

2012-03-01

KS 2011.003



PLANBESKRIVNING

Detaljplan för

ROSLAGSBANANS DUBBELSPÅRSUTBYGGNAD, ETAPP 1

omfattande sträckan Kragstalund-Vallentuna i Vallentuna kommun, Stockholms län

D20130227



Vallentuna
kommun

Innehåll

| | |
|---|-----------|
| 1. Planens syfte och huvuddrag | 3 |
| 2. Handlingar | 3 |
| 3. Plandata | 4 |
| 4. Förenlighet med 3 och 5 kapitlen i miljöbalken..... | 4 |
| 5. Tidigare ställningstaganden..... | 4 |
| 6. Miljöbedömning/Behovsbedömning..... | 6 |
| 6.1 Betydande miljöpåverkan | 6 |
| 6.2 Miljökonsekvenser..... | 6 |
| 7. Förutsättningar och förändringar..... | 12 |
| 7.1 Natur och kulturmiljö..... | 12 |
| 7.2 Geotekniska förhållanden | 12 |
| 7.3 Strandskydd..... | 12 |
| 7.4 Riksintressen..... | 13 |
| 7.5 Järnväg och bebyggelseområden | 13 |
| 7.6 Park- och naturmark..... | 15 |
| 7.7 Gator och trafik | 16 |
| 7.8 Teknisk försörjning..... | 22 |
| 8. Störningar..... | 22 |
| 9. Administrativa frågor..... | 23 |
| 10. Medverkande tjänstemän..... | 23 |

1. Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanens syfte är att möjliggöra en dubbelspårsutbyggnad och kurvrätning av Roslagsbanan mellan Kragstalund och Vallentuna. Stora delar av Roslagsbanan är idag enkelspårig vilket är kapacitetsbegränsande och utgör ett problem för tågtrafiken på banan. Tidtabellen är oregelbunden och tågmöten vid stationer är tidsödande och gör trafiken störningskänslig. AB Storstockholms lokaltrafik (SL) arbetar på ett projekt där målet är att bygga ut Roslagsbanan till dubbelspår för att kunna förbättra tågtrafiken och åstadkomma tätare tågtrafik med jämna mellanrum mellan avgångarna samt minskad störningskänslighet. För att kunna genomföra detta krävs att en ny detaljplan tas fram.

Utbyggnaden till dubbelspår innebär att banvallen breddas för att rymma två spår istället för ett. Till viss del kan det göras inom mark som redan ägs av SL, men i vissa delar behöver den breddade banvallen med diken och teknikanläggningar ta ytterligare mark i anspråk, mark som idag ägs av Vallentuna kommun och Svenska kyrkan.

Bällsta hållplats ligger inom planområdet och flyttas till södra sidan av Manhemsvägen. Hållplatsen kommer fortsättningsvis att nås från Manhemsvägen.

Längs spåret kommer bullerskärmar att sättas upp längs utsatta sträckor. Bullerskärmar kompletteras med ytterligare åtgärder vid behov, bl a byte av fönster. Genom bulleråtgärder kommer buller från järnvägen att minska jämfört med dagens nivåer.

Nya bullerskärmar och stängsel längs med sträckan leder till ökad säkerhet då otillåtna spårpassager försvåras. Korsningen vid Manhemsvägen stängs för biltrafik men behålls för gång- och cykeltrafik, korsningen vid Gamla Karlbergsvägen byggs om och gång- och cykelbana byggs utmed Gamla Karlbergsvägen på den ombyggda sträckan. Korsningen med Bällstabergrsvägen påverkas genom att ny gång- och cykelbro byggs i nord-sydlig riktning.

Ett antal ledningar behöver läggas om i och med järnvägsutbyggnaden.

2. Handlingar

Plankarta med planbestämmelser (3 blad i format A1, skala 1:1000)

Planbeskrivning

Genomförandebeskrivning

Illustration (1 blad i format A11, skala 1:2000)

Fastighetsförteckning

Program och programsamrådsredogörelse

Samrådsredogörelse

3. Plandata

Planområdet sträcker sig längs Roslagsbanans befintliga sträckning mellan Kragstalund och det öppna fältet söder om Vallentuna och är ca 6 ha stort.



4. Förenlighet med 3 och 5 kapitlen i miljöbalken

Det finns inga riksintressen som påverkas negativt av järnvägsutbyggnaden.

Några problem med partikelspridning eller risk att överskrida miljökvalitetsnormer för luftkvalitet bedöms inte uppkomma. Förutsättningarna för att uppnå miljökvalitetsnormerna för grundvatten bedöms inte försämrats om erforderliga skyddsåtgärder enligt järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning (MKB) vidtas. Förutsättningarna för Vallentunasjön att uppnå en god ekologisk status till år 2021 inom ramen för miljökvalitetsnormer för ytwater bedöms inte försämrats.

Genom att järnvägsutbyggnaden inte påverkar några riksintressen negativt eller medför problem att uppnå ställda miljökvalitetsnormer bedöms projektet vara förenligt med 3 och 5 kapitlet i miljöbalken.

5. Tidigare ställningstaganden

Översiktsplanen

Kommunens översiktsplan är antagen våren 2010. Roslagsbanans utbyggnad utgör enligt översiktsplanen ryggraden i kommunens utveckling och är därmed högt prioriterad. Samhällena längs med Roslagsbanans stationer ska förtätas med småstadens kvaliteter. De olika kommundelarna ska knytas tätare till varandra. Som ett sätt att konkretisera och genomföra översiktsplanens ambitioner görs fördjupade studier. En sådan studie är strukturplan för Södra Vallentuna med avvägningar av t ex

bebyggelsekvarter, närgrönområden, gång- och cykelförbindelser. Strukturplanen håller för närvarande på att upprättas och är ännu inte beslutad av fullmäktige.

Gällande detaljplaner

De detaljplaner som berörs av dubbelspårsutbyggnaden är: D091104, D980910, D920227, B711112, B620317, B590629, B581227 samt B521106.

Roslagsbanan ligger på mark som delvis är detaljplanelagd. För byggande av föreslaget dubbelspår krävs, enligt lagen om byggande av järnväg, att en järnvägsplan vunnit laga kraft. Järnväg får inte byggas i strid mot gällande detaljplaner. På de platser där föreslaget dubbelspår går utanför befintlig järnvägsfastighet och på detaljplanelagd mark måste berörd detaljplan omarbetas eller upphävas.

Tidigare beslut

I samband med att SL påbörjat arbetet med upprättande av järnvägsplan har SL också begärt att Vallentuna kommun upprättar en ny detaljplan för de områden som berörs av gällande detaljplaner eller som tidigare inte är detaljplanelagda längs sträckan Kragstalund-Vallentuna.

Program för detaljplan

Ett program för detaljplan upprättades 2011-01-11. Samråd om programmet har hållits och sammanfattats i en programsamrådsredogörelse daterad 2011-03-05.

Samråd om detaljplan

Ett förslag till detaljplan upprättades 2011-05-03. Samråd om planen har hållits och sammanfattats i en samrådsredogörelse daterad 2011-10-25.

Utställning av detaljplan

Efter samrådet har detaljplanen ställts ut. Synpunkter från utställningen har sammanfattats i ett utställningsutlåtande daterat 2012-03-01.

6. Miljöbedömning/Behovsbedömning

Om en plans eller ett programs genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, ska en miljöbedömning göras enligt 6 kap miljöbalken (MB). Det innebär att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram parallellt med planarbetet. Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planen eller programmet så att en hållbar utveckling främjas. Om en plan inte befaras medföra en betydande miljöpåverkan kommer miljöfrågorna att behandlas i det ordinarie planarbetet och redovisas i planhandlingarna.

Behovsbedömningen har gjorts utifrån krav i 6 kap 11 § miljöbalken och 5 kap 18 § PBL samt kriterier i bilaga 2 och 4 till MKB-förordningen.

