

Tillhör byggnadsnämndens beslut  
1984-08-01, § 278 betygar:

*Christina Halalay*

Tillhör kommunfullmäktiges beslut  
1984-08-27 § 209 betygar:

*Per Erik Björk*

SÖDRA STAMBANAN VII  
INOM NORRA SOLGÅRD  
inom kommundelarna  
Fullersta och Sjödalen  
i Huddinge kommun

Förslag till stadsplan  
upprättat i april 1984

BESKRIVNING

ARSTVA, ESKERÅS OCH SÖDRA LÅN	
Planeringsförslaget	
Planområdet	
1984-09-10	
II	082 138 84

HANDLINGAR

Planförslaget utgöres av följande handlingar avsedda att fastställas:

- o Stadsplanekarta i skala 1:1000
- o Stadsplanebestämmelser

Till planförslaget hör dessutom

- o Denna beskrivning
- o Illustrationsplan i skala 1:1000
- o Bullerutredning S-2245-B. Utförd av Ingemanssons Ingenjörbyrå AB
- o Redovisning av samråd och tidigare handläggning, stadsbyggnadskontorets PM 1984-02-29 samt tjänsteutlåtande 1984-04-24.

PLANDATA

Planområdets läge  
och area

Planområdet ligger i norra Solgård inom kommundelen Sjödalen och omfattar järnvägsområdet från gångbron - över järnvägen och väg 226, som förbinder Solgård med den separata gång- och cykelvägen längs väg 226 - i norr. Söderut sträcker sig planförslaget till fastigheten Solgård 1:163 där Merkuriusvägen kraftigt böjer av från järnvägen. Planförslaget innehåller också de tomter som ligger på järnvägsområdets sydöstra sida.

Planområdets area är 7,3 hektar.

PLANERINGSFÖRUT-  
SÄTTNINGAR

Befintliga planer

Generalplan

I beskrivningen till generalplan för Huddinge kommun 1978 redovisas att "södra stambanan avses byggas ut till fyra spår mellan Älvsjö och Flemingsberg så att en uppdelning sker mellan fjärr- och lokaltrafik."

Områdesplan

I beskrivning till områdesplan för Östra Solgård godkänd av byggnadsnämnden 1976-01-28 redovisas: "SJ som av regeringen fått i uppdrag att projektera utbyggnaden av framtida 3:e och 4:e spår inom denna bandel, har under hand redovisat markbehovet för denna utbyggnad. I enlighet härmed har utöver den mark som redan tagits i anspråk för järnvägsändamål ytterligare mark reserverats omedelbart sydost om nuvarande spår."

## Detaljplaner

Planförslaget berörs ej direkt av tidigare stadsplaner men av följande avstyckningsplaner

Litt 9-E Solgård, Flemingsberg, Grantorp fastställd 27-04-12  
Litt 9-E-1 Holmgård fastställd 30-01-07

Planförslaget gränsar dessutom till följande stadsplan

Litt 9-A-2 Västra Solgård fastställd 82-12-03

Utomplansbestämmelser (UPL) råder på södra delen av järnvägsområdet.

## Byggnadsförbud

För planområdet råder byggnadsförbud enligt 35 § byggnadslagen till 1985-03-19.

## Statliga och kommunala beslut

Mellan Svenska staten, Statens järnvägar och Stockholms läns landsting träffades 1983-09-19 en överenskommelse om utbyggnad av spårkapaciteten i Stockholmsregionen. Överenskommelsen innebär bl a utbyggnad av två nya spår på sträckan Älvsjö-Flemingsberg, ombyggnad av befintliga stationer på sträckan och uppförande av ny lokaltågsstation i Flemingsberg.

Överenskommelsen förutsätter ändring av gällande stadsplaner för stora delar av bansträckningen genom Huddinge kommun. Sträckan har i en första omgång uppdelats i sex delplaner I-IV samt VII och VIII, vilka handläggs gemensamt.

Byggnadsnämnden beslöt 1983-12-14 att uppdra åt stadsbyggnadskontoret att genom samråd med berörda myndigheter och sakägare inhämta deras synpunkter inför det fortsatta planarbetet. Nämnden har därefter informerats om det pågående planarbetet vid sammanträden 1984-02-24 och 1984-03-21.

## Befintliga förhållanden, markens användbarhet

### Terräng och vegetation

Området består till större delen av måttligt kuperade villatomter med uppvuxna trädgårdar. Dels vid Mercuriusvägen och järnvägen, dels på ömse sidor om Fornborgsvägen finns lägre och planare område.

### Geoteknik

Enligt översiktlig byggnadsgeologisk karta över Huddinge kommun består de högre delarna av kv Morgonstjärnan och kv Pluto av berg i dagen eller berg på ringa djup. Två områden har lös jord, dvs lerjord utan genomgående torvskorpa. Dessa båda områden finns dels på ömse sidor av Fornborgsvägen, dels på det lägre området mellan Mercuriusvägen och järnvägen.

### Fornminnen

Inga fornminnen är registrerade inom planområdet.

bebyggelse

Inom planområdet finns 23 friliggande enbostadshus.

