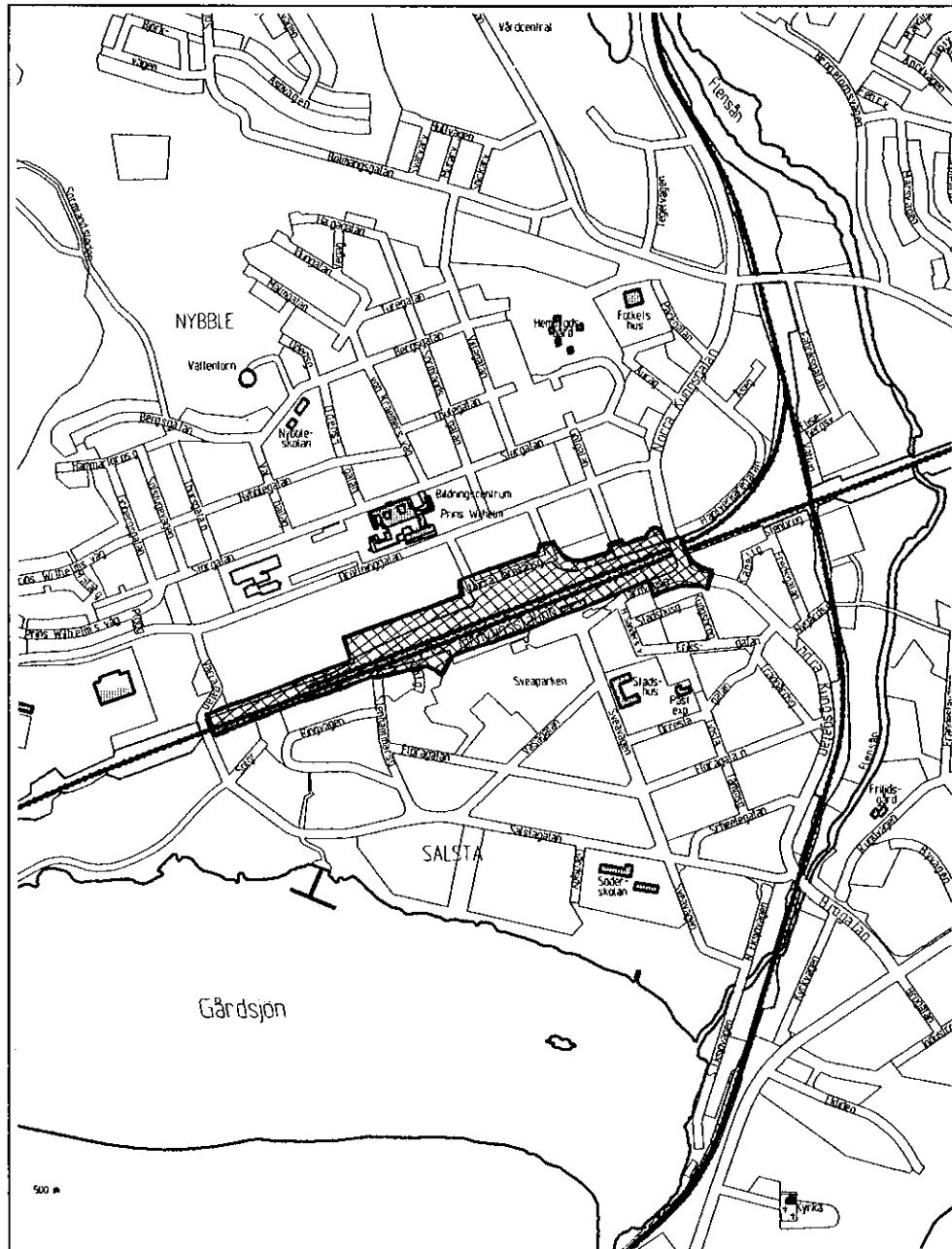


Detaljplan för

Ombyggnad av Flens bangård

fastigheten Orresta 3:1 m fl

i Flen, Flens kommun



Planområde

**Detaljplan för
OMBYGGNAD AV FLENS BANGÅRD
fastigheten Orresta 3:1 m fl
inom Flen, Flens kommun.**

Upprättad på Plan- och byggkontoret 2000-10-20.

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Planförslaget består av plankarta i skala 1:1000 med bestämmelser. Till förslaget hör denna planbeskrivning, genomförandebeskrivning, illustrationsmaterial och fastighetsförteckning.

SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planförslaget ger Flens kommun möjligheter att bygga en gång- och cykelförbindelse under stambanan, strax väster om Flens järnvägsstation. Dessutom ger förslaget Banverket förutsättningar att bygga om Flens bangård på sträckan från Variaövergången (Salstagatans förlängning över Västra stambanan) till korsningen mellan stambanan och TGOJ-banan. I övrigt redovisar planförslaget skyddsbestämmelser för byggnader med stort värde för kulturmiljön och ger förutsättningar för kommunen att köpa mark från järnvägsfastigheten, från Volvos fastighet och från Prix fastighet.

PLANDATA

Läge och omfattning

Planområdet omfattar Västra stambanans bangård i Flens centrala del och ett mindre område närmast norr om bangården. Området begränsas i stort av Variaövergången, Volvos fabriksområde, Norra Järnvägsgatan, Hantverkaregatan, Södra Järnvägsgatan och av Stenhammarsgatan. Områdets areal uppgår till cirka 6,9 hektar.

Avsikten var från början att även området söder om Södra Järnvägsgatan med bland annat busstationen skulle tas med i planförslaget. Just busstationens framtida utformning kräver särskilda utredningar, som inte kan göras inom tidsramen för den här detaljplanen. Därför kommer busstationen, uppställningsplatser för taxibilar och gång- och cykeltrafiken kring järnvägsstationen med mera att behandlas särskilt i en kommande detaljplan.

Markägoförhållanden

SJ äger järnvägsfastigheten Orresta 3:1 och fastigheten Orresta 3:5, men byggnaden inom Orresta 3:5 (före detta järnvägshotellet) ägs av Första Milstolpen KB. Blocket 4 (Volvo Parts AB) ägs av Östanfjord AB och Hörnjärnet 8 (Prix varuhus) ägs av KF Väst Fastigheter AB. Flens kommun äger all gatu- och parkmark inom planområdet.

Vid årsskiftet 2000/2001 ombildas SJ Fastigheter från ett statligt verk till ett bolag med namnet Jernhusen AB. Statens avsikt är att bolaget ska äga bland annat stationsbyggnader och att spårområden med mera skall ägas av Banverket

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Detaljplaner

Planområdet är detaljplanlagt sedan tidigare och omfattas av detaljplaner antagna 1950-02-03, 1958-03-27, 1979-02-28 och 1983-12-02. Området ansluter till detaljplaner fastställda 1959-01-31, 1959-11-05, 1968-11-01, 1975-05-28, 1979-10-24, och 1986-12-11 samt till detaljplaner antagna 1988-11-16, 1989-11-15, 1990-05-25, 1992-10-21, 1994-01-12 och 1996-10-14.

Gällande planer redovisar hela fastigheten Orresta 3:1 och Orresta 3:5 som område för järnvägsändamål. Området får korsas i plan med järnvägen vid Variaövergången samt i bro över järnvägen vid Kungsgatan. Strax väster om järnvägsstationen anvisar detaljplanen från 1950 en möjlighet att bygga en mycket smal bro för gång- och cykeltrafik över stambanan.

Planuppdrag

Byggnadsnämnden gav 1998-02-03, §2, i uppdrag till Tekniska kontoret att ändra gällande detaljplaner för stationsområdet i Flen, så att den planerade tunneln under stambanan kan byggas.

Investeringsplaner

Vägverket, Banverket och Länsstyrelsen gör upp rullande tioårsplaner för investeringar i infrastruktur som till exempel vägar och järnvägar. Banverkets plan kallas Stomnätsplan och anger att Flens bangård skall byggas om med start 1999. Projektet är dock kraftigt försenat på grund av att de totala anslagen till investeringar i nya järnvägsprojekt blivit mindre än beräknat. Länstransportplanen, fastställd av länsstyrelsen, anger att en gångtunnel under stambanan skall byggas 1999 - 2000 med statligt bidrag om sju miljoner. Förseningen i bangårdsombyggnaden har även fått till följd att tunnelprojektet försenats.

Fördjupad förstudie

Flens kommun har tagit fram en fördjupad förstudie som underlag för beslut om projektering, upphandling och genomförande av gång- och cykelförbindelse under Flens bangård. Med förstudien som grund, har kommunen beslutat att projektera en 10 meter bred tunnel.

Samordning mellan Banverket och Flens kommun

Kommunen och Banverket började diskutera en tunnel under stambanan redan 1992. Allt eftersom projektet tagit fastare form, har samarbetet intensifierats. Under våren 2000 bildade kommunen och Banverket en gemensam projektorganisation med styrgrupp och arbetsgrupp för att samordna tunnelprojektet med Banverkets ombyggnad av Flens bangård.