6.1 Betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen prövar miljöpåverkan för utbyggnad av Roslagsbanan etapp 1 (Roslagsbanans utbyggnad till dubbelspår på ett antal sträckor, bl a sträckan Kragstalund-Vallentuna) och har i ett beslut till SL meddelat att utbyggnaden kan antas medföra risk för betydande miljöpåverkan.

En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram tillsammans med järnvägsplanen. Detaljplanen omfattar viss mark som inte omfattas av järnvägsplanen, t ex kommunala vägar och gång- och cykelvägar som byggs om. Ingen av de åtgärderna bedöms medföra betydande miljöpåverkan. Detaljplanens miljökonsekvenser sammanfaller därmed med de som beskrivs i MKB för järnvägsplanen och den gäller därmed även som MKB för detaljplanen.

6.2 Miljökonsekvenser

Järnvägsplanens MKB har avgränsat vilka intressen som påverkas av järnvägsutbyggnaden. Konsekvenserna har satts i relation till ett nollalternativ, vilket innebär att dubbelspårsutbyggnaden inte genomförs, samtidigt som övrig utveckling inom området beskrivs. Konsekvenser har graderats i en sjugradig skala från stora negativa till stora positiva. Konsekvenserna har även bedömts i både bygg- och driftsskedet.

Detaljplanen beskriver i första hand konsekvenser av markanvändningen och därmed bestående konsekvenser i driftsskedet. Detaljplanen täcker dessutom ett mindre område än järnvägsplanen. Bl a ligger stationerna i Kragstalund respektive Vallentuna utanför området, liksom den nya trafikplatsen i Vallentuna med den nya järnvägsbron.

MKB:n sammanfattar miljökonsekvenserna på följande sätt:

| | Sammantagen bedömd konsekvens av utredningsalternativet | | | | | | |
|------------------------|---|-----------------|---------------|-----------------------|---------------|-----------------|--------------|
| Miljö- aspekt | Stor negativ | Måttlig negativ | Liten negativ | Ingen eller försumbar | Liten positiv | Måttlig positiv | Stor positiv |
| Buller | | | | | | | |
| Vibrationer | | | | | | | |
| Ljus- störningar | | | | | | | |
| Luft- föroreningar | | | | | | | |
| Grund- vatten | | | | | | | |
| Dagvatten | | | | | | | |
| Mark- föroreningar | | | | | | | |
| Natumuljö | | | | | | | |
| Kulturmiljö | | | | | | | |
| Landskaps- bild | | | | | | | |
| Rekreation | | | | | | | |
| Barnärer | | | | | | | |
| Risk och sakerhet | | | | | | | |
| MP under bygg tiden | | | | | | | |

Buller

En dubbelspårsutbyggnad skulle medföra att de strängare riktvärdena för väsentlig ombyggnad blir tillämpliga för järnvägsbullret. Enligt dessa riktvärden utsätts ett stort antal fastigheter för ljudnivåer som överskrider riktvärden för väsentlig ombyggnad. I de bullerberäkningar som gjorts har man utgått från att bullernivån från fordonen är densamma eller lägre än idag. För att kunna köra 120 km/h som järnvägen är dimensionerad för krävs nya fordon. Vid upphandling av nya fordon kommer krav att ställas på att de vid 120 km/h inte bullrar mer än dagens fordon när de körs i 80 km/h.

Anläggande av bullerskärmar föreslås generellt längs sträckor där fastigheter berörs av för höga bullernivåer. Skärmarnas höjd varierar mellan 2,5 och 4 m från lokal marknivå. Husfasader förses med kompletterande åtgärder i form av fönsteråtgärder och uteplatser förses med lokala skärmar eller andra åtgärder.

Konsekvenserna med hänsyn till buller efter föreslagna åtgärder bedöms som *positiva och stora* i förhållande till nollalternativet.

Vibrationer

Spårområdet är till största delen beläget på marklager som är gynnsamma med avseende på vibrationstekniska egenskaper. De tre områden som innehåller lösa vibrationskänsliga lager planeras att bli åtgärdade inom ramen för grundläggningsarbeten i samband med anläggande av broarna över Bällstabergsvägen och Gamla Karlbergsvägen samt den nya perrongen vid Bällsta hållplats.

Konsekvenserna med avseende på vibrationer bedöms bli *positiva och små* i jämförelse med nollalternativet.

Ljusstörningar

Några oacceptabla konsekvenser av strålkastarljus från tågen på Roslagsbanan har inte framkommit. Järnvägsutbyggnaden innebär att sannolikheten för negativa konsekvenser i form av ljusstörningar blir ännu mindre, på grund av föreslagna åtgärder av bullerreducerande skärmar i anslutning till bostadsfastigheter. Inga särskilda åtgärder bedöms vara motiverade med anledning av ljusstörningar.

Miljökonsekvenserna med avseende på ljusstörningar bedöms nu vara försumbara och blir potentiellt sett *positiva och små*.

Luftföroreningar

Det är generellt sett mycket bra för luftmiljön att transporter förs över från väg- till spårtrafik. Det potentiella problemet med partiklar från tågtrafik bedöms bli försumbart eftersom det aktuella planområdet inte innehåller några delvis slutna rum som tunnlar eller inbyggda perronger. Hur stor skillnaden blir mellan järnvägsutbyggnaden och nollalternativ beror till stor del på i vilken omfattning den utbyggda Roslagsbanan förmår hindra ökad biltrafik fram till 2030. Jämförelse görs mellan kollektivtrafikens andel av totalt trafikarbete med respektive utan en utbyggd järnväg. Inga särskilda åtgärder bedöms behövas för att reducera problem med luftföroreningar.

Sammantaget bedöms konsekvenserna med avseende på luftföroreningar bli *positiva och potentiellt stora*.

Grundvatten

Grundvattnet används främst som värmekälla för bergborrade energibrunnar i området. Någon storskalig påverkan av grundvattnet i driftskedet bedöms inte komma att ske. En lokal permanent grundvattensänkning kan komma att ske i anslutning till den nya vägporten genom banvallen på Gamla Karlbergsvägen.

Konsekvenserna för grundvattnet bedöms vara *ingen eller försumbar*.

Dagvatten

Genom järnvägsutbyggnaden kommer avrinningen från området att öka något. Banvallen besprutas med ogräsbekämpningsmedel ungefär en gång per år och

8

D20130227

kontamineras med partiklar från i första hand hjul, spår och bromsar. Mängderna förorenande partiklar är ändå förhållandevis liten jämfört med dagvatten från vägtrafik. En stor del av partiklarna absorberas också i banvallen så att de aldrig når dagvattensystemet. Åtgärder som genomförs på Ballsta-Björkesta torrlägningsföretag syftar till att minska översvämningsrisken runt Ullgrens handelsträdgård, vilket i sig minskar risken för läckage av kväve och fosfor till Vallentunasjön.

Tillstånd till ändringar i torrlägningsföretaget ska sökas hos Miljödomstolen. I samband med det görs en separat miljökonsekvensbeskrivning för de åtgärderna.

Konsekvenserna med avseende på dagvattenhantering bedöms sammantaget bli *positiva och små*.

Markföroreningar

I samband med anläggningsarbeten i och intill spårområdet kommer massor att schaktas och om möjligt nyttiggöras inom projektet om massorna har geotekniskt bra egenskaper och är rena. En miljöteknisk markundersökning visade att i 18 av 22 prover tagna i 15 olika provtagningspunkter är massorna rena, och i övriga prover återfanns lågt till måttligt förhöjda metallhalter. Samtliga prover var rena med avseende på petroleumkolväten, polycykliska aromatiska kolväten (PAH) och växtbekämpningsmedel (herbicider).

Järnvägsutbyggnaden innebär att de föroreningar som påträffats åtgärdas. De påträffade föroreningarna innebär dock försumbar exponering för människa och miljö, varför någon förbättring att tala om inte sker.

Konsekvenserna med anledning av markföroreningar bedöms bli *inga eller försumbara*.

