


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

## **PLANBESKRIVNING**

**Upplysning** Detaljplanen är upprättad enligt plan- och bygglagen. Planen är förenlig med kommunens översiktsplan och även med länsstyrelsens granskningsyttrande över översiktsplanen.

**HANDLINGAR** Till detaljplanen hör följande:

- Plankarta, 5 blad, skala 1:1000, över Kungsängen och Svartviken samt 1 blad, skala 1:2000, över Stäksön,
- Planbestämmelser finns angivna på plankartan, blad 5
- Denna planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Miljökonsekvensbeskrivning, juli 1996

**PLANENS SYFTE,  
BAKGRUND OCH  
HUVUDDRAG**

Järnvägssträckan Kallhäll-Kungsängen är Sveriges mest trafikerade enkelspårssträcka. Sträckan ingår som en länk dels i Mälardalenregionens regionalstågssystem, dels i Stockholmsregionens pendeltågssystem. Den intensiva trafiken medför att någon ökning av tågtrafiken inte kan ske på grund av kapacitetsproblem på bandelen. För att kunna utöka pendeltågstrafiken till kvartstrafik och för att ge förutsättningar för att kunna förlänga trafiken till Bro/Bålsta krävs dubbelspår. Likaså kräver utökad trafik med snabbtåg på Mälardalenregionens dubbelspår, genare väg och uträkning av kurvor. En ombyggnad är dock angelägen redan med hänsyn till dagens trafikering, bl. a. av driftsäkerhetsskäl.

Järnvägen genom kommunen utgör en del av Banverkets stamnät och är av riksintresse. Utbyggnad till dubbelspår finns upptagen i Banverkets stamnätplan 1994-2003. Det planerade dubbelspåret mellan Kallhäll och Kungsängen ingår även i den s.k Dennisöverenskommelsen om infrastrukturens utbyggnad i Stockholmsregionen. Dubbelspåret är också en förutsättning för den av regeringen beslutade överenskommelsen mellan MIAB (Mälardalenregionens intressenter AB) och Banverket om utbyggnad och trafikering av

Mälarbanan. Byggstart planeras kunna ske andra kvartalet 1997. Spåravsnittet beräknas vara färdigbyggt år 2000.

En så omfattande utbyggnad av järnvägen medför lokala skador och intrång. Att redovisa konfliktpunkter och åtgärder för att minimera ev. skador är en viktig del i planeringen. Miljökonsekvensbeskrivningen, denna planbeskrivning och genomförandebeskrivningen redovisar bl a tekniska och estetiska lösningar av betydelse för miljön, de hänsyn som har tagits för att mildra den nya järnvägssträckningens inverkan på miljön och åtgärder som planeras under byggtiden för att säkra framkomlighet och en acceptabel miljö för boende och besökare. Störningar kan dock ej helt undvikas och den relativt långa byggtiden kommer att vara tålamodsprövande och upplevas besvärlig av många, både boende och resenärer. Det är därför viktigt att betona järnvägens fördelar från miljösynpunkt och därmed samhällsnyttan i projektet, samt att dubbelspårsutbyggnaden ger en påtagligt ökad driftssäkerhet och dessutom möjliggör både kvartstrafik till och från Kungsängen och förlängning av pendeltågstrafiken till Bro/Bålsta. Trafikeringsfrågan är dock ännu ej beslutad.

#### **Planförslagets huvuddrag**

I planområdets västligaste del finns Lennartsnäsvägens nuvarande korsning med järnvägen, vilken kommer att stängas. Planområdet omfattar vidare den förändrade sträckningen av Lennartsnäsvägen och dess nya anslutning till Enköpingsvägen. Den nya vägen byggs som en förlängning av Granhammarsvägen söderut med en vägport under järnvägen. Järnvägsspåren leds på bank över Tibble ängar mot Kungsängen, där de passerar över dagvattendammen, strax norr om pumpstationen och når villasamhället vid övre delen av Strandvägen, där ny vägbro byggs. Spåren ansluter därefter till befintligt spårområde och går så förbi Kungsängens station, där spårområdet breddas. Efter stationsområdet leds dubbelspåret ut på bro över Prästhagsvägen och Svartviken. Järnvägen dras genom naturreservatet Stäketskogen till största delen i tunnel, ca 540 m lång. Över Arvedsängens dalgång går dubbelspåret på bro. Bergen passeras i kortare tunnlar. I övrigt går spåren ovan jord. Detaljplanen slutar med ny bro över Stäkssundet, där Järfällas planering tar vid. De planerade dubbelspåren passerar således Stäksön söder om motorvägen, i en betydligt kortare sträckning än dagens enkelspår.