Jägar och trafik

Gatorna inom planområdet har genomgående låg standard. Körbanebredderna varierar mellan 3,5-5,0 meter och gångbanor saknas.

## PLANFÖRSLAGET

### Syfte

Det huvudsakliga syftet med planförslaget är att möjliggöra spårutbyggnaden. Järnvägens s k barriäreffekt är emellertid mycket påtaglig och antalet punkter där gång- och cykeltrafik kan korsa järnvägen är mycket få, varför planförslaget även syftar till att förbättra situationen för dessa trafikantgrupper genom att möjliggöra utbyggnad av nya gångtunnlar genom järnvägsbanken.

Ett betydande inslag i planarbetet har varit att belysa konsekvenserna av spårutbyggnaden ur miljösynpunkt. Exempel på faktorer som här har behandlats är intrång på bostadsfastigheter, vibrationer och buller från järnvägstrafiken.

### Buller

Som grund för bedömningen av tågtrafikbullret längs stambanan utförde Ingemanssons Ingenjörbyrå på byggnadsnämndens uppdrag en utredning år 1975, då frågan om spårutbyggnaden först aktualiserades av SJ. I denna utredning redovisades dels det av tågtrafiken alstrade bullret år 1975, dels efter den föreslagna spårutbyggnaden. Dessutom redovisades effekten av bullerskyddsskärmar längs vissa delar av spårområdet. De av SJ lämnade uppgifterna om tågtäthet, hastighet m m låg till grund för utredningen.

I samband med att planarbetet för spårutbyggnaden påbörjades år 1983, uppdrog byggnadsnämnden åt Ingemanssons Ingenjörbyrå att göra en ny utredning utifrån de de kända förutsättningarna beträffande tågtrafiken. I denna utredning redovisas effekten av en 2 meter hög bullerskyddsskärm längs hela spårsträckan. Dessutom redovisas samtliga punkter där den momentana ljudnivån utan skärmning överstiger 100 dB(A) vid husfasad. I samband med behandlingen av utredningen presenterade SJ nya uppgifter beträffande tågtrafikens omfattning, varför utredningen reviderades med hänsyn till detta. Den reviderade bullerutredningen (S-2245-B) har sedan lagts till grund för den slutliga utformningen av planförslaget.

Avsaknaden av riktlinjer för tågtrafikbuller har inneburit stora svårigheter att tillämpa de uppgifter som redovisas i bullerutredningen. Skillnaden i karaktär mellan tåg- respektive vägtrafikbuller gör det svårt att tillämpa de gränsvärden för buller som anges för vägtrafik när det gäller tågtrafik. Den grundläggande målsättningen för planarbetet är därför att inga bostadsfastigheter skall erhålla högre bullervärden efter spårutbyggnaden än de hittills haft. Planområdet har avgränsats så att de fastigheter som erhåller mer än 70 dB(A) vid husfasad utan skärmning ingår i planområdet. Bullerskyddsskärm föreskrivs i planförslaget längs de sträckor där bostadsfastigheter inom planområdet annars skulle erhålla en förhöjd bullernivå. Detta innebär att de flesta fastigheterna erhåller en

lägre bullernivå än de hittills haft. I planförslaget har också berörda fastigheter givits en särskild bestämmelse, innebärande att ingående byggnader vid ny- och/eller ombyggnad skall utformas med särskild hänsyn till tågtrafikbullret. Detta betyder dels att fasaderna och framför allt fönsterkonstruktionerna bör väljas så att största möjliga ljudavskärmning erhålles, dels att planlösningen bör utformas så att särskilt bullerkänsliga utrymmen ej placeras mot järnvägen. Vidare bör uteplatser o d lokaliserats i så skyddat läge som möjligt med hänsyn till bullret.

Planförslaget syftar således till att inte försämra bullersituationen för de boende längs järnvägen på grund av spårutbyggnaden. Dock måste det konstateras att många bostadsfastigheter längs järnvägen redan idag har mycket höga bullervärden. Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Huddinge kommun har därför begärt att Statens naturvårdsverk skall behandla frågan. Parallellt med planarbetet pågår därför ytterligare utredningar i bullerfrågan i syfte att med stöd av miljöskyddslagen meddela ev föreskrifter angående förbättring av bullermiljön utöver de åtgärder som anges i planförslaget.

### Vibrationer

Vid tågpassager känns i vissa bostadshus längs järnvägen redan idag skakningar. Spårutbyggnaden innebär att järnvägen flyttas närmare bebyggelsen, huvudsakligen på den östra sidan. Detta, tillsammans med den ökade hastigheten efter utbyggnaden, innebär en klar risk för ökade vibrationer för vissa fastigheter. För att förhindra vibrationer i bostadshusen kommer marken att stabiliseras med kalkpelare på de sträckor längs järnvägen där markens beskaffenhet är sådan att vibrationer kan befaras. Denna bankpålning innebär också att intrånget på bostadsfastigheterna blir mindre än om järnvägsbanken skulle stabiliseras genom uppbyggnad av s k tryckbankar.