Naturmiljö

Dubbelspårsutbyggnaden kommer till största delen att ske inom befintlig järnvägsmark, och inga skyddade naturområden finns inom järnvägsplanområdet. Natur- och kulturresevatet Björkby-Kyrkviken bedöms inte påverkas av utbyggnaden. Risken för påverkan på Vallentunasjön bedöms sannolikt vara liten eller obefintlig.

Konsekvenserna för naturmiljön bedöms bli *inga eller försumbara*.

Kulturmiljö

Den kulturhistoriskt intressanta stenbron över gamla Karlbergsvägen dokumenteras, rivs och ersätts med en ny bro. Natur- och kulturresevatet Björkby-Kyrkviken bedöms inte påverkas av dubbelspårsutbyggnaden. Inga kända fornlämningar finns inom planområdet.

Konsekvenserna för kulturmiljön bedöms bli *negativa och lokalt små*.

Landskapsbild

Dubbelspårsutbyggnaden sker i anslutning till befintligt spårområde varför konsekvenserna för landskapsbilden blir begränsade. De tydligaste konsekvenserna utgörs av avverkad vegetation längs vissa sträckor samt de skärmar som planeras för att avskärma buller. Avverkningen av vegetation kan upplevas negativt eftersom ett värde försvinner, men positivt med tanke på förbättrad utsikt för tågresenärer. Miljöerna runt Bällsta hållplats, längs Östra Ryttdvägen bearbetas särskilt för att mildra effekterna av höga murar och slänter. Den nya bron över Gamla Karlbergsvägen kompletteras med granitmurar för att anknyta till den gamla bron och gång- och cykelbron över Bällstbergsvägen utformas som en lådbalksbro i trä.

De åtgärder som föreslås för att minska påverkan på landskapsbilden sammanfattas i ett gestaltungsprogram som finns inarbetat i järnvägsplanen.

Sammantaget bedöms konsekvenserna för landskapsbilden bli *negativa och små*.

Rekreation

Vid järnvägen och i dess närhet finns ett antal strövområden i form av skogsstigar, framförallt på östra sidan av spårområdet. Utbyggnaden kommer huvudsakligen ske på västra sidan, varför strövområdena bedöms påverkas marginellt på grund av markintrång. Bullerreducerande samt säkerhetshöjande åtgärder i form av skärmar och stängsel medför en förändrad utsikt där stigarna ligger i direkt anslutning till spårområdet, vilket kan upplevas negativt. Dock kan bullerreduceringen vid tågpassage upplevas positivt.

Inga särskilda åtgärder bedöms vara motiverade utifrån rekreationssynpunkt.

Sammantaget bedöms konsekvenserna för rekreation bli *inga eller försumbara*.

Barriärer

Nuvarande barriärer för friluftsliv och djurlivet utgörs främst av Roslagsbanan och Stockholmsvägen. Gamla Karlbergsvägens vägport under järnvägen utgör en viss barriäreffekt för vägbunden trafik eftersom den är enfilig och har låg fri höjd.

Stängningen av plankorsningen vid Manhemsvägen för fordonstrafik upplevs framförallt av ett antal närboende och av blomsterhandlaren som en mycket negativ barriär. Med utökat spårområde blir utrymmet för bilar mellan spåren och Stockholmsvägen oacceptabelt litet. Stängningen av korsningen för fordonstrafik bidrar positivt till säkerheten längs spåret.

Konsekvenserna i form av barriärer, särskilt för boende och verksamhetsutövare på östra sidan av Bällsta hållplats, bedöms vara *negativa och stora*.

Risk och säkerhet

Generellt leder utbyggnaden till dubbelspår till att risknivån höjs i spårområdet i och med att spårområdet blir bredare, tåg kan komma samtidigt från två håll, turtätheten ökar och hastigheterna kommer att bli högre med nya tåg från 2016/2017. De största

riskerna relaterade till järnvägstrafik med avseende på liv och hälsa är associerade med plankorsningar.

Den nuvarande säkerhetsstandarden längs med spåret varierar längs med sträckan. Större delen av sträckan saknar staket mellan spårområde och omgivning. Längs de sträckor som utgör promenadstråk, huvudsakligen på östra sidan, förekommer staket i viss utsträckning.

Åtgärder föreslås i form av stängsel, förstärkning för bergskärning norr om Bällsta hållplats samt urspårningsräl på broar. Bullerskärnarna tjänar, förutom som bullerdämpare, som barriär för att människor ska ta sig in på spårområdet och förolyckas.

Sammantaget bedöms påverkan i form av risk- och säkerhet som *positiv och liten*, efter att planerade åtgärder vidtagits.

Hushållning med naturresurser

Projektets hantering av massor bedöms utgöra den viktigaste aspekten ur hushållningssynpunkt gällande naturresurser.

Ett överskott av såväl jord- som bergmassor kommer att uppstå i projektet. En liten andel av jordmassorna bedöms preliminärt vara förorenad och kan inte återanvändas inom projektet. Bergmassorna bedöms kunna återanvändas i andra projekt och ca en fjärdedel av jordmassorna bedöms kunna återanvändas inom projektet. Utfyllnad med ändliga naturresurser som naturgrus kommer inte att utföras. Tillförda bergmassor kommer att bestå av bergkross.

Överskottsmassorna kommer att kräva ett betydande transportarbete vilket troligen innebär förbrukning av ändliga resurser i form av dieselolja.

Åtgärdsförslag för att ge god hushållning med naturresurser utgörs främst av återanvändning av så stor del av överskottsmassorna som möjligt.

Miljöpåverkan under byggtiden

Byggtiden för dubbelspårsutbyggnaden beräknas bli ca 2 år. Anläggningsarbeten medför störningar som tidvis kan vara påtagliga. En utbyggnad av projektet kommer tillfälligt att beröra trafiken på några befintliga vägar, gång- och cykelvägar och Roslagsbanan med ökade risker för olyckor. Under byggtiden kommer bullrande verksamheter som schaktning, masshantering, transporter, bergbörning och sprängning, pålning, spontning samt brobyggnad att bedrivas. Byggskedet kommer därför att ge kortvariga bullerstörningar för närboende. Vidare kan störningar i form av damning och vibrationer uppstå i samband med de aktiviteter som berörs ovan. Störningarna kommer huvudsakligen att uppstå under dagtid.

Andra exempel på påverkan som kan uppstå är damning i samband med byggtransporter, grumling i samband med arbeten i vatten och lokal grundvattensänkning i samband med schaktning. Effekterna kommer att följas upp med kontrollprogram och entreprenaderna genomdrivs så att uppsatta kriterier för påverkan inte överskrids. Sammantaget bedöms miljöpåverkan under byggtiden som *negativ och måttlig*.

7. Förutsättningar och förändringar

7.1 Natur och kulturmiljö

Södra Vallentuna karaktäriseras av ett småbrutet landskap med moränhöjder och små uppstickande bergknallar mellan lerfyllda sprickdalar. Norr om Kragstalund, söder om Bällsta hållplats och i områdets norra del sträcker sig järnvägen genom tätortsnära naturområden. Björkby-Kyrkvikens naturreservat berörs inte. Området avvattnas genom diken och ledningssystem till Vallentunasjön som har en otillfredställande ekologisk status, vilket främst beror på övergödning. Den kemiska statusen är god med undantag för kvicksilver. Vallentunasjön har tidfrist till 2021 att uppnå en god ekologisk status.

Den gamla järnvägsbron över Gamla Karlbergsvägen har vackra brostöd i form av gamla stenmurar. Innan bron rivs ska den dokumenteras. Stenarna kan tillvaratas för att användas på annat ställe.

Mindre lokala rekreationsvärden kan finnas i den naturmark som ligger mellan järnväg och bebyggelse. Inom planområdet finns i övrigt inga fornlämningar eller kulturmiljöer av speciellt värde.