Inom Kungsängens samhälle omfattar detaljplanen Kungsängens stationsområde med bussramp och -bro över Enköpingsvägen och bussterminal norr om vägen, gångbro över spår- och plattformsområde, gångtunnel, infartsparkering, Strandvägens nya anslutning mot Enköpingsvägen, förändring av Enköpingsvägens och Centrumvägens sträckning, mm.

#### PLANDATA

Lägesbestämning	Planområdet sträcker sig från Lennartsnäsvägen i väster till kommungränsen mot Järfälla i öster. Däremellan passerar Tibble ängar, Kungsängens samhälle, Svartviken och Stäksön. Järnvägen passerar Stäksön söder om E18.
Areal	Planområdet omfattar ca 30,6 ha.
Markägo- förhållanden	Planen berör ett flertal fastigheter. Markägoförhållandena framgår av fastighetsförteckningen.

## TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

**Översiktliga planer** Av kommunens översiktsplan, antagen av kommunfullmäktige 1991-04-08, framgår att Upplands-Bro kommun berörs av två järnvägsprojekt av riksintresse; Mälarbaneprojektet och dubbelspårsutbyggnad Kallhäll-Kungsängen. De alternativa sträckningar som säkerställts i översiktsplanen är de som berör Stäksön och utgår från en placering av stationen i nuvarande läge. Det aktuella förslaget är ett av dessa.

**Detaljplaner** Inom planområdet gäller följande detaljplaner:

K1, Byggnadsplan för Kungsängen, fastställd 1923-04-13 av Kungl. Maj:t

Nr 6702, Byggnadsplan för Kungsängen, fastställd 1967-04-21 av länsstyrelsen i Uppsala län, beslut av Kungl. Maj:t 1968-02-23

Nr 6902, Byggnadsplan för Kyrkbyn 2:1 m.fl, fastställd 1969-11-25 av länsstyrelsen i Uppsala län

Nr 8305, Stadsplan 26 för del av Ekhammar (Kungsängens centrum), fastställd 1985-02-25 av länsstyrelsen i Stockholms län

Planområdet gränsar till följande planer:

K10, Byggnadsplan för Södra Kungsängen, fastställd 1959-06-12 av länsstyrelsen i Uppsala län

Nr 9204, Detaljplan 45 för Ekhammar (s:a Skolvägen), lagakraftvunnen 1993-04-23

En stor del av bansträckningen går över mark som tidigare ej är planlagd, däribland sträckan över Stäksön och den över Tibble ängar.

**Övriga kommunala beslut**

Kommunstyrelsen har 1994-03-14, § 61, beslutat om planuppdrag för A1b-alternativet. I april samma år beslutades att planläggningen även kunde omfatta tunnelalternativet. De båda alternativen redovisades i en och samma planhandling, utifrån vilken samråd skedde 1994-05-16--07-01.

Kommunstyrelsens arbetsutskott tar 1994-08-01, § 201, beslut om att avbryta kommunens medverkan i spårplaneringen i avvaktan på besked om den framtida trafikeringen.

Kommunstyrelsen beslutar 1995-01-12, § 13, att planeringsarbetet för dubbelspår och Kungsängens station mm skall återupptas. A1b-alternativet skall verkställas utan ytterligare tidspilan.

Kommunstyrelsen 1995-02-09, § 49: Den fortsatta planeringen av järnvägen och stationsområdet i Kungsängen skall ske med utgångspunkt från att buss-terminalen förläggs i det s.k. kontorskvarteret norr om Enköpingsvägen.

Den 12 okt. 1995, § 246, beslutade kommunstyrelsen bl. a. att föreslå Banverket att ta initiativ till en utredning om Kungsängens stationsområde med hänsyn tagen till trolig trafikering.