Tunnel eller bro

Flens kommun tog tidigt ställning för att en planskild gång- och cykelförbindelse med stambanan vid järnvägsstationen skall byggas som en tunnel. Skälen för kommunens ställningstagande var framför allt följande faktorer:

- **Bekvämlighet/funktion** Tågresenärer når plattformarna enklare och snabbare från en tunnel oavsett om de har stationen eller parkeringsplatser vid stationen som utgångspunkt. För dem som nyttjar den planskilda förbindelsen som genande länk, är tunnel ett både bekvämare och snabbare alternativ.

Avsikten är att förbindelsen under stambanan ska vara en länk i Flens övergripande nät av gång- och cykelvägar. En bro kan i praktiken inte utformas för att ge cykeltrafiken önskvärda förbättringar (se även under rubriken "Gång- och cykelvägar" på sidan).

- **Säkerhet** Gen och bekväm förbindelse är en förutsättning för att fotgängares otillåtna passager över spårområdet ska upphöra.
- **Stadsbild** En bro måste ha en fri höjd över spår om minst 6,5 meter. Med normala krav på handikappanpassade anslutningsramper, skulle en bro bli minst 250 meter lång. Därmed skulle den också bli ett mycket dominerande inslag i stadsbilden.

- **Kulturmiljö** Stationsområdet är en värdefull och väl bevarad kulturmiljö, med byggnad klassad som byggnadsminne. Kommunens uppfattning är att miljön påverkas mer negativt av en bro än av en tunnel. Dessutom tolkar Plan- och bygghkontoret det starka kulturmiljöintresset som att en bro inte går att förena med byggnadsminnet.

BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

Terräng och vegetation

Stambanan och Flens Bangård är terrasserade på en nivå kring 29 meter över havet i terräng som för övrigt är kuperad. Planområdets högsta punkt (+37 meter) finns i höjdpartiet närmast Norra Järnvägsgatan och områdets lägst belägna delar (+26 meter) finns utmed områdets södra gräns mellan järnvägsstationen och Stenhammarsgatan.

Vegetationen inom planområdet består av lövträd av olika art och storlek. Söder om stambanan finns totalt cirka 25 större lövträd fördelade på ömse sidor om järnvägsstationen. Inom höjdpartiet intill Norra Järnvägsgatan, liksom i gränsen mellan Volvos fastighet och järnvägsfastigheten, finns tätare bestånd av lövträd i olika storlekar.

Anläggningar och bebyggelse

Stambanan invigdes 1862 och blev startskottet för samhällsbildningen Flen. När sedan TGOJ-banan stod färdig 1877, blev Flen en viktig knutpunkt i järnvägsnätet. Trots att stationsområdets historiska storhetstid sedan länge är förbi, kan miljön fortfarande berätta mycket om Flens uppkomst och framväxt. Det nuvarande stationshuset och godsmagasinet uppfördes 1892/93 och Järnvägshotellet byggdes 1896. Sedan 1986 är stationshuset klassat som statligt byggnadsminne. Godsmagasinet och de tre nuvarande plattformstaken från 1934 är klassade som kulturhistoriskt värdefulla byggnader enligt 12 § förordningen om statliga byggnadsminnen. Dessutom väcktes frågan om byggnadsminnesförklaring av järnvägshotellet i december 1994.

Flens Bangård omfattar idag sju spår med följande huvudsakliga användning:

- Spår 1 närmast järnvägsstationen används av tåg från Stockholm mot Katrineholm,
- Spår 2 används av tåg från Katrineholm mot Stockholm,
- Spår 3 används av tåg till och från Eskilstuna,
- Spår 4 används av enstaka godståg till och från Eskilstuna,
- Spår 5 och 6 är kortare förbigångs/växlingsspår,
- Spår 7 ansluter till godsmagasinet och till Banverkets lastkaj.

Geotekniska förhållanden

Flens kommun har med hjälp av konsult undersökt de geotekniska förhållandena vid tänkbara lägen för gång- och cykeltunneln. Undersökningarnas resultat har sedan legat till grund för val av tunnelns placering och av byggmetod.

Teknisk försörjning

Planområdet berör flera stråk med kommunala vatten- och avloppsledningar. Vid Variaövergången korsas stambanan av en större vattenledning och av en tryckavloppsledning. Inom fastigheten Blocket 4 finns såväl vatten- som spillvatten- och dagvattenledningar i områden med ledningsrätt. Från området med ledningsrätt går en större dagvattenledning genom Flens bangård åt sydöst. Ett annat ledningsstråk berör de västra och södra delarna av fastigheten Hörnjärnet 8 och går sedan västerut strax norr om godsmagasinet. Dessutom finns kommunala VA-ledningar i Norra järnvägs-gatan, Södra Järnvägs-gatan och i Viktoriagatan.

Ett stråk med telekablar korsar stambanan strax öster om godsmagasinet och stationshuset.