7.2 Geotekniska förhållanden

Mellan Kragstalund och Bällsta går järnvägen över ett moränområde underlagrat av berg med uppstickande berg i dagen. I lågpunkter i terrängen överlagras moränen av sediment av silt och lera. Moränen är tjälfarlig. Berget bedöms vara av god kvalitet. Sedimentens djup varierar mellan 1,5- 5 meter.

Vid Karlbergsvägen går järnvägen på bank på lösa sediment, mäktighet är 1-2,5 meter. I läget för nya Bällsta hållplats går järnvägen på bank på lera som har en mäktighet om 2,5-5 m. Mellan Bällsta och Vallentuna går järnvägen omväxlande på sediment av lera, och silt och på morän med en mäktighet om 2-3 meter överlagrat på berg.

På samtliga ställen som beskrivs krävs särskilda grundläggningsåtgärder, på några ställen med tillfälliga grundvattensänknings, för både befintligt och nytt spår.

7.3 Strandskydd

De norra delarna av planområdet ligger inom strandskydd. Genom att det är en befintlig järnväg så är allmänhetens tillgänglighet och rörlighet redan begränsad. I planområdets norra del rätas kurvan söder om Vallentuna ut, vilket innebär att mark som tidigare inte är planlagd tas i anspråk för järnvägen. Det område som tas i anspråk saknar betydelse för allmänhetens tillgänglighet då det ligger mellan Stockholmsvägen och järnvägen. Utbyggnad av ytterligare spår berör inte några

områden inom strandskydd eller inom Björkby-Kyrkvikens naturreservat med särskilda naturvärden.

Det är möjligt att bygga ut järnvägen enligt järnvägsplanen utan att upphäva strandskyddet. Men om det i senare skeden uppstår behov av nya teknikbyggnader, skärmar eller andra byggnader, anordningar och anläggningar som är kopplade till järnvägen kan dispens från strandskyddet vara nödvändigt. Då SL redan ansökt om dispens från strandskyddet kommer kommunen inte att ansöka om upphävt strandskydd i samband med planarbetet.

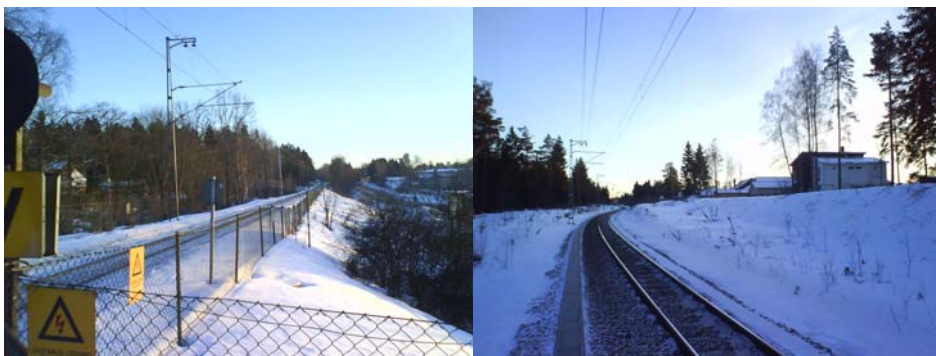
7.4 Riksintressen

Roslagsbanan är klassad som riksintresse. I övrigt berörs inga andra riksintressen av järnvägsutbyggnaden.

7.5 Järnväg och bebyggelseområden

Befintlig järnväg

Järnvägen mellan stationerna utgörs av enkelspår och är smalspårig. Minsta horisontalradie är ca 293 m och minsta vertikalradie är ca 5000 m. Största lutning är ca 21 ‰. Hastigheten på sträckan är 80 km/h. Järnvägen ligger i marknivå eller med låg skärning vid Kragstalund för att sen gå på bank fram till Manhemsvägen. Söder om Manhemsvägen är höjdskillnaden betydande mellan spår och omkringliggande terräng och vägar. Norr om Manhemsvägen går järnvägen in i skärning förbi Bällsta hållplats för att sen gå ut på bank på västra sidan med sluttning ner mot Stockholmsvägen. På östra sidan ligger skärningen kvar längre. Därefter går järnvägen på bank ner mot Vallentuna.



Järnvägen söder om Manhemsvägen Sträckning förbi Fritzbergsvägen

Två planskilda korsningar med väg finns på sträckan, bro över Bällstbergsvägen respektive Gamla Karlbergsvägen. Bron över Bällstbergsvägen är byggd på 1980-talet för dubbelspår. Västra delen av bron nyttjas idag för gång- och cykeltrafik. Bron över Gamla Karlbergsvägen är byggd för ett spår och begränsar biltrafiken i höjd. Vägen under bron är smal och har bara ett körfält.



Korsning med Bällstabergsvägen



Korsning med Gamla Karlbergsvägen

Vid Manhemsvägen finns en plankorsning för gång-, cykel- och biltrafik.

Föreslagen järnvägsutbyggnad

Ett nytt spår läggs på västra sidan och följer befintligt spår med 4,5-7 m spåravstånd. På en mindre sträcka blir det nödvändigt att flytta befintligt spår i sidled. Nya spårets minsta horisontalradie blir 330 m och minsta vertikalradie blir 3300 m. Största lutningen blir 20.9 ‰. Spåren har projekterats för 120 km/h, men kurvorna norr om Bällsta medger endast 90 respektive 110 km/h.

Över Gamla Karlbergsvägen byggs en ny bro i ett läge några meter söder om befintlig bro. Den nya bron görs tillräckligt bred för att rymma dubbelriktad trafik samt en gång- och cykelbana längs med vägen. Förslag till utformning beskrivs under rubriken "Körvägar".

Stödmurar planeras på fyra sträckor väster om nya spåret, vid bullervallen parallellt med Fritzbergsvägen, längs Östra Ryttnäsvägen, vid Bällsta hållplats och norr om Bällsta mot Stockholmsvägen. Stödmurar planeras på två kortare sträckor på östra sidan av befintligt spår mot den branta morän- och bergskärningen norr om Bällsta hållplats. Stödmurarna utförs som platsbyggda eller prefabricerade murar av betong. På en del platser där en högre nivå krävs på anläggningens gestaltning (främst runt Bällsta hållplats) kan murarna kläs med, eller ersättas av, så kallade gabioner.



Referensbild på slänter som stagas upp av gabioner istället för mur

Järnvägsutbyggnaden medför att bullerskärmar och stängsel kommer att sättas upp längs med spåret. Bullerskärm är föreslagen på båda sidor om järnvägen med vissa avbrott vid t ex Bällsta hållplats. Skärmens höjd över räls varierar mellan 2 och 4 meter och dess underkant ska följa terrängen. Var skärmar är planerade och hur höga

de föreslås bli i olika avsnitt framgår av detaljplanens illustration. Avståndet mellan bullerskärm och spårmitt är 4,1 meter på respektive sida. Enligt SL:s elsäkerhetsföreskrift måste avståndet mellan skärm och strömförande del på kontaktledningsstolpen vara minst 2,6 meter. Föreskriften anger även att avståndet mellan skärm och kontaktledningsstolpe bör vara minst 1 m för att underlätta arbeten nära stolpen. Kontaktledningsstolpen är 0,5 meter bred, vilket medför att det blir en meter mellan skärm och kontaktledningsstolpe. På broarna vid Bällstabergsvägen och Gamla Karlbergsvägen är föreslagen bullerskärm placerad 2,6 meter från spårmitt på respektive sida. Befintlig bro vid Bällstabergsvägen är endast 2,4 meter bred från spårmitt på respektive sida. Det medför att en teknisk lösning för infästning av bullerskärm måste tas fram för att säkerställa måttet 2,6 meter mellan bullerskärm och spårmitt. I norra änden av Bällsta station har bullerskärmen en öppning på båda sidor för en korsande gångväg.

Järnvägsområdet är tilltaget så att skärmar ska rymmas inom området. Längs sträckor utan bullerskärm sätts stängsel upp om behov finns.

