuna centrum inom planområdet. Området föreslås utformas som ett grönområde med träd- och buskplanteringar.

Lek och rekreation På överdäckningen över Väsbyvägen föreslås två gång- och cykelvägar som innebär att tillgängligheten ökar till grönområdena i anslutning till Vallentunasjön. I området ligger Vallentuna kyrka, Väsby kvarn och Kvarnbadet.

Området vid norra delen av Vallentunasjön är ett naturreservat, Björkby- Kyrkviken, som används som friluftsområde av de boende i Vallentuna. Syftet med skyddet är att bevara friluftsområdet och det kulturlandskap med lång, kontinuerlig hävd som området präglas av. Vallentunasjön har även stor betydelse för det rörliga friluftslivet både sommar- och vintertid.

Naturmiljö

Dalgången ned till Vallentunasjön sträcker sig i nordostlig och sydvästlig riktning. Naturen karaktäriseras av ett öppet odlingslandskap i anslutning till Kyrkviken i Vallentunasjön. Genom östra delen av planområdet leder Ormstaån ned mot Vallentunasjön. Inom naturreservatet Björkby – Kyrkviken, som till en mindre del ingår i planområdet, är flora och fauna intressant ur naturvårdssynpunkt. Kyrkviken har bl a höga ornitologisk värden och hela området är en viktig häckningslokal för fåglar.

Den del av naturreservatet Björkby- Kyrkviken som ingår i planområdet består främst av åkermark. År 2004 genomfördes en inventering för hela naturreservatet. Inga höga naturvärden berörs inom planområdet för Vallentuna trafikplats.

I planen föreslås den del av naturreservatet som berörs i huvudsak som naturområde med gång- och cykelvägar och område för genomfartstrafik. Större delen av området som föreslås för genomfartstrafik utgörs av grönyta vid cirkulationsplatsen under järnvägsbron. Upphävande av naturreservatet har sökts hos länsstyrelsen för den del som påverkas av planförslaget. Se karta på s. 3.

Teknisk försörjning

Centrumbebyggelsen är ansluten till kommunalt vatten och avlopp. Omfattande ledningsdragningar för tele, el, va, fjärrvärme m m finns längs Väsbyvägen/ Angarnsvägen och Stockholmsvägen/ Banvägen. Inom kvartersmark för järnväg föreslås u-område, som ska vara tillgängligt för allmänna underjordiska ledningar.

BRANDFÖRSVAR

Planområdet ligger inom högst 10 min insatstid för brandförsvaret enligt kommunens räddningstjänstplan. Genom den planskilda korsningen ökar framkomligheten.

EMISSIONER, RISKER OCH STÖRNINGAR

Störningar från trafik

Området utmed korsningen påverkas av buller från både väg- och järnvägstrafik.

I samband med Infrastrukturpropositionen (1996/97:53) fastställde riksdagen år 1997 riktvärden för trafikbuller. Riktvärdena ska alltid eftersträvas vid nybyggnad av bostäder eller vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur.

Riktvärden för högsta trafikbullernivå vid bostadsbebyggelse

UTRYMME	Högsta trafikbullernivå
---------	-------------------------

Inomhus	Ekvivalentnivå 30 dBA
	Maximalnivå nattetid 45 dBA
Utomhus (frifältsvärde)	
Vid fasad	Ekvivalentnivå 55 dBA
På uteplats vid bostad	Maximalnivå 70 dBA

Ekvivalentnivån är medelljudnivå under ett dygn och maximalnivån är den högsta förekommande ljudnivån när ett fordon passerar.

En bullerberäkningar tagits fram för planområdet för tre olika scenarier för järnvägsbuller och vägbuller : dagens situation år 2005, nollalternativet år 2030 utan ombyggd trafikplats samt utbyggnadsförslaget år 2030 med ombyggd trafikplats med Roslagsbanan på bro över korsningen.

Den befintliga bostadsbebyggelsen utmed Väsbyvägen påverkas av trafikbuller. I planen föreslås bullerskydd anordnas bl a utmed delar av Väsbyvägen, Gärdesvägen och Olsborgsvägen samt utmed Roslagsbanan i den södra delen av järnvägsområdet inom planområdet. Bullerskyddsåtgärder kan ske genom plank eller fönsteråtgärder. I miljökonsekvensbeskrivningen för arbetsplanen behandlas detta närmare.

Risker och störningar med hänsyn till transportled för farligt gods

Väg 268 från Upplands-Väsby förbi Vallentuna centrum till väg 264 Arningevägen är primär transportled för farligt gods. Ombyggnaden innebär i princip inte någon förändring, då vägen inte flyttas. I ombyggnadsförslaget ingår omhändertagande av dagvatten via en reningsanläggning med dammar, där möjlighet finns att ta hand om farliga ämnen vid en eventuell olycka. Detta behandlas närmare i miljökonsekvensbeskrivningen för arbetsplanen.

GESTALTNINGSPROGRAM

Bakgrund

I vägutredning för Vallentuna centrum ingår en stadsbyggnadsutredning där olika kriterier för estetisk utformning anges som ska beaktas vid utformningen av förslaget till planskild korsning i Vallentuna centrum.