Gotlands Fjärrvärme AB bygger för närvarande ett fjärrvärmenät i Flen. Bolaget har nyligen korsat stambanan med en huvudkylvert, som borrats genom banvallen, strax väster om f d Godsmagasinet.

PLANFÖRSLAG

Byggnadskultur och gestaltning

Framdragandet av järnvägen i Sverige under 1800-talets senare hälft kom att medföra århundradets ojämförligt största byggnadsinsats. Under åren 1855 till 1895 uppfördes omkring 300 stationshus. Två tredjedelar av dess utformades efter ett antal "modell-hus" som man av sparsamhetskrav tagit fram på statens järnvägars arkitektkontor medan en tredjedel var unika.

Flens första stationshus byggdes på 1860-talet efter den så kallade "Gnestamodellen" och var en landsortsstation i trä. Flen blev snart, liksom Hallsberg, en betydande järnvägs-knut och efter flera om- och tillbyggnader hade det gamla stationshuset tjänat ut. Ett nytt i sten med mer stadsmässig karaktär, ritad av Folke Zetterwall, uppfördes 1892. Planen är rektangulär, bortsett från att mittpartiet och sidoflyglarna skjuter ut något mot gårdssidan, med hög mittdel och lägre flankerande längor. Fasaden är slätputsad med fönster-/dörromfattningar och vissa listverk i tegelmurad relief. Säteritaket förebådar en kommande nationalromantisk arkitekturstil.

Godsmagasinet under tegeltak och med fasad av liggande rödmålad träpanel är från 1862. Järnvägshotellet från 1896 fullbordar den historiska järnvägs-miljön. Plattformarna utrustades under 30-talet med tak av tidig limträkonstruktion från Töreboda.

Stationsområdets förhållande till den omgivande staden stämmer väl med dåtidens ideal. Stationshuset gavs samma tyngd som kyrkan och placerades vid stadens största torg eller park och helst i fonden av en boulevard vars andra pol skulle vara just kyrkan. Alléer och trädplanteringar var viktiga inslag.

Som helhet utgör stationsområdet en av få så gott som intakta bangårdsmiljöer från järnvägens tidiga barndom. Hela området är kulturhistoriskt intressant enligt Riksantikvarieämbetet. Stationshuset är också klassat som byggnadsminne.

Den genuina bangårdsmiljön skall bevaras. Redan planerade och eventuella framtida bangårdsombyggnader liksom det beslutade gång- och cykeltunnelbygget skall så långt det är möjligt, med hänsyn till infrastrukturella, tekniska och säkerhetsmässiga krav underordna sig den befintliga miljön. Härom är de inblandade huvudmännen, kommunen och banverket, överens. Parallellt med detaljplanen upprättas därför ett gestaltungsprogram med konkreta riktlinjer för miljöns utformning. Den gemensamma ambitionen är att:

- skapa en miljö som upplevs som trygg, tillgänglig, lättorienterad och estetiskt tilltalande.
- välja material och produkter som avspeglar hänsyn till ekologi och kretsloppstänkande, är "tidlösa" och kan åldras utan att chansera.

Gestaltungsprogrammet skall ligga till grund för projektering och genomförande av planerade åtgärder och även vara inspirationskälla och ge vägledning vid framtida förändringar inom stationsområdet. Dess giltighetstid blir alltså mycket lång.

Byggnader inom stationsområdet

Stationshuset, godsmagasinet, plattformstaken och järnvägshotellet är särskilt värdefulla byggnader, som inte får förvanskas. Redan fattade och kommande beslut om byggnadsminnen kommer att kompletteras med skyddsföreskrifter. Planförslaget anger följande bestämmelser för befintliga byggnader inom planområdet:

- **Stationshuset** betecknas "Q" i planförslaget, vilket innebär att marken endast får användas för befintlig, värdefull byggnad. Enligt SJ Fastigheter minskar järnvägens behov av lokaler i stationshuset. Därför kommer verksamheter utan koppling till järnvägen att få hyra lokaler i byggnaden. Planbestämmelsen "Q" låser inte byggnadens användning, men verksamhet i byggnaden måste vara förenlig med byggnadsminnet och får inte motverka syftet att bevara stationshuset. Området har avgränsats så att en fastighet kan bildas kring byggnaden.

- **F d järnvägshotellet** redovisas som särskilt värdefull byggnad, som får användas för handel och kontor (beteckning HKq). Byggnaden i sig och fastighetens utformning begränsar i praktiken verksamhet inom begreppet "handel" till hotell, restaurang, konferens och försäljning av tjänster. Planförslaget innebär att fastigheten kan utökas något vid byggnadens östra gavel.
- Även **Godsmagasinet** betecknas Q. Bestämmelsen låser inte byggnadens användning, men verksamheten i godsmagasinet får inte motverka syftet att bevara byggnaden eller vara störande för bostäder i omgivningen.