Befintlig bebyggelse

Väster om järnvägen finns småhusbebyggelse i två områden nära järnvägen. Husen längs Fritzbergsvägen är nybyggda och fastigheterna gränsar mot järnvägsmark och naturmark. En vall är byggd mellan järnvägen och fastigheterna. Längs Östra Ryttdarvägen ligger en rad med bostadsfastigheter. På östra sidan järnvägen finns angränsande bostadsfastigheter både vid Malmbodavägen och längs Klingspors väg.

Just öster om järnvägen mellan Bällstabergsvägen och Svampskogsvägen finns en obebyggd fastighet som är planlagd för kontorsändamål.

Nordost om Bällsta hållplats (nya läget) är delar av tre bostadsfastigheter inkluderade i planen. Enda förändringen jämfört med gällande plan för fastigheterna är att de inkluderade områdena ska vara tillgängliga för allmänna ledningar.

I övrigt påverkas inga bostadstomter direkt av markintrång eller rivning av byggnader.

7.6 Park- och naturmark

Intill Bällsta hållplats, på västra sidan av Stockholmsvägen, finns ett parkområde med uppvuxna träd och plantering. Området påverkas i viss mån av järnvägsutbyggnaden genom anläggning av gångstråk och ledningsomdragningar.

Vid korsningen med Karlbergsvägen ska tidigare vägmark återställas genom gräsplantering och eventuell annan lämplig vegetation.

Övriga naturområden som järnvägen passerar påverkas inte av järnvägsutbyggnaden på annat sätt än av några schaktningsarbeten för ny ledningsdragning.

7.7 Gator och trafik

Körvägar

På tre ställen finns vägar som korsar järnvägen. De tre korsande vägarna är Bällstabergrsvägen, Gamla Karlbergsvägen och Manhemsvägen.

Vägporten vid Bällstabergrsvägens korsning är ca 9-10 meter bred. Vägen har dubbelriktad trafik utan separerad gång- och cykelbana. Inga åtgärder planeras på vägen i samband med järnvägsutbyggnaden.

Gamla Karlbergsvägen leds om under ny järnvägsbro. Den nya bron byggs som en plattrambro och görs tillräckligt bred (11,6 meter) för att rymma dubbelriktad trafik och en separerad gång- och cykelväg. I anslutning till brostöden kan stensättningar med granit användas för att skapa en vacker övergång från bro till omkringliggande naturmark och för att återkoppla till den gamla bronns utformning. Genom att bron byggs i ett läge söder om befintlig bro leds Gamla Karlbergsvägen om från cirkulationsplatsen i korsningen med Karlbergsvägen till korsningen med Bällstalundsvägen. Både anslutningarna till Östra Ryttervägen och vägen till transformatorstationen byggs om.



Referensbild på betongbro som kompletterats med stödmur i granit i anslutning till brostödet

Manhemsvägen stängs för biltrafik och blir en återvändsgata. Redan idag är magasinet för väntande bilar vid bomfällning väster om järnvägen litet. Efter utbyggnad minskar möjligt utrymme för magasin ytterligare. Stängningen bidrar därför till ökad säkerhet för trafikanter. Trafiken kan förväntas öka något vid Angarnsvägens och Gamla Karlbergsvägens korsningar med järnvägen, men genom ombyggnaden av de korsningarna bör trafikökningen inte medföra problem.

Diken på östra sidan av Östra Ryttervägen, som idag ligger på mark som är planlagd som allmän plats för väg övergår till kvartersmark för järnväg. Vägen kan ligga kvar

men kan behöva byggas om i anslutningen mot den nya banvallen. I övrigt påverkas inga av de vägar som går parallellt med järnvägen av utbyggnaden.



Slänt och stödmur/bullerskärm längs Östra Ryttnarvägen bör bearbetas genom terrassering, plantering eller inslag av grönska och glas för att mildra effekten av den höga skärm som mur och skärm skapar

Kollektivtrafik

Huvudsyftet med planen är att möjliggöra en tätare och mindre störningskänslig kollektivtrafik. I och med att ingången till Bällsta hållplats även efter järnvägsutbyggnaden kommer att vara via Manhemsvägen påverkas tillgängligheten inte mer än marginellt för intilliggande bebyggelse.

I samband med stängning av Manhemsvägen för biltrafik och ombyggnad av gångvägar i anslutning till hållplatsen bör möjligheten till cykelparkering, angöring till hållplatsen med bil och intilliggande busshållplatslägen har studerats.

Järnvägsutbyggnaden föranleder inga ytterligare förändringar av kollektivtrafiken.

Parkering och angöring

Parkeringsplatser för bil i anslutning till Bällsta hållplats finns i dagsläget inte. Eventuell pendelparkering bör heller inte anläggas vid hållplatsen då den enbart försörjer ett mindre upptagningsområde, men möjligheten att angöra hållplatsen för att lämna och hämta ("kiss and ride") studeras. Stängningen av korsningen vid Manhemsvägen minskar tillgängligheten till den befintliga blomsterbutiken öster om hållplatsen.

Gång- och cykelvägar

Längs sträckan kan man passera järnvägen i de tre korsningar som nämnts under avsnittet om körvägar. Ingen av de tre korsningarna har separerade gång- och cykelbanor.

