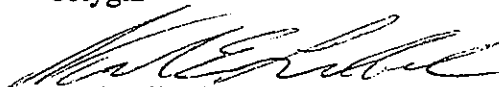


Antagen av kommunfullmäktige 1996-12-19 § 119  
Lagakraftvunnen 1997-12-18, regeringsbeslut  
betygar



Karl-Erik Lindholm  
Administrativ chef

Detaljplan för järnvägssträckan  
**KUNGSÄNGEN-KALLHÄLL**  
inom Upplands-Bro kommun

**Nr 9401**

### GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Genomförandebeskrivningen beskriver de åtgärder som måste vidtas för att tillkommande anläggningar skall kunna utföras.

#### ORGANISATORISKA FRÅGOR

- Planförfarande** Vid handläggningen av detta planärende skall normalt planförfarande tillämpas.
- Tidsplan**
- Samråd ägde rum 1994-05-16--07-01
  - Utställning beräknas ske under september månad 1996
  - Planärendet bereds så att kommunfullmäktige kan anta planen den 19 december 1996.
  - Planen vinner laga kraft 21 dagar efter det att kommunfullmäktiges beslut anslagits, om inte beslutet överklagats under denna tid. Detta innebär att planen kan vinna laga kraft tidigast omkring den 20 januari 1997.
  - Byggstart planeras kunna ske andra kvartalet 1997. Det aktuella spåravsnittet, inklusive stationsområdet, beräknas vara färdigbyggt under år 2000.
- Genomförandetid** Detaljplanens genomförandetid är femton år räknat från den dag detaljplanen vinner laga kraft. Det innebär att genomförandetiden slutar i januari år 2012 om planen vinner laga kraft i januari 1997.
- Avtal** Följande avtal är under upprättande eller har träffats:
- Huvudavtal om Kungsängens station mellan Upplands-Bro kommun, SJ, SL och Banverket.
- Genomförandeavtal mellan Upplands-Bro kommun och Banverket Östra regionen om dubbelspårutbyggnaden Kallhäll-Kungsängen.

Ramavtal mellan Upplands-Bro kommun och Banverket, projektkontor Västerås, om Mälarbanans utbyggnad fram t.o.m nya Lennartsnäsvägen (godkänt av kommunfullmäktige 1995-11-27 § 135).

Avtal mellan Vägverket, Banverket Västerås och kommunen om Lennartsnäsvägens utbyggnad, vägport under järnvägen, rondell i korsningen med Enköpingsvägen/Granhammarsvägen, samt anpassning av gamla vägen. Mellan dessa parter träffas även överenskommelse om drift och underhåll av vägport och väg (avtalen godkända av kommunfullmäktige 1996-06-17 § 65)

Servitutsavtal om infartsparkering och bussterminal mellan Upplands-Bro kommun och SL.

Avtal om marköverlåtelse mellan staten (SJ och Banverket) och kommunen.

Avtal mellan Banverket och Vägverket angående ombyggnad av ett avsnitt av väg 841 Enköpingsvägen på östra delen av Stäksön. För åtkomst av mark för ombyggnad av vägavsnittet skall Vägverket alt. Banverket upprätta avtal med ägaren till Stäket 1:18.

Erforderliga, av parterna undertecknade, avtal för järnvägsprojektets genomförande, skall kunna godkännas av kommunfullmäktige senast vid den tidpunkt detaljplanen antages.

Huvudmannaskap/  
Ansvarsfördelning

Ansvars- och arbetsfördelning för genomförandet av planen samt ägande, drift och underhåll regleras i avtal enligt ovan.

Kommunen skall vara huvudman för allmän platsmark.

Vägverket är väghållare för väg 841 Enköpingsvägen över Stäksön samt för Lennartsnäsvägen. Kommunen och Vägverket har avtalat om det framtida väghållaransvaret för nya Lennartsnäsvägen. Vägverket kommer att vara väghållare för väg 841 även efter utförd ombyggnad av vägavsnittet vid Arvedsägen. Kommunen är väghållare för övriga allmänna vägar inom planområdet.