Den 14 maj 1996, § 90, beslutar kommunstyrelsen följande:

1. Bygg- och miljönämnden får i uppdrag att upprätta detaljplan för dubbelspåret från Lennartsnäsvägen och österut till kommungränsen mot Järfälla, inklusive Kungsängens stationsområde i enlighet med på sammanträdet föreliggande förslagsritning.
2. Tekniska kontoret får i uppdrag att med berörda parter fullfölja erforderliga avtalsförhandlingar.
3. Kommunen kräver att gångtunnel under spårområdet kommer till stånd som planerat.
4. Tekniska nämnden får i uppdrag att, i samråd med kultur- och utbildningsnämnden samt bygg- och miljönämnden, snarast utreda om det är rimligt att behålla stationshuset, var det i så fall ska placeras, hur det ska användas och vilka kostnaderna blir.
5. Kommunen skall kraftfullt verka för att utformningen av bussterminal, nytt stationshus, brokonstruktioner mm, blir estetiskt tilltalande och ligger i linje med vår kommuns profil som kultur- och naturkommun. Det bör också studeras vilka verksamheter som kan inrymmas i och omkring stationshuset.
6. Planerat bostadskvarter mellan Ringvägen och Enköpingsvägen planläggs för närvarande inte.
7. Kommunen har inte något att erinra mot föreslagen ny lång bågbro över Stäkssundet, förutom att brospannen på vardera sidan om bågspannet bör utformas enligt tidigare förslag.

## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

**Mark och vegetation** I den miljökonsekvensbeskrivning som Banverket låtit ta fram finns en redovisning av befintliga förhållanden beträffande terräng, mark, vatten, naturvård, växtlighet, djurliv mm, för den planerade bansträckningen.

På Stäksön och kring Svartviken är terrängen kuperad med branta, bergiga, skogsklädda höjder och mellanliggande lerfyllda dalgångar. Ett karaktäristiskt inslag på hela Stäksön är den rikliga förekomsten av ändmoräner, s.k de Geermoräner. Tibble ängar däremot är ett lågt och flackt område, till stor del gammal sjöbotten, med lösa, delvis djupa lerjordar. Kungsängens samhälle karaktäriseras av kuperad terräng med berg i dagen och morän. Söder om järnvägen sluttar marken ner mot Mälaren och är bebyggd med villor. Terrängen höjer sig sedan relativt kraftigt norr om Enköpingsvägen mot Kungsängens centrum, där största delen av samhällets bebyggelse ligger. Utrymmet för Enköpingsvägen, järnvägen och stationsområdet är trångt och möjligheterna att utvidga detta är mycket begränsade.

**Naturreseptatet  
Stäketskogen**

Naturreseptatet Stäketskogen inrättades 1989 för att bevara ett urskogsartat område för de djur och växter som är beroende av denna livsmiljö samt för att skydda områdets geologiska karaktär med storblockiga ändmoräner. Reservatet omfattar ca 13 ha och är beläget vid Stäksöns västra strand mot Svartviken.

I samband med att Stäketskogen avsattes som naturreservat gjordes reservation för en framtida järnvägsdragning genom reservatet. Länsstyrelsen meddelade i sitt beslut om reservatet att den, vid en samlad bedömning av olika motstående intressen beträffande järnvägssträckningen, är beredd att medge dispens från reservatsföreskrifterna eller om synnerliga skäl föreligger ompröva hela eller delar av reservatet.

Vegetationen i reservatet är känslig för ingrepp. I området omkring den blivande tunnelmynningen befaras vindfällning på grund av ökad vindexponering av rötangripna granar. Vidare kommer markvegetationen att förändras, som följd av ändrade ljusförhållanden, i och kring de ytor där träd avverkas.

Landskapsarkitekterna Söderblom & Palm har gjort en inventering och trädinmätning inom det område som direkt påverkas av järnvägens utbyggnad. För att minimera ingreppen i naturreservatet utan att därför tumma på säkerhetskrav för järnvägstrafiken, har ett förslag till genomförande av kommande byggnadsarbeten tagits fram. Förslaget omfattar bl. a. entreprenadföreskrifter, byggnadstekniska åtgärder, efterbehandling, skyddsåtgärder och ett kontrollprogram, och utgör underlag för pågående diskussioner med länsstyrelsen.

#### Geotekniska utredningar

J & W, Geoteknik, har utfört ett antal geotekniska undersökningar och beskrivningar för järnvägens nya sträckning, däribland:

##### Kallhäll-Kungsängen (km 21+200 - 27+600)

- PM Geoteknik, dat 1995-06-21

##### Bytespunkt Kungsängen (km 26+050 - 26+500)

- Geoteknisk beskrivning, dat 1994-07-01

##### Strandvägen (km 26+800 - 26+960)

- Rapport Geoteknik, dat 1995-04-10
- Teknisk beskrivning Geoteknik, dat 1995-04-10

##### Kalkcementpelare, Tibble ängar (km 26+960 - 27+700)

- Rapport Geoteknik, dat 1995-10-10
- Teknisk beskrivning Geoteknik, dat 1995-10-10