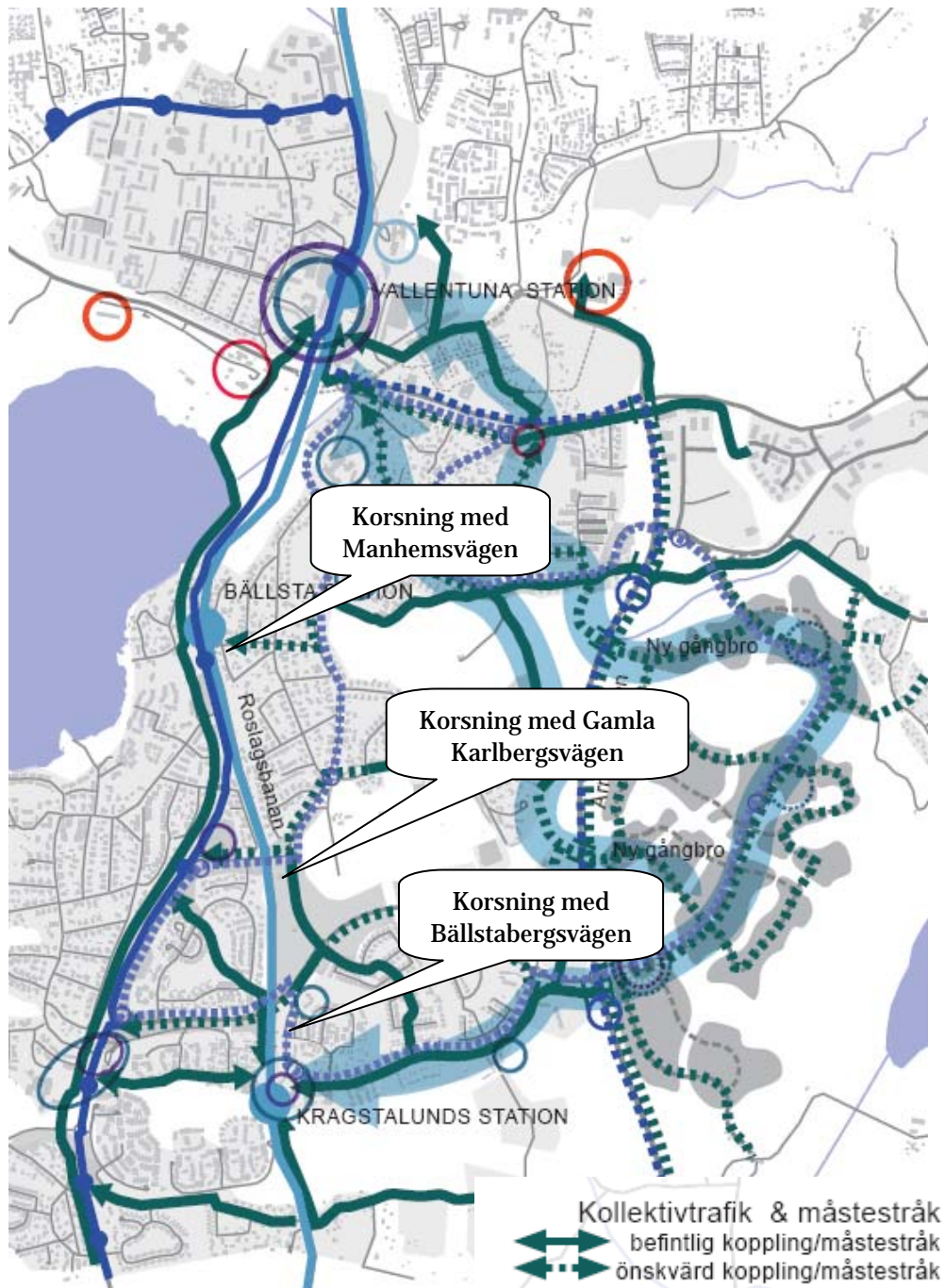


Bild från pågående arbete strukturplan för Södra Vallentuna

Det saknas i dagsläget nästan helt gång- och cykelvägar i ost-västlig riktning i södra Vallentuna. Enligt intentionerna i det pågående arbetet med strukturplan för Södra Vallentuna ska kopplingarna stärkas. Förutom att bättre och fler kopplingar länkar

samman de olika bebyggelse delarna innebär en utbyggnad av gång- och cykelvägnätet att tillgängligheten till Vallentunasjön ökar, vilket är positivt ur ett rekreativt perspektiv.

Järnvägsutbyggnaden medför inga förändringar i vägporten vid Bällstabergsvägens korsning med järnvägen. Parallellt med den befintliga järnvägsbron byggs däremot en ny gång- och cykelbro i nord-sydlig riktning då den gamla bron tas i anspråk för det nya spåret. Bron utförs som en prefabricerad lädbalksbro. Fri höjd över körbanan blir 5,1 meter och brons bredd blir 3 meter. Befintlig gång- och cykelväg byggs om för anslutning mot bron.



Referensbild på lädbalksbro under konstruktion

Järnvägsutbyggnaden föranleder inte att någon anslutning byggs mellan det övre och nedre planet för gång- och cykeltrafik. Men det medför heller inget hinder för att i framtiden genomföra en koppling mellan nord-sydligt och ost-västligt gång- och cykelstråk.

Längs Gamla Karlbergsvägens nya sträckning byggs på södra sidan en separerad gång- och cykelbana från Karlbergsvägen till Bällstalundsvägen. Viktiga målpunkter (bl a övriga gång- och cykelvägnätet, busshållplatser med cykelparkering och bensinstationen) ska nås på bästa sätt och så att risken för olyckor minimeras. Möjligheter och hinder längs sträckan Bällstalundsvägen-Stockholmsvägen bör studeras vidare. På östra sidan av järnvägen byggs anslutningar mot befintlig gång- och cykelväg längs Karlbergsvägen om.

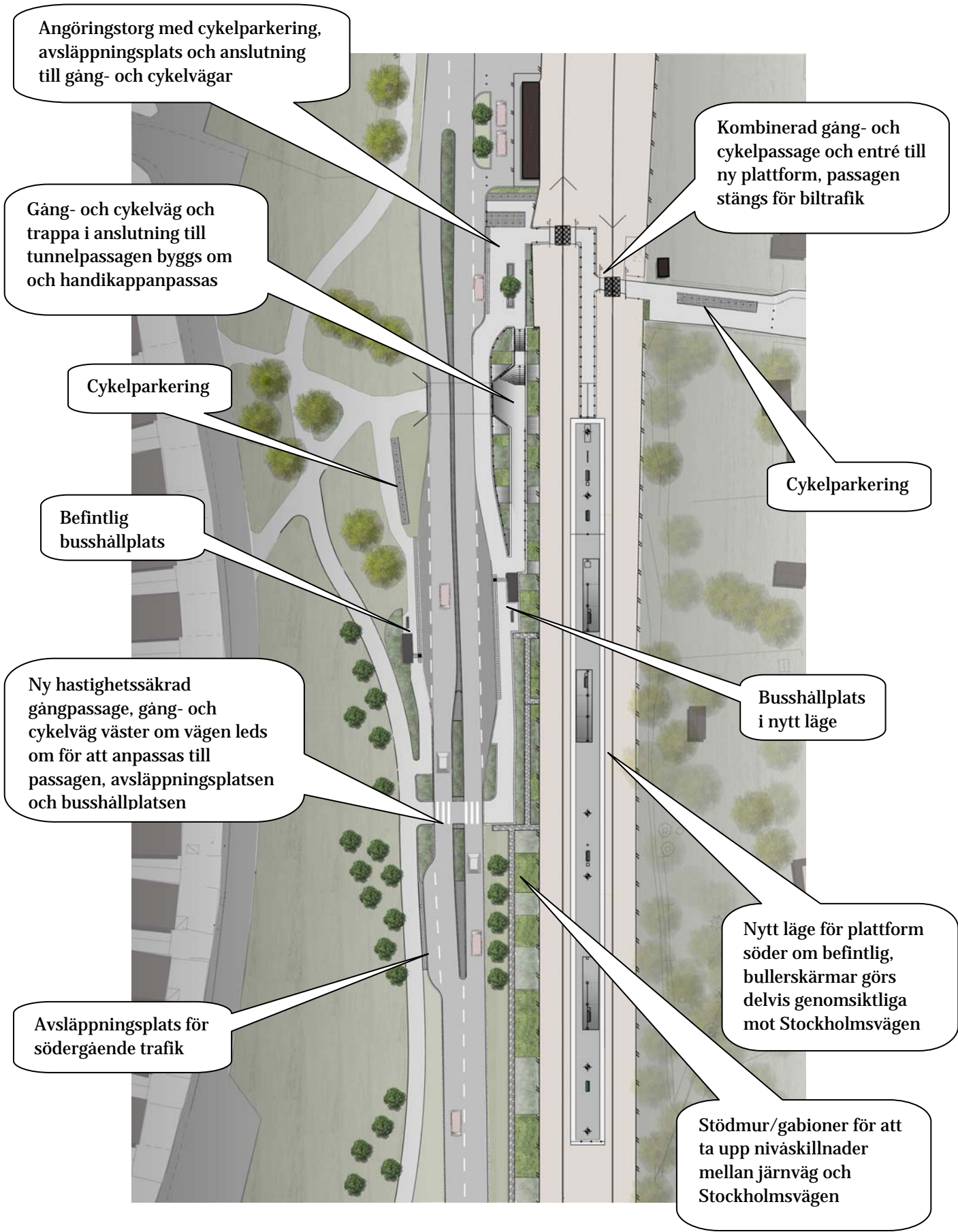
Genom att järnvägens korsning med Manhemsvägen stängs för biltrafik försvinner all trafik på Manhemsvägen mellan järnvägen och Klingspors väg med undantag av angöringstrafik till fastigheterna intill vägen. Genom järnvägsutbyggnaden behöver trappor och anslutningar till busshållplatsen på Stockholmsvägens östra sida byggas om. Öster om Manhemsvägens korsning med järnvägen smalnas vägområdet av och delar av det används för cykelparkering. På den västra sidan skapas ett mindre angöringstorg i direkt anslutning till korsningen med järnvägen. Vid torget finns cykelparkeringsplatser, angöringsparkering och anslutande gång- och cykelvägar till närliggande busshållplatser och passage över Stockholmsvägen. Passagen placeras strax söder om den befintliga gångtunneln under Stockholmsvägen och hastighetssäkras. Hastighetssäkringen kan utformas med farthinder, men även själva vägområdet omformas så att det signalerar lägre fart till bilisterna genom att norr- och södergående körbanor separeras med en bredare mittremsa som på sina ställen kan breddas och utformas som plantering. Utformningen av anläggningarna runt Bällsta hållplats är en del i att skapa ett mer stadsmässigt gaturum längs sträckan.