Ett särskilt gestaltningsprogram har även upprättats som underlag för de preliminära arbets- och järnvägsplanerna som ligger till grund för gestaltningsprogrammet för den nu framtagna arbetsplanen och järnvägsplanen samt för aktuellt detaljplaneförslag. Gestaltningsfrågorna kommer att studeras närmare i det fortsatta projektarbetet i samband med att bygghandlingar tas fram.

Förutsättningar

Korsningen och dess omgivning utgör entrépunkten till Vallentuna. Dagens utformning med stora trafikytor och många

skyltar gör korsningen otillräcklig vad gäller framkomlighet och trafiksäkerhet men även ur estetisk synpunkt. Stora trafikytor och många skyltar ger platsen ett splittrat intryck och gör den svår att överblicka.

Gestaltningssprogrammet strävar efter att ge platsen en helhetslösning där såväl estetiska som trafiksäkerhetsmässiga krav uppfylls.

Den föreslagna planskilda korsningen kommer att ligga i ett stort öppet landskapsrum i anslutning till den kulturhistoriskt värdefulla miljön kring Vallentuna kyrka och vid entrén till Vallentuna centrum med sin småstadskaraktär. Mellan kyrkomiljön med Vallentuna kyrka och centrum finns ett visuellt samband via Centralvägen.

Stadsrummet begränsas av kyrkbacken, trevåningshusen vid Centralvägen, företaget Vallentuna motor vid Angarnsvägen/Industrivägen samt Vallentuna företagsby vid Hjälmsstavägen. Söder om korsningen breder öppna marker ut sig med Ormsstaån som leder ned till Vallentunasjön. Det småskaliga, böljande landskapet och den högt belägna kyrkkullen med sin medeltida stenkyrka ger platsen en stark identitet.

Korsningens läge i ett öppet landskapsrum, i anslutning till den värdefulla kyrkomiljön och vid entrén till Vallentuna centrum ställer särskilda krav på utformningen av trafikplaneringen som helhet. Sambandet mellan centrum och kyrkan kring Centralvägsstråket, den öppna dalgången och vyn mot centrum från tillfarterna är viktiga kvaliteter att bevara och om möjligt förstärka.

Utformning av korsningen

Förslaget innebär en förändring av befintlig miljö. Den nya platsens utformning ska ges ett estetiskt sammanhållande uttryck. En medveten gestaltning där markens form och stödmurar ska tydliggöra skillnaden, mellan gammalt och nytt, mellan staden och landsbygden.

Målsättningen med utformningen av trafikmiljön är att skapa en ren och överblickbar plats. Tydliga stråk och målpunkter ska göra det lätt och säkert för trafikanterna att ta sig fram. Förslaget strävar efter att separera oskyddade trafikanter från övrig trafik. Gång- och cykeltrafik skiljs från vägar/ gator med en grönremsa där så är möjligt.

Förslaget bygger till stor del på markmodelleringar. Ytorna kring korsningen ges en enhetlig form och markbehandling. Rumsbildningar och linjespel förstärks med hjälp av murar och planteringar. Med enkla material och ytornas former avses platsens identitet förstärkas.

Korsningen utgör entré till Vallentuna centrum och till kommunen. Platsen markeras med en skålad form. Vid den centrala stora cirkulationsplatsen öster om tunnelmynningen modelleras landskapet i en skålad form. Ut från överdäckningens horisontala tak går långa snittlinjer som framhäver denna skålning. Skålningens rygg utgörs av banken till tunnelmynningen vid överdäckningen. Murar framhäver skålningens form. Materialet föreslås vara ljus betong med t ex inslag av corténstål för att markera den runda formen. Den västra tunnelmynningen ges ett liknande uttryck.

Överdäckningen av Väsbyvägen har som syfte att återskapa och läka landskapet mellan kyrkbacken och staden. Detta medför att vägen kommer att gå under en mindre än 100 m lång överbyggnad som ska formges för att ge intryck av en naturlig gräsbevuxen backe som svagt sluttar från Vallentuna centrum upp mot kyrkbacken. Väsbyvägen avses se ut som om den är dragen i tunnel genom en naturlig kulle. För att överdäckningen ska kunna utföras kommer Väsbyvägen att sänkas vilket ger upphov till en ca 60 m lång stödmur vid överdäckningens västra mynning. Den får en höjd av 0,5- 3,5 m. Stödmuren har en svag lutning liksom tunnelns väggar. Materialet anpassas till intilliggande kyrkomiljö som t ex betong eller sten. Infarterna till tunneln utformas med en svagt rundad form.

Plantering och vegetation

Slänterna i skålningen planteras med låg enhetlig vegetation. Den stora cirkulationsplatsen och den mindre vid Smidesvägens anslutning planteras med få arter av perenner. Cirkulationsplatsen vid Gärdesvägen föreslås få ett liknande utseende eller enbart stenbeläggning. Vägslänterna föreslås få en naturlig gräsyta. I anslutning till överdäckningens mynningar planteras slänterna med låga buskar. Öppenhet och god sikt prioriteras.