Mellan stationshuset och f d järnvägshotellet finns idag en teknikbyggnad för järnvägens behov. Byggnaden ska vid ombyggnad av bangården ersättas med en ny byggnad på annan plats inom området.

Järnväg

Banverket planerar att göra en omfattande ombyggnad av Flens bangård. Syftet med ombyggnaden är att förbättra säkerheten för resenärerna och att höja kapaciteten på västra stambanan.

Efter ombyggnad kommer bangården att bestå av fem spår, varav fyra skall används för ordinarie tågtrafik. Det femte spåret skall användas vid exempelvis uppställning av underhållsfordon (så kallat BV-spår).

Stationen kommer att ha tre plattformar (sidoplattformen vid spår 1 närmast stationen), mittplattformen mellan spår 2 och 3 samt en ny sidoplattform vid spår 4 intill godsmagasinet. Mittplattformen skall breddas från nuvarande 6,5 meter till minst 11 meter. Samtliga plattformar får förbindelser med den planerade gång- och cykeltunneln i form av trappor och hissar.

Planförslaget innebär att järnvägsfastigheten Orresta 3:1 i huvudsak bibehåller gällande planers avgränsning och bestämmelser om användning. Förslaget redovisar Orresta 3:1 som område för järnvägstrafik, där eventuella nya byggnader inom stationsområdet ska utformas med särskild hänsyn till omgivningens egenart (se även avsnittet "Byggnadskultur och gestaltning" här ovan). Förutom några mindre gränsjusteringar anpassade till befintligt staket, ger förslaget kommunen möjligheter att köpa alternativt arrendera följande delar av Orresta 3:1:

- ett område kring godsmagasinet norr om stambanan,
- parkeringsområdet i korsningen Norra Kungsgatan/Södra Järnväggsgatan
- slänten närmast gc-banan väster om stationshuset.

Närmast fastigheten Blocket 4 redovisar planförslaget ett område avsett för en gemensam förbindelse (betecknat "g" på plankartan). Avsikten är att området skall vara gemensam tillfart till en ny allmän parkering norr om stambanan, till utökad parkering vid Volvo och till bangårdens norra del. Se även avsnittet "Parkering" här nedan.

Tunnel under stambanan

Västra stambanan delar Flens mitt itu och verkar som en kraftig barriär mellan stadens norra och södra delar. Idag finns endast två korsningar med stambanan, varav den ena (Variaövergången i väster) är en bomförsedd korsning i plan med järnvägen. Den andra befintliga korsningen är bron över stambanan i Flens centrum.

Dagens alltför få möjligheter att korsa stambanan medför att de verkliga avstånden mellan Flens stadshalvor är avsevärt mycket större än fågelvägen. Därmed är det till exempel krångligt för boende norr om stambanan att ta sig till bussar och tåg. Dessutom medför bristen på korsningsmöjligheter ett säkerhetsproblem. Fotgängare passerar otillåtet över spårområdet, trots att ett högt nätstängsel avgränsar bangården mot norr.

Flens kommun planerar att bygga en gång- och cykeltunnel under stambanan strax väster om järnvägsstationen. Enligt planerna ska byggarbetena påbörjas i februari 2002. Utgångspunkten är att arbetena skall samordnas med Banverkets ombyggnad av bangården, men kommunen har för avsikt att genomföra tunnelbygget under år 2002 även om Banverket skulle tvingas skjuta på sin ombyggnad av bangården. Tunneln ger bland annat följande förbättringar:

- områdena norr och söder om järnvägen knyts närmare varandra i och med att de verkliga avstånden minskar,
- de boende norr om järnvägen får förbättrad tillgänglighet till tåg och bussar,
- de boende söder om järnvägen får kortare och säkrare väg till Bildningscentrum och service i Flens centrum,
- antalet bussar som måste angöra Bildningscentrum minskar när fler landsorts-linjer kan hämta och lämna elever vid busstationen,
- trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ökar,

Tunneln är dessutom en förutsättning för att tågresenärernas säkerhet ska kunna ökas vid ombyggnad av Flens bangård.

Tunnelns läge styrs av hänsyn till geotekniska förhållanden, till terrängförhållanden, till befintliga byggnader, till tågresenärernas bekvämlighet och till möjligheterna att ansluta gång- och cykelvägar mot Bildningscentrum och Flens centrum. Enligt kommunens planer ska tunneln byggas med en inre bredd av 10 meter, en invändig höjd av 2,8 meter och en längd av cirka 45 meter. Från tunneln leder trappor och hissar till de tre blivande plattformarna vid spåren. Det finns flera tänkbara byggmetoder, men det slutliga valet av metod görs med utgångspunkt från att tågtrafiken skall störas så lite som möjligt.