Sektion från väster till öster strax norr om den nya passagen över Stockholmsvägen vid Bällsta hållplats



Förslag till utformning av skärm med glas- och vegetationsinslag intill Bällsta hållplats, sektion på ny trappa och ramp i anslutning till tunnelpassagen



Angöringstorg med cykelparkering, avsläppningsplats och anslutning till gång- och cykelvägar

Gång- och cykelväg och trappa i anslutning till tunnelpassagen byggs om och handikappanpassas

Cykelparkering

Befintlig busshållplats

Ny hastighetssäkrad gångpassage, gång- och cykelväg väster om vägen leds om för att anpassas till passagen, avsläppningsplatsen och busshållplatsen

Avsläppningsplats för södergående trafik

Kombinerad gång- och cykelpassage och entré till ny plattform, passagen stängs för biltrafik

Cykelparkering

Busshållplats i nytt läge

Nytt läge för plattform söder om befintlig, bullerskärmar görs delvis genomskinliga mot Stockholmsvägen

Stödmur/gabioner för att ta upp nivåskillnader mellan järnväg och Stockholmsvägen

7.8 Teknisk försörjning

Järnvägsutbyggnaden medför inget ökat behov av teknisk försörjning men innebär att befintliga ledningar för vatten, spillvatten, dagvatten, fjärrvärme, el, tele och bredband påverkas. Nya ledningar dras i möjligaste mån inom allmän plats i detaljplanen eller i intilliggande gällande detaljplaner. Där det inte är möjligt och där ledningar behöver korsas banvallen läggs u-områden in på kvartersmark i plankartan.

Vatten, spillvatten och dagvatten

Både huvudledning för vatten och lokala allmänna vatten- och spillvattenledningar (avloppsledningar) påverkas av järnvägsutbyggnaden. Flera korsande ledningar behöver byggas om eller åtgärdas på annat sätt. Det finns även ledningar som löper parallellt med järnvägen som behöver flyttas.

Flera allmänna dagvattenledningar och diken berörs av järnvägsutbyggnaden. Diket längs Gamla Karlbergsvägen ingår i Ballsta-Björkesta torrlägningsföretag. Genom anläggande av ny trumma och omledning av diket förbättras dikets avledningsförmåga och risken för översvämningar vid handelsträdgården öster om järnvägen minskar.

SL:s egna ledningar för dränering av banvallen kan med fördel ligga inom kvartersmark för järnvägstrafik ("Tj" i plankartan). Allmänna ledningar eller torrlägningsföretagens diken placeras så långt möjligt inom allmän plats.

Innan dagvatten förs vidare till kommunens dagvattenledningssystem, och i slutänden Vallentunasjön, ska det fördröjas och renas enligt Oxundaåns dagvattenpolicy.

El, tele och data

Flera ledningsnät för el-, tele- och datatrafik finns i och kring järnvägen. Flera korsande ledningar behöver ledas om eller åtgärdas på annat sätt. Det finns även ledningar som löper parallellt med järnvägen som behöver flyttas.

Fjärrvärme

En fjärrvärmeledning korsar området i dess södra del. Ledningen ligger kvar och markeras i plankartan med u-område.

8. Störningar

Ökad trafik och högre hastighet (möjlig hastighetsökning om befintliga fordon byts ut) medför ökat buller. Som anges i järnvägsplanens MKB ställs dock högre krav vid väsentlig ombyggnad av järnväg, vilket gör att åtgärder vidtas för att begränsa bullret.

Bullerstörningars effekter bedöms med hjälp av riktvärden. Järnvägsutbyggnaden klassas som väsentlig ombyggnad av järnväg, vilket innebär att de riktvärden som riksdagen angett i Infrastrukturpropositionen från 1997 normalt inte bör överskridas. Riktvärdena för utomhusmiljö avser frifältsvärden utanför fönster/fasad eller till frifältsvärden korrigerade värden. I Svensk standard för byggakustikljudklassning av

utrymmen i byggnader finns krav på ljudnivå inomhus från trafikbuller för olika verksamheter, t ex undervisningslokaler och kontorslokaler angivna. Kraven avser en mycket hög ljudstandard. Vid upprättande av bullerskyddsåtgärderna bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivåerna inte kan reduceras till nivåer som anges i riktlinjerna bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrider.

Bullerskyddsåtgärder, inklusive bullerskärmar längs spåren, fastställs i samband med att järnvägsplanen fastställs av Trafikverket.

Under byggtiden kommer störningar från transporter och anläggningsarbeten att förkomma. Störningarna ska i möjligaste mån begränsas till dagtid vardagar.

9. Administrativa frågor

Detaljplanens genomförandetid är 10 år.

10. Medverkande tjänstemän

I planarbetet har följande tjänstemän inom kommunen deltagit:

| | |
|-----------------|-----------------------|
| Malin Mårdén | planarkitekt |
| Jenny Fäldt | exploateringsingenjör |
| Tobias Sahlman | miljöplanerare |
| Maria Rydell | landskapsarkitekt |
| Bertil Sjögrund | projektledare väg |

Övriga som deltagit är:

| | |
|-----------------------|--|
| Nina Johansson | VA-ingenjör, Roslagsvatten |
| Björn Olofsson | VA-ingenjör, Roslagsvatten |
| Christer Thoursie | VA-ingenjör, Norrvatten |
| Margareta Mizgalewicz | VA-ingenjör, Norrvatten |
| Mattias Nilsson | planarkitekt, Tengbom Stockholm |
| Ingegerd Hedmark | exploateringsingenjör, Structor FM Projektutveckling |

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Shula Gladnikoff
Tf planeringschef

Malin Mårdén
Planarkitekt



GENOMFÖRANDE - BESKRIVNING

Detaljplan för

ROSLAGSBANAN, ETAPP 1

Omfattande sträckan Kragstalund-Vallentuna i Vallentuna kommun, Stockholms län

D20130227



**Vallentuna
kommun**

Innehåll

| | |
|---|----------|
| 1. Allmänt | 3 |
| 2. Organisatoriska frågor | 3 |
| 2.1 Tidplan | 3 |
| 2.2 Genomförandetid | 3 |
| 2.3 Ansvarsfördelning, huvudmannaskap | 3 |
| 2.4 Avtal | 4 |
| 3. Fastighetsrättsliga frågor | 4 |
| 3.1 Fastighetsbildning mm..... | 4 |
| 4. Ekonomiska frågor | 5 |
| 4.1 Planekonomi | 5 |
| 4.2 Övriga kostnader | 5 |
| 5. Tekniska frågor | 5 |
| 5.1 Vatten- och avlopp(VA) | 5 |
| 5.2 Dagvatten..... | 6 |
| 5.3 Buller | 6 |
| 6. Tillstånd..... | 6 |
| 7. Medverkande tjänstemän..... | 7 |

1. Allmänt

Genomförandebeskrivningen redovisar de organisatoriska, fastighetsrättsliga, tekniska och ekonomiska åtgärder som behövs för ett ändamålsenligt och i övrigt samordnat plangenomförande. Genomförandebeskrivningen har inte någon självständig rättsverkan utan ska fungera som vägledning till de olika genomförandeåtgärderna. Avgörande frågor som rör fastighetsbildning, vatten- och avloppsanläggningar (VA), vägar m.m. regleras genom respektive speciallag.

2. Organisatoriska frågor

2.1 Tidplan

Förslag till detaljplan var utsänt för samråd från maj 2011 till juli 2011. Utställning av planförslaget har hållits under december 2011. Detaljplanen beräknas kunna antas under våren 2012.

2.2 Genomförandetid

Detaljplanen har en genomförandetid på 10 år från den dag detaljplanen vunnit laga kraft. Efter genomförandetiden fortsätter detaljplanen att gälla och ge byggrätt som tidigare tills kommunen ändrar eller upphäver detaljplanen.