Järnvägsbro

Järnvägsbron byggs i betong med en utformning som bidrar till att ge ett lätt och elegant intryck. Järnvägsbron står på pelare för att ge genomsikt mot Vallentunasjön. Pelarna ska vara smäckra för att ge god genomsiktighet under bron. Bron ges en rundad undersida för att få ett formspråk som anknyter till omgivande föreslagna landskapsåtgärder med rundade former som skålningen. Den södra banken börjar först söder om Ormstaån, vilket gör att det öppna landskapsstråket ned mot Vallentunasjön hålls öppet.

Belysning

Varje typ av stråk (bil, tåg, gång- och cykeltrafik) får sin typ av belysning. Gång- och cykelvägar får låg belysning. Järnvägsbron föreslås endast belysas underifrån. Skålningen och cirkulationsplatserna samt tunnelmynningarna förses med belysning i syfte att förstärka platsen och dess former.

Skyltar

Utformningen av skyltar syftar till att skapa en ren överblickbar plats. Skyltar och annan kringutrustning ska i största möjliga mån hållas utanför den centrala skålningen.

MILJÖBEDÖMNING

Enligt 6 kap 11 § miljöbalken ska en miljöbedömning av planer och program göras, om deras genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planen eller programmet så att en hållbar utveckling främjas.

Vallentuna kommuns bedömning enligt beslut i samhällsbyggnadsnämnden 2006-05-22 är att detaljplanen kan innebära betydande miljöpåverkan vad gäller landskapsbilden och kulturmiljön. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har därför upprättats för förslaget till detaljplan för Vallentuna trafikplats som avgränsats till att omfatta påverkan på landskapsbilden och kulturmiljön. Annan påverkan till exempel på hälsa och säkerhet anses inte innebära betydande miljöpåverkan. Redovisning av dessa miljöaspekter finns i miljökonsekvensbeskrivningen för arbetsplanen. En sammanfattning av arbetsplanens MKB samt komplettering av konsekvenser för kulturmiljö och landskapsbild redovisas i följande avsnitt i planbeskrivningen.

I arbetsplanens MKB berörs även järnvägsplanens konsekvenser för att ge ett helhetsperspektiv på projektet. För järnvägsplanen finns även en separat MKB. Miljökonsekvensbeskrivningarna för arbetsplanen och järnvägsplanen godkändes av länsstyrelsen 2007-06-14.

Miljökonsekvensbeskrivning –sammanfattning och komplettering

Sammanfattning av arbetsplanens MKB

I miljökonsekvensbeskrivningen för arbetsplanen beskrivs nuläge, nolläge och utbyggnadsalternativ och hur dessa olika alternativ påverkar människors hälsa och miljön. Nollalternativet innebär att ingen ombyggnad av trafik korsningen sker, medan utbyggnadsalternativet är det alternativ som beskrivs i aktuell planhandling, det vill säga järnvägsbro och cirkulationsplats för trafiken. I MKB:n för arbetsplanen berörs även järnvägsplanens konsekvenser för att läsaren ska få ett helhetsperspektiv på projektet.

De huvudsakliga miljöintressen som finns i närområdet har identifierats till

- Landskapsbilden- berör framförallt kvaliteterna i samspillet mellan kyrkkullen och de öppna fälten runtomkring.
- Kulturmiljön- Vallentuna kyrka har en värdefull närmiljö

kring kyrkan och ned mot Vallentunasjön.

- Hälsa och säkerhet – det vill säga frågor gällande buller, luftkvalitet och säkerhet- frågor rörande buller, luftkvalitet Och säkerhet.

Landskapsbilden kring korsningen mellan Stockholmsvägen och väg 268 kommer att förändras väsentligt, dels genom järnvägsbron som ett nytt iögonenfallande inslag, dels genom överdäckningen och de nya marknivåerna vid cirkulationsplatsen. Konsekvenserna bedöms bli både negativa och positiva. Det är framförallt överdäckningen och järnvägsbron som påverkar kyrkkullens visuella koppling till landskapet omkring. Överdäckningen kommer på ett positivt sätt att stärka sambandet mellan kyrkområdet och centrum, men järnvägsbron bryter av dalgångens sträckning, tar fokus från kyrkkullen och ger en ny stadsmässig känsla till landskapet. En genomtänkt estetisk utformning av korsningen bedöms ge positiva konsekvenser då den inte har några estetiska värden idag.

Kulturmiljön på kyrkkullen kommer inte att beröras direkt, förutom anläggandet av en gång- och cykelväg på sidan av kyrkkullen. Den ska anläggas mycket varsamt för att smälta in i miljön och avverkning av stora träd ska undvikas. Inga kända fornlämningar har påträffats i de undersökningar som gjorts, men en antikvarisk kontroll erfordras under arbetet. Järnvägsbron kommer att ta blickfånget från kyrkkullen och på det sättet indirekt påverka kulturmiljön. Området får en mer urban prägel än idag. Bron ska göras så genomsiktig som möjligt för att behålla kontakten med sjön. Konsekvenserna bedöms bli små negativa.