Den serviceväg som byggs omedelbart söder om järnvägen inom T<sub>1</sub>-området på Tibble ängar kommer att nyttjas av både kommunen, Banverket, Graninge MälarKraft Nät AB och ägaren till Kungsängens-Tibble 11:1. Ansvarsfördelningen regleras vid förrättning om gemensamhetsanläggning.

Av dubbelspårsutbyggnaden föranledda åtgärder som påverkar ledningar för vatten och avlopp skall Banverket reglera med Norrvatten och kommunen.

Ombyggnader i el och teleledningar, liksom i övriga ledningar ej tillhöriga kommunen, regleras i separata avtal som upprättas mellan Banverket och berörd ledningsägare.

TEKNISKA  
FRÅGOR

Teknisk försörjning

Telia har både riks- och lokalnätskablar, Graninge MälarKraft elledningar, Norrvatten renvattenledningar och kommunen VA-ledningar som måste

läggas om till följd av planerad utbyggnad. En samordning av markarbetena skall ske där så är möjligt. Arbetena är omfattande och måste planeras så att teletrafik, el- och VA-försörjning kan fortgå störningsfritt.

Tryckbankar Spårsträckningen över Tibble ängar går på bank. Grundförstärkning sker med kalkcementpelare och tryckbank, bankpålning och påldäck.

Dagvattendamm Dubbelspåret passerar på påldäck över norra delen av befintlig dagvattendamm väster om Strandvägen. En utvidgning av dammen erfordras för att kompensera den areaförlust som sker vid spårutbyggnaden. Utvidgningen sker norrut. Förbindelsen mellan dammens delar säkerställs genom trummor under påldäcket. Frågan prövas i vattendom och som anmälningsärende enligt miljöskyddslagen.

Gamla banvallen Järnvägstekniska utrustningar såsom räls, slipers, kraftledningar och signalutrustning mm samt spårakadam, avlägsnas på de spåravsnitt som skall tas ur drift.

För sträckan mellan nuvarande Lennartsnäsvägen och Strandvägen ansvarar Banverket för att marken utjämnas till en nivå så lika omgivande mark som möjligt. I den del där den gamla banvallen är planlagd (byggnadsplan från 1967) föreslås området för järnvägstrafik att upphävas.

Öster om Kungsängens stationsområde rivs bron vid Kungsvägen och befintlig skärning återfylls. Banvallen mellan Ryssgraven och Enköpingsvägen återställs så lika omgivande mark som möjligt.

På Stäksön lämnas banvallen kvar sedan den järnvägstekniska utrustningen borttagits. Vallens täcks med grus.

Byggskedet,  
provisorier mm

I miljökonsekvensbeskrivningen finns angivna miljökonsekvenser under byggskedet samt åtgärder som skall vidtagas för att minimera olägenheter, byggtid och säkra framkomlighet för boende och besökare men också åtgärder i form av olika provisorier som krävs för att klara den etappvisa utbyggnaden. *Begränsad framkomlighet, tidvis höga bullernivåer och vibrationer som följd av t.ex pålning, tunga transporter mm kommer dock ej att kunna undvikas.*

Byggskedet kräver noggrann planering av masshantering samt restriktioner för bevarande av omgivande mark och vegetation. Observeras bör att massupplag och krossanläggning måste bli föremål för särskild prövning av länsstyrelsen resp. kommunal miljöskyddsmyndighet samt godkännas av markägaren.

Avtal, som reglerar etableringsytor, provisoriska körvägar, gångvägar och broar, skall tecknas mellan Banverket och kommunen resp. berörda enskilda markägare. I genomförandeavtalet med kommunen skall också regleras vilka vägar i Kungsängen som kommer att få användas för transporter till och från arbetsområdet. Förstärkningsarbeten på vissa vägsträckor kan bli erforderliga för att klara tunga transporter.