2.3 Ansvarsfördelning, huvudmannaskap

Vallentuna kommun är huvudman för allmän platsmark och ansvarar för skötsel och underhåll av HUVUDGATA, LOKALGATA, GCVÄG, TORG och PARK inom planområdet.

AB Storstockholms lokaltrafik (SL) ansvarar för utbyggnaden av dubbelspåret för Roslagsbanan och därmed även för att lösa mark i erforderlig omfattning.

Elverket Vallentuna AB ansvarar för markförlagda elledningar inom detaljplaneområdet.

Vallentunavatten AB är VA-huvudman för allmänna VA-anläggningar inom verksamhetsområden för allmänt vatten, spillvatten och dagvatten.

Norrvatten AB är ledningsägare för huvudvattenledningar inom detaljplaneområdet.

Ett antal äldre byggnadsplaner med enskilt huvudmannaskap berörs av föreslagen detaljplan. Vallentuna kommun har dock tidigare övertagit ansvaret för vägar inom berörda områden varför inga enskilda föreningar kommer att beröras.

Kommunalt huvudmannaskap innebär att kommunen svarar för genomförande av detaljplanen och den framtida driften inom allmän platsmark d.v.s. ser till att gator m.m. byggs ut i enlighet med detaljplanen.

2.4 Avtal

Vallentuna kommun och SL har tecknat en avsiktsförklaring gällande förutsättningarna för projektets planering och genomförande. Nästa steg är att teckna genomförandeavtal och markavtal. Genomförandeavtalet ska bl.a. reglera kostnader och ansvar för genomförandet av utbyggnaden. Markavtalen ska reglera fastighetsrättsliga frågor mellan parterna.

SL ska teckna separata genomförandeavtal med ledningsägare avseende ansvar och åtagande för erforderliga ledningsomläggningar. (Vallentunavatten AB, Norrvatten, Elverket Vallentuna AB, E.ON Värme, Skanova, Stokab m fl).

Samtliga genomförande- och markavtal ska vara undertecknade före detaljplanens antagande.

SL avser även att teckna överenskommelser om fastighetsreglering med berörda fastighetsägare för att lösa mark som erfordras för utbyggnaden.

3. Fastighetsrättsliga frågor

3.1 Fastighetsbildning mm

Ett antal fastigheter berörs av permanenta marklösen längs den aktuella sträckan. Fastigheterna ägs av Vallentuna kommun och Prästlönetillgångar, Svenska Kyrkan. Till detta kommer ett flertal privatägda fastigheter som berörs av tillfälligt intrång under byggtiden.

Allmänna VA-ledningar inom allmän platsmark är säkrade genom avtal med Vallentuna kommun.

För att säkra de allmänna ledningarna ska befintliga ledningsrätter och servitut justeras till de nya lägena dit de måste flyttas. Ledningsrätter och servitut bildas för de u-områden som angivits på plankartan. För fastigheterna vid Malmbodavägen

(Bällsta 2:54, 2:55, 2:74, 2:75, 2:566 och 2:880) säkrades ledningarnas läge i samband med att anslutningsavtalen skrevs för fastigheterna. För fastigheten Bällsta 2:75 finns ett befintligt avtalsservitut.

För att säkra områden för allmän gång-, cykel- och körtrafik bildas, för kommunägd fastighet, servitut inom områden som markerats med x respektive z.

Befintlig ledningsrätt för Norrvatten AB ska omprövas då ledningen kommer att förändras i samband med utbyggnaden.

4. Ekonomiska frågor

4.1 Planekonomi

Ansvar för kostnader för planläggningen regleras i avsiktsförklaring tecknad mellan SL och kommunen.

4.2 Övriga kostnader

Kostnader och övriga åtaganden regleras i kommande genomförandeavtal mellan Vallentuna kommun och SL. SL svarar för alla kostnader som föranleds av utbyggnaden av Roslagsbanan, inklusive erforderliga ledningsomläggningar. SL svarar även för de förrätningskostnader som uppstår med anledning av utbyggnaden.

5. Tekniska frågor

5.1 Vatten- och avlopp(VA)

Området ligger idag delvis inom verksamhetsområdet för allmänt vatten, spillvatten och dagvatten. Detaljplanen kommer att medföra stora ledningsomläggningar av allmänna VA-ledningar.

Norrvattens ledning är delvis belägen inom detaljplaneområdet och kommer att påverkas av utbyggnaden. Delar av ledningen måste läggas om i samband med utbyggnaden.

Utredning av övriga ledningars påverkan pågår, omläggningar kan komma att krävas för ett flertal ledningar inom planområdet.

5.2 Dagvatten

Lokalt omhändertagande av dagvatten, LOD skall så långt som möjligt gälla för järnvägsområdet. Överskottsvatten skall avledas lokalt till närliggande diken, grus- och gräsytor, där dagvatten helt eller delvis kan infiltrera och renas innan avledning sker till recipienten. Om det i det fortsatta arbetet med projektering inför järnvägsutbyggnaden visar sig att avledande av överskottsvatten via det allmänna dagvattennätet krävs, skall planområdet helt eller delvis ingå i det allmänna verksamhetsområdet för dagvatten.

Ett kontrollprogram för dagvattenkvaliteten skall upprättas av SL i samråd med kommunen och Vallentunavatten AB.

5.3 Buller

Bullerutredning har genomförts i samband med framtagandet av järnvägsplanen. I denna beskrivs erforderliga åtgärder för att hantera att de flesta fastigheterna i spårområdets närhet utsätts för max-ljudnivåer som överskrider riktvärdena.

Anläggande av bullerskärmar föreslås generellt längs sträckor där fastigheter berörs av för höga bullernivåer. Skärmarnas höjd varierar mellan 2,5 och 4 m från lokal marknivå. Enstaka hus berörs av kompletterande åtgärder i form av fönsteråtgärder och/eller att uteplatser förses med lokala skärmar eller andra åtgärder. Verksamhetsutövaren SL kommer efter utförda bulleråtgärder verifiera funktionen av dessa.

6. Tillstånd

Erforderliga tillstånd för utbyggnaden beskrivs i järnvägsplanen.

SL som anläggningsägare kommer att tillse att erforderliga mark- och bygglov söks. Exempelvis krävs bygglov och bygganmälan för teknikhus vid Bällsta samt för stödmurar och bullerskärmar. Vidare erfordras Lantmäteriets beslut om förtida tillträde och anmälan om schakt i förorenad mark.

SL svarar för, bekostar och söker samtliga övriga tillstånd och anmälningar som kan komma att behövas för järnvägsprojektets genomförande, vilket kan komma att beröra både järnvägsanläggning och anslutande kommunala anläggningar.

Utöver de miljöåtgärder som beskrivs i järnvägsplanen räknar SL med att följande tillståndsärenden ska hanteras inom järnvägsprojektet:

- Upplysning och anmälan avseende förorenade massor.
- Arbete i strandskyddsområde, Vallentunasjön.

- Anmälan om vattenverksamhet för tillfälliga arbeten vid grundläggning av bro över Gamla Karlbergsvägen och urgrävning vid Bällsta station.
- Omprövning av Bällsta-Björkesta torrlägningsföretag angående nya avvattningsnivåer med anledning av omgrävning av dike vid Gamla Karlbergsvägen.
- Kulvert Bällsta hållplats.

7. Medverkande tjänstemän

Detaljplanen har tagits fram av Vallentuna kommun i samarbete med Tengbom Arkitekter och Structor FM Projektutveckling AB.

Medverkande från Vallentuna kommun:

Jenny Fäldt, projektledare och exploateringsingenjör

Malin Mårdén, planarkitekt

Tobias Sahlman, miljöplanerare

Maria Rydell, landskapsarkitekt

Bertil Sjögrund, projektledare väg

Övriga medverkande har varit:

Nina Johansson och Björn Olofsson, Roslagsvatten AB

Christer Thoursie och Margareta Mizgalewicz, Norrvatten AB

Vallentuna samhällsbyggnadsförvaltning

Eva Anderling

Exploateringschef

Jenny Fäldt

Projektledare