Ombyggnationen av Vallentuna trafikplats innebär att risken för allvarliga olyckor med farligt gods minskar, särskilt tack vare att plankorsningen med Roslagsbanan blir planskild. Den förbättrade framkomligheten är positiv för räddningstjänsten som inte riskerar att fastna vid en bomfällning. Vissa skyddsåtgärder föreslås men val av omfattning av skyddsåtgärder bör vägas mot den förväntade minskning av trafik med farligt gods som öppnandet av Norrortsleden innebär.

Buller har beräknats för nuläge, nollalternativ och utbyggnadsalternativ för både vägtrafik och järnvägstrafik. För att klara riktvärdet 55 dB(A) för vägtrafikbullret föreslås plank för en rad fastigheter utmed Väsbyvägen och Olsborgsvägen och vissa fönsteråtgärder. Överdäckningen inverkar positivt för några hus genom att dämpa bullret. Med skyddsåtgärder blir konsekvenserna medelstora positiva.

Bullernivåerna från järnvägen överskrider redan idag för några hus, och det förhållandet ändras inte mycket med en järnvägsbro. Fönsteråtgärder föreslås.

För att undersöka *luftkvaliteten* har beräkningar utförts för PM 10 och en bedömning gjorts för NO₂ och jämförts med gällande miljökvalitetsnormer. Miljökvalitetsnormerna underskrids med god marginal.

Förorenad mark kan förekomma på bensinstationens tomt samt i banvallen. Provtagning kommer att bli nödvändig i ett senare skede.

I övrigt kommer planskildheten, överdäckningen, en ny GC-tunnel och utbyggt gång- och cykelvägnät att minska *barriärefekterna* i området. Detta ger medelstora positiva effekter. Ormstaån och Stockholmsvägen ligger kvar som barriärer.

Arbetsplanen innebär en förlängning av kulverten över *Ormstaån* samt omgrävningar i vattendraget.

Dagvattnet från trafikplatsen ska ledas till en dagvattendamm intill Angarnsvägen för omhändertagande av vägdagvattnet, vilket är positivt för vattenkvaliteten i Ormstaån och Vallentunasjön.

Under byggtiden kommer hela Vallentuna att beröras av de trafikstörningar som byggnationen medför. Framkomligheten blir nedsatt för samtliga trafikantgrupper. För att minimera påverkan sker byggnationen i etapper. Dessutom kommer ombyggnationen att medföra störningar i form av buller, damm och vibrationer i samband med transporter och sprängningar. Vissa omledningsvägar kommer att behöva använda tomtmark under en begränsad tid. Lämpliga skyddsåtgärder under byggtiden måste detaljstuderas i bygghandlingsskedet. Gällande riktvärden för buller och vibrationer ska inte överskridas.

Komplettering av konsekvenser för kulturmiljö och landskapsbild

Enligt miljöbalkens 6 kapitel 12 § ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för planer och program upprättas där den betydande miljöpåverkan som planens genomförande kan antas medföra identifieras, beskrivs och bedöms. Rimliga alternativ med hänsyn till planens syfte och geografiska räckvidd ska också identifieras, beskrivas och bedömas.

Eftersom arbetsplanen inte antas medföra betydande miljöpåverkan uppfyller MKB för arbetsplanen inte samma krav som ställs på MKB för detaljplanen. Samhällsbyggnadsnämnden beslutade 2006-05-22 att förslaget till detaljplan kan medföra betydande miljöpåverkan med avseende på landskapsbilden och kulturmiljön. En komplettering av MKB:n behövs därför. Här följer en kompletterande beskrivning av konsekvenserna för detaljplanens genomförande avseende påverkan på land-

skapsbild och kulturmiljö vad gäller nollalternativet, utbyggnadsalternativet (här kallat huvudalternativ) samt en alternativ utformning av den planskilda korsningen.

I tidigare skeden av planprocessen har även utretts alternativa utformningar av den planskilda korsningen. Ett alternativ som har utretts var att bygga vägbro över järnvägen och cirkulationsplats för trafiken. Ytterligare ett alternativ "0,5-alternativ kapacitetshöjande åtgärder" har tidigare utretts. Redovisade kapacitetshöjande åtgärder bedömdes dock inte vara tillräckliga för mer än högst 5 år, vilket innebar att alternativet bedömdes få likartade problem som 0-alternativet och därför inte redovisades i som ett självständigt alternativ.

Nedan beskrivs nollalternativet, huvudalternativet (detaljplane-förslaget) och tidigare utrett alternativ (vägbro-alternativet) med avseende på konsekvenser för landskapsbild och kulturmiljö.

Nollalternativ

Korsningen Stockholmsvägen- Väsbyvägen utgör entrépunkt till Vallentuna tätort söderifrån. Vägen och järnvägen går i en öppen dalgång som omges av kyrkkullen i väster och höjden vid Östra Bällsta i öster. Ormstaån rinner genom öppna fält i dalgången ner mot Vallentunasjön. Det öppna landskapet och kyrkkullen med sin lundvegetation och medeltida stenkyrka ger platsen en stark identitet och en känsla av landsbygd. Övergången från landsbygd till tätort är relativt skarp och korsningen är förhållandevis identitetslös och platsen är ur estetisk synvinkel ingen tilltalande entré.