Som en uppföljning av de vidtagna åtgärderna avser SJ att, i samråd med Huddinge kommun, ställa upp apparatur för mätning av vibrationer såväl före som efter spårutbyggnaden.

Utöver de här nämnda åtgärderna har miljö- och hälsoskyddsnämnden, i den ovan nämnda skrivelsen till naturvårdsverket angående tågtrafikbuller, även begärt att frågan om vibrationer från tågtrafiken behandlas med avseende på miljöskyddslagen.

### Bebyggelse

De två nya spåren avses byggas öster om befintliga spår vilket medför intrång på de fastigheter som gränsar till järnvägen på denna sida.

Byggnaden på fastigheten Solgård 1:51 bedöms, på grund av den omedelbara närheten till de planerade spåren, inte kunna bestå, men en ny byggrätt längre ned på fastigheten har föreslagits. På grund av närheten till järnvägsutbyggnaden men också på grund av den gångväg som skall förbinda Lilla Solgårdsvägen och Fornborgsvägen vidare till gångbron över järnvägen och väg 226 slås två byggnader ut. Kv Morgonstjärnan 1 får en ny byggrätt längre ned på fastigheten där det är mindre bullerstört. Kv Kräftan 18 har föreslagits bli park. Denna

fastighet drabbas förutom av järnväg och gångväg med stora slänter även av ett skaft - ny tillfart - till fastigheten Kräftan 19.

Planbestämmelserna föreskriver en minsta tomtstorlek på 800 m<sup>2</sup> men ger byggnadsnämnden rätt att när särskilda förhållanden föreligger medge mindre tomter, dock ej mindre än 700 m<sup>2</sup>. I det senare fallet kan alltså gränsen 800 m<sup>2</sup> underskridas utan dispensförfarande och med relativt enkel handläggning. Sådana särskilda förhållanden som kan åberopas är intrång av gata i befintlig fastighet och speciella terrängförhållanden.

Byggnadsrätten begränsas till en femtedel (1/5) av tomtytan, dock ej över 200 m<sup>2</sup>. Utöver angivet våningstal får vind inte inredas. Den maximala byggnadsytan inkluderar även ev friliggande garage-förrådsbyggnad.

Genom planerade bullerskyddsåtgärder kommer samtliga fastigheter att få en förbättring på mellan 2 och 10 dB(A) ekvivalentnivå jämfört med befintliga förhållanden.

### Vägar och trafik

#### Gator

Spårutbyggnaden medför att Fornborgsvägen och Lilla Solgårdsvägen stängs av och avslutas med varsin vändplan.

Fornborgsvägens vändplan gör intrång på fastigheten Morgonstjärnan 1 och Lilla Solgårdsvägen på kommunägd mark.

För övriga gator inom planområdet föreslås ingen ändring. De gatuhöjder som anges i planförslaget ansluter till befintliga nivåer.

#### Gång- och cykeltrafik

På grund av spårutbyggnaden försvinner Lilla Solgårdsvägen på delen utefter järnvägen. En ny gång- och cykelväg har föreslagits här. Den ansluts till den befintliga Solgårdbron och fortsätter i gång- och cykelvägen utefter väg 226 mot Huddinge Centrum. I övrigt förutsätts gång- och cykeltrafiken ske på det befintliga gatunätet.

### Teknisk försörjning

Genom utökningen av spårområdet påverkas vissa befintliga VSD-, el- och teleledningar längs spårsträckan. En särskild förteckning över dessa ledningar har upprättats och enligt avtal mellan Huddinge kommun och SJ, skall kommunen ombesörja projektering, omläggning och nyanläggning av de kommunala ledningar som måste förändras på grund av spårutbyggnaden.

### PLANGENOMFÖRANDE

#### Huvudmannaskap

Huvudman för spårutbyggnaden är SJ. 1984-05-07 undertecknades ett avtal gällande ansvars- och kostnadsfördelning mellan SJ och Huddinge kommun.

Tidplan -  
Etappindelning

Enligt SJ:s tidplan skall byggnadsarbetet påbörjas 1984-08-01 och vara avslutat hösten 1987. Arbetet kommer att utföras etappvis med början i norr enligt följande förteckning:

ETAPP	SPÅRSTRÄCKA	BYGGSTART	FÄRDIGT
1	Kommungränsen - Skeppsmyreparken	augusti 1984	sommaren 1986
2	Skeppsmyreparken - Solgård	december 1984	hösten 1987
3	Solgård - Flemingsberg	feb/mars 1985	hösten 1986

Expropriation

Markfrågor avses lösas genom expropriation. SJ har hos regeringen begärt tillstånd till expropriation av mark för spårutbyggnaden och expropriationstillstånd har beviljats genom regeringsbeslut 1984-03-22.

SAMRÅD

Under planarbetet har samråd ägt rum med berörda fastighetsägare, länsstyrelsen, vägförvaltningen, Statens järnvägar och berörda regionala och kommunala förvaltningar. Inkomna synpunkter har sammanfattats i planavdelningens PM, upprättat 1984-02-29.

STADSBYGGNADSKONTORET  
Planavdelningen



Sören Torstendahl  
planchef



Eva Kamph  
planingenjör