Tunnelns mynningar kommer att utformas för största möjliga ljusinsläpp genom att exempelvis taket höjs i ändarna och att slänter, särskilt på norrsidan, terrasseras. I övrigt kommer den norra tunnelmynningen fortsätta med gång- och cykelväg mot Bildningscentrum. Trappa och cykelväg skall dessutom byggas med riktning mot centrum. Den södra mynningen får en tvådelad handikappanpassad anslutning till befintlig gång- och cykelbana.

Kommunen har som ambition att tunneln skall vara ljus och tilltalande med hög kvalitet i val av material, färgsättning och belysning.

Planförslaget redovisar ett område (betecknat "x" på plankartan) inom järnvägsfastigheten Orresta 3:1, där marken skall vara tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik i tunnel under järnvägen. X-området är något bredare än den planerade tunneln för att ge flexibilitet inför den slutliga projekteringen av såväl tunneln som av bangårdsombyggnaden.

Industri

I likhet med gällande detaljplan redovisar planförslaget fastigheten Blocket 5 och delar av Blocket 4 som område för industri, där byggrätten är begränsad till 40% av fastighetens areal. Omkring 1 000 m² av Blocket 4 skall enligt förslaget läggas till kommunens gatumarksfastighet och användas som allmän parkering. Dessutom ger förslaget möjligheter till en utvidgning av Blocket 4 åt söder på f d järnvägsmark. Avsikten är att utvidgningen ska ge ett tillskott av drygt 30 parkeringsplatser för anställda vid Volvos fabrik. Såväl den allmänna parkeringen som Volvos nya parkering och bangårdens norra del får gemensam tillfart (betecknad "g" på plankartan) över järnvägsmark.

Natur

Planförslaget redovisar höjdpartiet norr om godsmagasinet och slänten mellan befintligt staket och gc-banan väster om stationshuset som natur. De större träden kring järnvägsstationen har ett mycket stort värde för stadsbilden. Därför är avsikten att träden skall bibehållas så långt som möjligt och planförslaget anger att marklov krävs för fällning av dessa träd.

Gator och trafik

Gator

Bland gatorna som berörs av planförslaget är Norra Järnvägsgatan en del i Flens nät av huvudgator och Södra Kungsgatan fungerar som infart. Övriga gator används endast för lokal trafik.

Planförslaget innebär att kommunen kan köpa tillbaka en del av Prix fastighet (Hörn-järnet 8) för att säkra en gång- och cykelförbindelse mellan centrum och den planerade tunneln. Dessutom får kommunen möjligheter att återskapa Hantverkargatans ursprungliga sträckning mellan korsningarna med Götgatan och Norra Järnvägsgatan.

Godsmagasinet nuvarande tillfart redovisas som lokalgata i planförslaget. Det innebär att kommunen får ansvaret för att ställa i ordning och sköta tillfarten.

Bron över stambanan och en mindre del av Södra Kungsgatan ingår i planområdet enbart för att delar av en äldre detaljplan ska kunna släckas ut.

En mindre del av Stenhammarsgatan och gatans vändplan ingår i planförslaget för att järnvägsområdets avgränsning ska anpassas till befintligt staket. Gatan ska alltså inte förändras, utan nuvarande standard och höjdläge kommer att bibehållas.

Gång- och cykelvägar

Kommunen har genomfört en så kallad trafiknätsanalys, där bland annat Flens övergripande gc-nät och brister i det nuvarande nätet (t ex felande länkar) pekas ut. Tunneln under järnvägen ger kommunen möjligheter att åtgärda flera utpekade brister. Vid tunnelns norra mynning kommer två huvudstråk för gång- och cykeltrafik att sammanstråla. Det ena stråket är relationen mellan stationsområdet och Bildningscentrum. Där skall mynningsens huvudriktning ansluta till en fyra meter bred dubbelriktad gång- och cykelbana utmed Norra Järnvägsgatans östra sida fram till ett övergångsställe vid Drottninggatan. Övergångsstället kommer att utformas så att hastigheten för motorfordon inte ska överstiga 30 km/h i korsningspunkten.

Det andra huvudstråket leder fotgängare och cyklister till och från centrum via en förgrening från tunnelmynningen österut förbi godsmagasinet. Där har trafikanterna två alternativa vägar:

- 1) Fordonstillfarten till godsmagasinet leder gc-trafiken mot Prix fastighet, där bestämmelser i gällande plan ger allmänheten rätt att passera utmed varuhuset.
- 2) Kommunen kommer att bygga en fyra meter bred dubbelriktad gång- och cykelbana utmed Hantverkargatans södra sida med anslutning till tunneln.