Vallentuna medeltida sockenkyrka ligger väl synlig på en höjd. Intill den gamla landsvägen, som går parallellt med Väsbyvägen, finns ett bevarat sockencentrum med bland annat prästgård och klockargård. Sockencentrats läge intill odlingsmarken visar Vallentunas historia sedan medeltiden. Området utgör en kulturhistoriskt värdefull helhetsmiljö. Här finns också Väsby kvarn, den bäst bevarade av kommunens fyra kvarnar. Sydväst om kyrkan ligger ett järnåldersgravfält. Norr om kyrkan ligger klockargården som uppfördes 1864. Området är skyddat dels genom naturreservat enligt 7 kap miljöbalken och dels genom förordnande enligt den tidigare naturvårdslagens 19 § om skydd för landskapsbild.

Området runt kyrkan är rikt på fornminnen. Arkeologiska utredningar är genomförda, men vid byggnation krävs ytterligare antikvarisk kontroll.

Nollalternativet innebär ingen ombyggnad och därmed ingen förändring av nuvarande landskapsbild och kulturmiljö.

Huvudalternativ

Utifrån befintlig landskapsbild innebär hela projektet medelstora negativa konsekvenser för landskapsbild. Detta pga att

marken ändras drastiskt med schakter och fyllningar, stödmurar och slänter, och en tunnelmiljö. Dessa omvandlingar riskerar att upplevas som estetiskt tveksamma speciellt jämfört med dagens vägmiljö och den omgivande vägmiljön som ligger väl anpassad till landskapet. Den vägmiljö som eventuellt tas bort vid korsningen Stockholmsvägen-Väsbyvägen har dock inga nämnvärda estetiska kvaliteter.

Järnvägsbron innebär medelstora negativa konsekvenser då ett öppet och för Vallentuna viktigt landskapsrum delas upp på längden av järnvägsbron.

Den föreslagna utformningen innebär på samma gång medelstora positiva konsekvenser vad avser skapandet av en ny karaktärsfull entré och vad gäller det visuella sambandet mellan Vallentuna centrum och kyrkkullen.

Sammantaget bedöms huvudalternativet innebära medelstora negativa konsekvenser för befintlig stads- och landskapsbild då denna helt förändras men samtidigt ge medelstora positiva konsekvenser då en ny entré för Vallentuna med genomtänkt gestaltning skapas.

I utredningsområdet är det kyrkkullen med dess landskap ned mot Vallentunasjön som är värdefullt kulturhistoriskt. Hela projektet innebär att omgivningarna till denna miljö förändras drastiskt och avviker mer från det historiska sammanhang på kyrkokullen än i nollalternativet. Kyrkomiljön ned mot Vallentunasjön påverkas dock inte direkt, med undantag för den nya gång- och cykelvägen. Med en varsam anpassning till området ska den inte framstå som främmande. Järnvägsbron blir den största visuella förändringen och tar en del av kyrkkullens dominans. Överdäckningen ökar sambandet mellan kyrkoområdet och centrum, vilket är positivt. Inga kända fornlämningar påverkas. En antikvarisk kontroll erfordras under arbetena.

Sammantaget bedöms huvudalternativet innebära små negativa konsekvenser för kulturmiljön.

Alternativ planskildhet – vägbro

I tidigare utredning (Trafikutredning Vallentuna centrum, 1996) har flera alternativ utvärderats översiktligt för att lösa framkomlighetsproblem i korsningen Roslagsbanan, Stockholmsvägen/Banvägen och väg 268 (Väsbyvägen/Arngarnsvägen). I vägutredning för Vallentuna centrum från 1998 utvärderades två alternativ för en planskild korsning. "Järnvägsbro över trafikrondell" var det alternativ som ansågs vara det bästa ur miljöhänsyn och det alternativ som kommunen valde att gå vidare med.

Här nedan beskrivs kortfattat alternativet "Vägbro med trafik-

rondell över järnvägen” samt dess konsekvenser för landskapsbild och kulturmiljön.

I alternativet med vägbro skulle Stockholmsvägen/Banvägen och väg 268 (Väsbyvägen/Angarnvägen) korsa varandra i en cirkulationsplats och Väsbyvägen sedan ledas upp på en bro över järnvägen vidare mot Angarnsvägen. Cirkulationsplatsen skulle ligga i höjdnivå med kyrkbacken eller eventuellt något lägre om järnvägen kunde sänkas.

Vägbroalternativet påverkar stads- och landskapsbilden genom sin storlek som kontrasterar mot Vallentuna centrums småskalighet. Genom sitt höjdläge och sin brist på genomsiktighet skär den av den fria sikten från centrum ner mot sjön och från öster mot kyrkan. Den stora trafikplatsen får en stor påverkan på landskapsbilden.