Banverket har föreslagit följande exempel på provisorier och annan inverkan inom Kungsängen:

- provisorisk bro, endast för GC-trafik, vid Strandvägens passage över järnvägsområdet, får vara avstängd endast under begränsade tider, dock ej under skoltermin
- transportvägar till spårområdet från Prästhagsvägen mot station och från Enköpingsvägen vid station samt från Prästhagsvägen till provisorisk pontonbro alt. färja för arbetena med Svartviksbron och Stäketskogens östra slänt. Den ska också användas för borttransportering av berg och jordmassor vid skärning inom naturreservatet
- etableringsområden vid Enköpingsvägen och väster om pumpstation, väster om korsningen Centrumvägen-Enköpingsvägen, Prästhagsvägen vid nya brofästet
- ev. etableringsområde vid Lennartsnäsvägen på del av Sylta 2:5 söder om befintligt järnvägsspår. Mellanupplag av massor kan bli aktuellt.
- etablering och parkering på kommunal mark vid Prästhagsvägen-Strandvägen, där den gamla bollplanen finns idag

Banverket har föreslagit följande exempel på provisorier och annan inverkan på Stäksön:

- västra delen av naturreservatet vid brofäste och påslaget för tunnel begränsas för rörligt friluftsliv
- etablering och massupplag samt omläggningar av vägar på Dalkarlgårderna medför störning för det rörliga friluftslivet
- krossanläggning och massupplag delvis på och i anslutning till ängen norr om E18
- etablering på Arvedsängen med transportvägar såväl västerut över ängen som österut korsande befintlig järnvägssträcka
- provisorisk transportväg från befintlig vägbro över Stäkssundet till etablering för brofäste till ny järnvägsbro innebär viss inskränkning för det rörliga friluftslivet

## FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Mark- och vatten-  
frågor

Banverket skall med äganderätt förvärva större delen av den mark som behövs för banutbyggnaden genom Kungsängen. Dessutom skall Banverket utverka, genom servitutsrätt eller nyttjanderätt, åtkomst till övrig erforderlig mark.

För att erhålla rådighet över de vattenområden som skall tas i anspråk måste först ägandeförhållandena klarläggas. Detta sker genom Banverkets försorg.

Upplands-Bro kommun ställer vederlagsfritt erforderlig egen mark, som ej belastas av servitut, till förfogande för dubbelspårsutbyggnaden enligt Dennisöverenskommelsen.

Fastighetsbildning,  
servitut mm

Ombildning av ett flertal fastigheter blir aktuell. Vad gäller de områden som tas i anspråk för spårutbyggnaden och andra, till järnvägen hörande anläggningar, regleras dessa frågor i detaljplanen och i avtal mellan Banverket och kommunen resp. berörda enskilda markägare. Genom fastighetsreglering kommer den nya järnvägsfastigheten slutligen att bildas vid lantmäteriförrättning.

Tillkommande E<sub>2</sub>-områden skall bilda egna fastigheter.

Fastigheten Kungsängens Kyrkby 2:134 utvidgas med ca 100 m<sup>2</sup> från Kungsängens Kyrkby 2:1.

Den mark som tas i anspråk för nya Lennartsnäsvägen skall med nyttjanderätt upplåtas till Banverket under den tid anläggningsarbetena pågår. Banverket skall efter färdigställandet överlåta vägen med vägrätt till Vägverket, vilket regleras i avtal mellan kommunen, Vägverket och Banverket.

Avvattning av vägport för Lennartsnäsvägen sker till dike mot Tibbleviken.

Den gamla Lennartsnäsvägen, enskild väg i planförslaget, avses överföras till Vikberga samfällighetsförening, Sylta ga:2, genom anläggningsförrättning. Nuvarande samfällighetsanläggning i Lennartsnäsvägen borttages på sträckan från Enköpingsvägen t.o.m infarten till Oppsylta (Öråker 2:7). Initiativ till förrättningen tas av Banverket, som också står för förrättningskostnaderna.

Gemensamhetsanläggning skall bildas för den serviceväg som kommer att byggas längs banvallens södra sida. I denna skall ingå kommunen, Banverket, Graninge MälarKraft Nät AB och fastigheten Kungsängens-Tibble 11:1.

Där vägen går på bro över järnvägen vid Strandvägen skall rättigheten att nyttja bron för trafikändamål säkras genom servitut vid lantmäteriförrättning till förmån för kommunen.