Befintlig gång- och cykelbana söder om stationshuset m m redovisas som gatumark i planförslaget. Övriga gång- och cykelstråk till och från den södra tunnelmynningen ska studeras särskilt i en kommande detaljplan.

Parkering

Planförslaget redovisar den befintliga parkeringsplatsen mellan stambanan och Södra Järnvägsgatan som område för parkering. Förslaget redovisar även ett område strax väster om den norra tunnelmynningen som parkering. Området skall ägas och ställas i ordning av kommunen och ger ett tillskott på minst 40 bilplatser.

Fastigheten Blocket 5 utvidgas något åt söder för att ge utrymme för drygt 30 nya bilplatser inom industrifastigheten för anställda vid Volvos fabrik.

Planförslaget förutsätter att tillfarten till parkeringen vid tunnelmynningen, Volvos parkering och till den norra delen av bangården skall ske inom tomtmark. Därför redovisar förslaget ett område betecknat "g" på plankartan avsett för den gemensamma tillfarten.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp samt fjärrvärme

Planförslaget redovisar särskilda bestämmelser (så kallade u-områden) till skydd för befintliga och planerade ledningar inom kvartersmark.

Miljöstation

Den befintliga miljöstationen vid Prix parkering måste flyttas när bland annat ny tillfart byggs till före detta godsmagasinet. Det är inte möjligt att reservera mark för stationen på allmän platsmark inom planområdet. Därför kommer kommunen att söka en ny placering för stationen.

Störningar och konsekvenser för miljön

Buller från järnvägstrafik

Banverket antog i februari 1997 en policy angående buller och vibrationer. Policyn överensstämmer med riktvärden för trafikbuller enligt riksdagens beslut angående infrastrukturpropositionen. Banverkets policy omfattar

- planeringsmål (riktvärden för god miljö kvalitet)
- åtgärdsnivåer (nivåer för övervägande av åtgärder för tre planeringsfall: nybyggnad, väsentlig ombyggnad och befintlig miljö)
- högsta acceptabla värden

Innan åtgärder vidtas ska en ekonomisk beräkning göras för att avgöra om åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam. Åtgärder för att klara högsta acceptabla nivå kan dock vidtas utan att de är samhällsekonomiskt lönsamma.

Planeringsfallet "Väsentlig ombyggnad av bana vid bebyggelse" omfattar bl a kapacitetsupprustning av bana och är därmed det som gäller för ombyggnaden av Flens bangård. Nedanstående tabell redovisar nivåer för övervägande av åtgärder.

Nivå för övervägande av åtgärd:		
Lokaltyp eller områdestyp	Ekvivalentnivå ljudnivå i i dB(A) för vardagsmedeldygn	Maximal ljudnivå i dB(A) "fast"
Permanentbostäder, fritidsbostäder och vårdlokaler		
Uteplats	55	70
Utomhus i övrigt (frifältsvärdet)	60	-
Inomhus, sovrum	30	45 nattetid 22-06
Inomhus, övriga boningsrum	30	45
Undervisningslokaler		
Inomhus	-	45
Arbetslokaler för tyst verksamhet		
Inomhus	-	60

Banverket har utrett buller från järnvägstrafiken genom Flen. Utredningen omfattar beräkningar för både trafiken på Västra stambanan och TGOJ-spåret. Här redovisas endast buller från tågtrafiken på Västra stambanan (inkl regiontågen Eskilstuna-Katrineholm) eftersom TGOJ-spåret inte berörs av bangårdsombyggnaden. Nuvarande och förväntade bullerförhållanden efter ombyggnaden har beräknats samt förhållandena år 2010.

Bostäders ljudisolering mot den aktuella typen av buller är normalt 25-30 dB(A). Totalt har ca 435 bostäder längs Västra stambanan en maximal ljudnivå vid fasad som överstiger 75 dB(A) vilket motsvarar en bullernivå över 45 dB(A) inomhus i fastigheter med vanliga fönster. För 100 av de 435 bostäderna ligger maximal ljudnivå utomhus vid fasad över 85 dB(A) d v s över 55 dB(A) inomhus. Det är inte känt om bullerisolerande fönster förekommer.

Bullerutredningen visar att under nuvarande förhållanden har ca 150 bostäder ekvivalent ljudnivå vid fasad över 60 dB(A). Nivåer över 70 dB(A) förekommer inte. Ljudnivån ändras med variationer i vind och väderlek. I beräkningsmodellen antas svag medvind. Osäkerheten i beräkningarna är i storleksordningen +/-2-3 dB.