Sammantaget innebär vägbro-alternativet stora negativa konsekvenser för stads- och landskapsbilden.

Genom att cirkulationsplatsen skulle hamna i samma höjdläge som kyrkkullen så nära inpå kyrkmiljön innebär den ett påtaligt ingrepp i den kulturhistoriskt intressanta kyrkmiljön. Trafikplatsen inkräktar på respektavståndet runt kyrkkullen. Det visuella sambandet mellan stationen och kyrkan bryts och därmed också sambandet mellan centrum och kyrkan. Påverkan på kulturmiljön kan anses vara betydande.

Sammantaget bedöms vägbroalternativet innebära stora negativa konsekvenser för kulturmiljön.

Konsekvenser av olika alternativ i vägutredningen

Sammanfattande bedömning i miljökonsekvensbeskrivningen i vägutredningen:

Miljökonsekvenserna för de flesta miljöaspekterna avseende vägförslagen är ej direkt alternativskiljande. Men vad beträffar värden för kulturmiljövård samt stads- och landskapsbilden är effekterna av vägförslagen alternativskiljande: Järnvägsbroalternativet har betydligt mindre påverkan och effekter än vägbroalternativet. Järnvägsbron med upphöjd järnväg ger samtidigt en större flexibilitet för markanvändningen i centrumområdet framgent.

Likaså framkommer skillnader i vägförslagen beträffande bulleraspekterna. Järnvägsbron med upphöjd järnväg innebär att ett flerbostadshus blir bullerstört mot flera bostadshus i vägbroalternativet. Erforderliga bullerplank i vägbrons trafikrondell ger begränsad bulleravstörning men stor inverkan på stadsbilden i centrumområdet.

Emissionerna kommer att minska i båda vägalternativen jämfört med nollalternativet, eftersom en plankorsning med signalanläggning ersätts med en planskild korsning i båda vägförsla-

gen.

Sammantaget framgår att det alternativ som har störst påverkan på omgivningsmiljön, både direkt och indirekt, är nollalternativet. Därefter följer vägbroalternativet. För järnvägsbroalternativet är påverkan måttlig jämfört med noll- och vägbroalternativen. Klara förbättringar uppstår i båda vägförslagen i jämförelse med nollalternativet genom god trafikfunktion, ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för uttryckningsfordon jämfört med en plankorsning.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförandetiden för detaljplanen är 15 år från den dag som planen vinner laga kraft.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Vallentuna kommun

I planarbetet har från samhällsbyggnadsförvaltningen medverkat planarkitekt Paula Sund, exploateringsingenjör Irene Bellman och Cecilia Lindgren, miljöplanerare Jenny Grönesjö, vägingenjör Mikael Eriksson och Anna-Carin Mattsson.

Medverkande konsult

WSP Stadsutveckling genom planarkitekt Ragnhild Sjögren och planingenjör Magnus de Vries.

Vallentuna samhällsbyggnadsförvaltning

Kristina Gewers
Plan & exploateringschef

Paula Sund
Planarkitekt

REDAKTIONELL ÄNDRING 2008-08-12

Detaljplanen har ändrats redaktionellt efter utställningen i följande avseenden:

- I *planbeskrivningen* under rubriken "Sammanfattning av arbetsplanens MKB" har beskrivningen av vägverkets damm för vägtagvatten omformulerats. Illustrationen för detaljplanen har lagts in under rubriken "Utformningen av den planskilda korsningen". I övrigt har förtydliganden skett angående planförslagets påverkan på naturreservatet Björkby – Kyrkviken samt förordnande angående skydd för landskapsbilden.
- På *plankartan* har utfartsförbud mot Smidesvägen införts i samma omfattning som gällande detaljplan för del av Tellusområdet (D 2003-05-28). Utgående användningsgräns har även förtydligats utmed Väsbyvägen.
- I *genomförandebeskrivningen* har aktualisering och förtydligande skett av texten.

2007-12-11,

redaktionell ändring 2008-08-12

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Detaljplan för **Vallentuna trafikplats** omfattande delar av Vallentuna Prästgård 1:163 och Vallentuna-Åby 1:94 m fl fastigheter i Vallentuna kommun, Stockholms län.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Väg och järnvägsprojektet

Objektet Vallentuna trafikplats finns med i gällande länsplan för regional transportinfrastruktur 2004-2015 i Stockholms län fastställd av länsstyrelsen 22 april 2004. I planen har objektet tilldelats 100 miljoner kronor under åren 2009-2010 av en då beräknad totalkostnad om 150 miljoner. VST (Vägverket region Stockholm) kommer att administrera upphandling och byggande i samråd med kommunen och AB Storstockholms lokaltrafik (SL).

Kommunen har för avsikt att ansöka om förskottering för att möjliggöra att byggnationen påbörjas 2008.

Det finns för närvarande inte någon detaljerad tidplan för projektets totala genomförande. Byggstarten planeras till våren 2009 med en beräknad byggnadstid om ca två år. Det är sannolikt att byggandet av Vallentuna trafikplats kommer att omfatta en enkelspårsbro för Roslagsbanan och att dubbelspår byggs senare.