Där bussramp byggs över järnvägsmark skall rättigheten att nyttja rampen för allmän fordonstrafik säkras genom servitut vid förrättning till förmån för kommunen.

Gång- och cykelstråk under resp. över spårområdet skall säkras genom servitut vid förrättning till förmån för kommunen.

Där järnvägen går på bro över Prästhagsvägen skall rättigheten att nyttja bron för järnvägstrafik säkras genom servitut vid förrättning till förmån för Banverket.

Där järnvägen går på bro över väg 841 Enköpingsvägen vid Arvedsängen skall rättigheten säkras genom servitut till förmån för Banverket.

Där järnvägen går i tunnel på Stäksön (på tre ställen) skall rättigheten säkras genom servitut vid förrättning till förmån för Banverket.

Där järnvägen går på bro över Stäkssundet skall rättigheten säkras genom servitut vid förrättning till förmån för Banverket.

Den mark som idag ingår i järnvägsfastigheten Kungsängens Kyrkby 5:1, från Ryssgraven till Stäkssundet, skall enligt överenskommelse mellan Banverket och ägaren till Stäket 1:18, överföras till sistnämnda fastighet när bandelen tas ur drift.

Rätt avseende allmänna underjordiska ledningar säkras genom ledningsrätt.

Vattendom Banverket svarar för att erforderliga vattendomar erhålles.

## EKONOMISKA FRÅGOR

Utredningar och underlag Banverket svarar, beträffande dubbelspårsutbyggnaden, för kostnaderna för:

- Miljökonsekvensbeskrivningar
- Bullerutredningar
- Vibrationsutredningar
- Geotekniska utredningar
- Geodetiska utredningar
- Antikvariska undersökningar

Detaljplaner Kommunen svarar för kostnaderna för detaljpanelläggning inom området för Dennisöverenskommelsen. Kostnaderna för planläggningen av resterande sträcka regleras i avtal mellan kommunen och Banverket Västerås.

Fastighetsbildning Banverket tar initiativet till och svarar för kostnaderna för den fastighetsreglering som föranleds av dubbelspårsutbyggnaden, med undantag av buss-terminal och infartsparkering.

Kommunen tar initiativet till och svarar för kostnaderna för fastighetsregleringen av bussterminalen och infartsparkeringen.

Mark- och byggnadsarbeten Kostnaderna för dubbelspårsutbyggnaden, inklusive kostnader för följdåtgärder utanför planområdet, föranledda av dubbelspåret, skall fördelas enligt avtal mellan Banverket, SJ, SL och kommunen.

Kostnader för omläggning av telekablar, el- och VA-ledningar skall fördelas mellan de parter åtgärderna berör enligt avtal.

## MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Stadsarkitektkontoret	- Åke Edlundh	planfrågor
	- Ulf Hedström	"
	- Inger Norsell	"
Tekniska kontoret	- Eilert Söderlund	avtal, genomförandefrågor
	- Roland Malmbjer	avtal
	- Anders Mazetti	gator
	- Carl-Rune Pettersson	vatten och avlopp
	- Bengt Ohlsson	" "
Miljökontoret	- Errol Johansson	miljöfrågor, buller
	- Ingemar Jonsson	" "
Mätningkontoret	- Thor-Björn Bergman	kart- och fastighetsfrågor
	- Lars Morath	" "
Graninge MälarKraft Nät	- Mikael Bohjort	el
Graninge Järfälla Elnät	- Hans-Olov Centerstål	el (Stäksön)
Telia	- Bo Gustafsson	tele
Banverket	- Kjell-Åke Åverstad	
	- Tomas Köhler	

SL - Björn Dalborg  
- Eero Haverinen  
- Bo Kärr  
SJ - Sten Hultqvist  
- Jan-Christer Hult

STADSARKITEKTKONTORET 1994-05-15, rev 1996-08-20 och  
1996-11-08

*Åke Edlundh* *Ulf Hedström* *Inger Norsell*  
Åke Edlundh Ulf Hedström Inger Norsell  
Stadsarkitekt Planarkitekt Planingenjör