Bullerbegränsande åtgärder

Bullerdämpning av bostadsbebyggelsen kan åstadkommas med hjälp av plank, vallar eller fönsteråtgärder. Bullerdämpande effekt och tillgängligt utrymme har stor betydelse vid val av åtgärd och utformning men det är även en ekonomisk och estetisk fråga.

De bostads- och kontorshus som ligger närmast järnvägen är 3-5 våningar höga och bulleravskärmning med enbart vall eller plank är därför inte lämpligt. Därför föreslås i stället fönsteråtgärder. Val av åtgärder kommer att studeras i det fortsatta projekteringsarbetet.

Konsekvenser

Ombyggnaden av bangården medför i sig ingen ökning av mängden passerande tågtrafik på Västra stambanan. Tågpassagerarna kommer också efter ombyggnaden att ske med samma hastigheter som idag. De tåg som passerar stationen utan att stanna kommer att göra de på samma spår som idag d v s på spår 1 och 2.

Ombyggnadsarbeten inom bangården kommer därmed inte att på sikt medföra någon förändring av bullersituationen för bebyggelsen kring bangården. För att ge en uppfattning om vilken förändring som kan väntas har beräkningar gjorts för år 2010.

År 2010 beräknas ljudnivån, trots en betydande trafikökning, bli i stort sett oförändrad jämfört med idag.

Vibrationer

I Banverkets policy för buller och vibrationer anges att vid väsentlig ombyggnad av banan ska åtgärder övervägas om vibrationsnivån överstiger 0,4 mm/s nattetid.

Eftersom stora delar av bangården ligger på lera bör risken för störande vibrationer utredas närmare. Detta kommer att ske i det fortsatta projekteringsarbetet. Idag finns inga dokumenterade klagomål på störande vibrationer.

Störningar m m när tunneln byggs

Allt byggnadsarbete orsakar buller från exempelvis fordon och maskiner. Tunneln under stambanan kräver dessutom sprängarbeten och slagning av spont. Vissa arbetsmoment under hela byggtiden måste utföras nattetid.

Tunnelns placering medför att minst ett av de uppvuxna träden väster om stationshuset måste fällas, trots att träden är mycket viktiga inslag i stadsbilden. Det är även troligt att byggnadsarbetena leder till en tillfällig sänkning av grundvattennivån inom tunnelns närområde.

Genomförandetid

Genomförandetiden föreslås bli 10 år räknat från den dag beslutet att anta detaljplanen vinner laga kraft.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Banverket har genom sin konsult, PG Carlsson Arkitekt AB, tagit fram illustrationsmaterial till planförslaget. PG Carlsson Arkitekt AB har även formulerat avsnittet "Byggnadskultur och gestaltning" i den här planbeskrivningen. Yussuf Hassen, Banverket, har skrivit avsnittet "Buller från järnvägstrafik" i beskrivningen. Plankartan är ritad av Britt-Marie Andersson, Plan- och bygghuset.

Hans-Erik Eriksson
Planingenjör

REVIDERING EFTER UTSTÄLLNING 2001-02-13

Skrivelser under utställningstiden, fortsatt projektering och överenskommelser mellan kommunen och Banverket har föranlett följande revideringar och kompletteringar i det utställda planförslaget:

Plankartan

- Området för gemensam tillfart norr om stambanan har i sin helhet lagts inom område för järnväg.
- Den norra gränsen för järnvägsområdet har justerats något omedelbart väster om godsmagasinet.
- Redovisningen av tunnelmyningarna och tunnelområdets bredd har anpassats till träffade överenskommelser mellan kommunen och Banverket.
- Användningsgränsen mellan L-gata och järnväg har justerats något på en kort sträcka öster om godsmagasinet.
- Avgränsningen av område kring stationshuset och f d Järnvägshotellet har ändrats så att bl a befintlig gång- och cykelbana läggs till kommunens gatumark.

Planbeskrivningen

- Revideringar av plankartan leder till mindre följdjusteringar i beskrivningens avsnitt "Byggnader inom stationsområdet", "Järnväg", "Industri" och "Gator".

Genomförandebeskrivningen

- Revideringar på plankartan har föranlett till justeringar i avsnittet "Avtal och fastighetsbildning".
- Avsnittet "Ekonomiska frågor" har kompletterats med kommunens ansvar att även bekosta eventuell flyttning av Vattenfalls anläggningar.



Hans-Erik Eriksson
Planingenjör

BESLUTSDATUM	
ANTAGANDE: KF 2001-11-29, §132	HE
LAGA KRAFT: 2002-01-02	HE