Planprocessen

Utställningshandlingar har tagits fram parallellt för detaljplan, arbetsplan och järnvägsplan.

Detaljplanen har varit utställd under januari –februari 2008. Under samma period har VST och Banverket utställelse avseende Arbetsplanen och Järnvägsplanen.

Detaljplanen avses antas av kommunfullmäktige under hösten 2008.

Arbetsplanen fastställs av Vägverket och Järnvägsplanen av Banverket.

Myndighetstillstånd

Inom detaljplaneområdet ingår mindre delar av Björkby-Kyrkvikens naturreservat samt område med förordnande till

skydd för landskapsbilden. Ansökan om upphävande av del av naturreservatet och dispens från förordnandet har insänts till länsstyrelsen efter plansamrådet.

Beslut om tillstånd från Miljödomstolen ska sökas, på grund av påverkan på yt- och grundvatten, tas av verksamhetsutövaren i ett senare skede när en detaljprojektering för trafikplatsen är färdigställd.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 15 år från den dag då beslutet om antagande av detaljplanen vinner laga kraft. Den förhållandevis långa genomförandetiden får ses mot bakgrund av att det är ett stort och omfattande projekt.

Ansvarsfördelning, huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats i detaljplanen och väghållare för de vägar som redovisas som Huvudgata och Lokalgata på detaljplanekartan.

Vägverket är väghållare för Väsbyvägen/Angarnsvägen, väg 268, som redovisas som Genomfart på detaljplanekartan.

SL är ansvarig för järnvägstrafiken och Banverket fastställer slutligen järnvägsplanen.

Avtal

För genomförandet av detaljplanen för Vallentuna trafikplats finns sedan juni 2008 ett upprättat och undertecknat genomförandeavtal mellan VST, SL och kommunen. Avsikten har varit att innan detaljplanen förs till kommunfullmäktige för antagande och arbets- och järnvägsplanerna förs till fastställelse att det ska finnas ett upprättat genomförandeavtal mellan VST, SL och kommunen. Genomförandeavtalet har förhandlats fram parallellt med planprocesserna. I genomförandeavtalet regleras ansvarsfrågor, administrativa frågor, gestaltungsfrågor och ekonomiska frågor regleras mellan parterna. Som inriktning för gestaltningen av trafikplatsen gäller gestaltungsprogram enligt detaljplanens planbeskrivning.

För drift och skötsel av de allmänna ytorna kommer avtal att arbetas fram mellan kommunen och VST samt i förekommande fall med Vallentuna församling och Prästlönetillgångar i Stockholms stift.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning

Kommunen äger merparten av marken inom planområdet. Mark som på plankartan redovisas som allmän plats och som kommunen inte redan äger avses överföras till kommunägd

fastighet. Användningen av allmän plats redovisas på plankartan som Genomfart, Huvudgata, Lokalgata, Park och Natur. Kommunen strävar efter att träffa avtal med markägare om sådana överföringar. Detaljplanen ger underlag för de erforderliga fastighetsrättsliga åtgärder som beskrivs nedan.

Kommunen har löst in fastigheten Vallentuna Prästgård 4:1. Inlösen och fastighetsreglering erfordras också för en mindre del av den privatägda fastigheten Vallentuna Prästgård 3:1. Dessa åtgärder behövs för att möjliggöra Gärdesvägens anslutning till Väsbyvägen.

Del av Vallentuna Prästgård 1:147 som ägs av Brahelund AB är i planförslaget redovisat som Huvudgata för Smidesvägens anslutning till Angarnsvägen via en cirkulationsplats. Ett mindre område av fastigheten ligger utmed Industrivägen redovisat som lokalgata för att möjliggöra gc-väg.

En smal remsa utanför befintligt staket utmed Angarnsvägen av Vallentuna-Åby 1:102 som ägs av Rubber Company, R. Holmqvist AB är planlagd som Genomfart.

Fastigheten Vallentuna Prästgård 1:1 ägs av Prästlönetillgångar i Stockholms stift, berörs inom två områden som är planlagda som Natur/Genomfart och ett annat område som Natur/Huvudgata.

Inom det ena Naturområdet avses den befintliga gång- och cykelvägen byggas om i ett nytt läge för att kunna ledas över östra delen av överdäckningen. Under planprocessen har läget för gång- och cykelvägen justerats. Syftet har varit att undvika onödigt ingrepp i värdefull vegetation och att gång- och cykelvägen ska få lämplig lutning. Området som redovisas som Genomfart ingår i området vid den östra tunnelmynningen.

Det andra området som redovisas som Natur/Huvudgata är beläget mellan Roslagsbanan och Stockholmsvägen.

Ett mindre område av Vallentuna Prästgård 6:2 som ägs av Vallentuna församling är planlagt som Genomfart för tunnelmynningen på Väsbyvägen. Ett mindre område av Vallentuna Prästgård 1:172, som också ägs av Vallentuna församling, redovisas som Park vid överdäckningen.

Två områden av SL:s fastigheter Vallentuna Prästgård 1:2 och 1:5 är planlagda som allmän plats för Park/Huvudgata respektive Genomfart.

Befintliga nyttjanderätter

Kommunen arrenderar Vallentuna Prästgård 1:5 av SL. Kommunen har arrenderat ut del av denna fastighet för

restaurangändamål. Byggnaden ägs av arrendatorn. Vid byggandet av Vallentuna trafikplats kan byggnaden inte ligga kvar och arrendeavtalet har därför sagts upp.

Kommunen är ägare av Vallentuna-Åby 1:74 som delvis ligger utanför planområdet. I den befintliga byggnaden finns två bostadslägenheter, en restaurang, två förråd och en lokal för "Lugna gatan". I samband med byggandet av trafikplatsen kommer byggnaden att rivas. Kommunen har sagt upp hyresavtalen inom fastigheten.

Tillfälliga nyttjanderätter

I förslaget till arbetsplan och järnvägsplan redovisas områden som berörs av tillfällig nyttjanderätt i samband med byggnation av Vallentuna trafikplats, vägar och järnvägsbro. Dessa områden ligger, när det gäller tillfällig nyttjanderätt för utbyggnad av vägar i huvudsak utanför planområdet men inom planområdet när det gäller anläggningsarbeten för järnvägsbron. När beslut om fastställelse av arbetsplanen vunnit laga kraft får VST rätt att ta dessa områden i anspråk med tillfällig nyttjanderätt.

SL, som avser att bygga järnvägen, erhåller samma rätt först efter det att länsstyrelsen beslutat om tillfällig nyttjanderätt.

Ledningar

Omläggning av ledningar inom detaljplaneområdet avtalas och regleras med respektive ledningsinnehavare bl.a. utifrån den rättighet ledningsinnehavaren har.

EKONOMISKA FRÅGOR

Statliga medel, 100 miljoner kronor, finns upptagna i länsplanen för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2004-2015. I länsplanen har kostnaderna beräknats uppgå till 150 miljoner kronor varav ca 50 miljoner bedöms bero på åtgärder på anläggningar med annan huvudman än staten.

Ett genomförandeavtal avses förhandlas fram mellan Vägverket, SL och kommunen för att bland annat reglera hur kostnaderna, utöver de 100 miljonerna som finns med i länsplan för regional transportinfrastruktur, ska fördelas mellan SL och kommunen. Genomförandeavtalet ska godkännas av samtliga parter innan detaljplanen fastställs.

Kostnader för byggande av Vallentuna trafikplats med järnvägsbro för enkelspår uppskattas i förslagen till arbetsplan och järnvägsplan till 170 miljoner kronor i 2006 års prisnivå, exklusive kostnader för ersättningstrafik under 4 månader vid Roslagsbanans avstängning, marklösen, rening av förorenade massor, utsmyckning och konstbelysning.

TEKNISKA FRÅGOR

I utställelsehandlingarna för arbetsplanen och järnvägsplanen ingår utredningar om tekniskt utförande, geoteknik, buller, konstbyggnader, ledningsomläggningar, landskapsutformning, trafik under byggtiden mm.

I den fortsatta projekteringen avses gestaltungsfrågorna att närmare studeras och behandlas i samband med att bygghandlingar tas fram.

En av de befintliga parkeringsplatserna med plats för ca tio bilar söder om Centralvägen kan inte vara kvar när överdäckningen av Väsbyvägen och Vallentuna trafikplats byggs.

En anläggning för omhändertagande av dagvatten från trafikplatsen redovisas på plankartan som område E₁. Dagvattnet kommer att pumpas till en dammanläggning varifrån vattnet kommer att ledas till Ormstaån som avvattnas mot Vallentunasjön. Omhändertagandet av dagvattnet beskrivs utförligt i arbetsplanen.

Arkeologiska utredningar har gjorts inom området. Inga ytterligare fornlämningar har påvisats utöver de redan kända. Inga kända fornlämningar kommer att beröras i samband med byggandet av trafikplatsen. En antikvarisk kontroll erfordras under genomförandet.

Vallentuna samhällsbyggnadsförvaltning

Kristina Gewers
Plan & exploateringschef

Irene Bellman
Exploateringsingenjör

REDAKTIONELL ÄNDRING 2008-08-12

Detaljplanen har ändrats redaktionellt efter utställningen i följande avseenden:

- I *planbeskrivningen* under rubriken "Sammanfattning av arbetsplanens MKB" har beskrivningen av vägverkets damm för väg dagvatten omformulerats. Illustrationen för detaljplanen har lagts in under rubriken "Utformningen av den planskilda korsningen". I övrigt har förtydliganden skett angående planförslagets påverkan på naturreservatet Björkby – Kyrkviken samt förordnande angående skydd för landskapsbilden.
- På *plankartan* har utfartsförbud mot Smidesvägen införts i samma omfattning som gällande detaljplan för del av Tellusområdet (D 2003-05-28). Utgående användningsgräns har även förtydligats utmed Väsbyvägen.
- I *genomförandebeskrivningen* har aktualisering och förtydligande skett av texten.