##### Mälarbanan 201 (km 27+700 - 30+060)

- Rapport Geoteknik, dat 1995-08-25
- Teknisk beskrivning Geoteknik, dat 1995-08-25

##### Mälarbanan 211 Bro över Lennartsnäsvägen (km 27+719), inkl anslutande vägar

- Rapport Geoteknik, dat 1995-08-25
- Teknisk beskrivning Geoteknik, dat 1995-08-25

#### Fornlämningar

Länsmusei byrån har 1993 utfört en arkeologisk utredning för den planerade bansträckningen Kungsängen-Kallhäll. Utredningen har omfattat genomgång och analys av arkivmaterial samt specialinventering av hela den planerade bansträckan i syfte att lokalisera tidigare ej registrerade fornlämningar. En minst 100 m bred korridor kring den tänkta järnvägsvallen är genomsökt. Där indikationer på okänd lämning upptäckts har provschaktningar utförts (maj-juni 1994). Inga anläggningar eller fynd av värde har påträffats.

Riksantikvarieämbetet har 1993/94 utfört en marinarkeologisk utredning för Stäket och Svartviken (UV-Stockholm 1994:1). Utredningen omfattar vattenområdena väster och öster om Stäksön samt landfästena i aktuella avsnitt. Riksantikvarieämbetet har inte funnit skäl till ytterligare utredning och

ej heller någon anledning att skydda de båtvrak som påträffades vid utredningen. Länsstyrelsens kulturmiljöenhet har instämt i detta. Skulle vid eventuella muddringar eller anläggningsarbeten på sjöbotten likväl påträffas ytterligare lämningar gäller anmälningsplikt enligt lagen om kulturminnen.

På Stäksön, söder om Ryssgraven, finns fornlämningarna nr 134 och nr 181, som båda ingår i det s.k vägmuséet. Bevarade i naturen finns där fyra vägkonstruktioner, den äldsta från 1600-talet och den näst äldsta från 1800-talet. I mitten av 1930-talet byggdes "gamla E18" och 1971 färdigställdes motorvägen E18 i detta avsnitt. Namnet Dalkarlsbacken syftar på den väg som 200 man ur Dalaregementet byggde på 1600-talet. Det är av stor vikt att detta unika vägmuseum skyddas mot alla former av ingrepp under järnvägsutbyggnaden.

Ett par hundra meter söder om vägmuséet, inom naturreservatet, finns fornlämning nr 83, som är en röseliknande naturbildning. Banans planerade sträckning ligger nära detta fornminne men passerar området i bergtunnel.

På Stäksöns östra del, norr om spårsträckningen, finns fornlämning nr 79, som är en rest av ett gravfält med runda stensättningar och ev. en kvadratisk stensättning. I östra delen ligger även nr 131, som är en rest av en vägbank - del av samma väg som i fornlämning nr 134.

Direkt öster om Lennartsnäsvägens nuvarande anslutning, utanför planområdet, finns fornlämning nr 43, ett gravfält. Ett nyfynd av förmodat boplatsläge rapporterades inom det aktuella detaljplaneområdet, sydost om lämning nr 43, vid den arkeologiska förundersökningen. Vid provschaktning har dock inga anläggningar påträffats. Enstaka fynd påträffades, dock av sentida datering.

#### Spårsträckningen

De planerade spåren dras i en betydligt rakare sträckning över Tibble ängar - som mest ca 180 m söder om befintligt spår. Grundförstärkning sker med kalkcementpelare och tryckbank, bankpålning och påddäck. Banvallen blir som högst 4 m över omgivande mark. Den nya vallen ligger dock på ungefär samma eller lägre nivå än befintlig vall.

I Kungsängens västra del flyttas banvallen söderut, närmare villabebyggelsen vid Strandvägen. Den i samrådsförslaget föreslagna spårsträckningen över pumpstationen har dock ändrats så att det sydligaste spåret nu är beläget ca 15 meter norr om pumpstationen.

Spårområdet i Kungsängen utformas med två fjärrtågsspår och två lokaltågsspår, båda genomgående för att möjliggöra förlängning av pendeltågstrafiken. Angöring av fjärrtåg kan på sikt komma att upphöra i Kungsängen (se avsnittet om Trafikeringen). Under en övergångstid planeras dock att angöring av fjärrtåg ska ske till sidoplattformarna. Angöring av pendeltåg ska ske till mittplattformen. Inga snabbtåg skall passera intill denna plattform. Inom spårområdet kommer det att finnas växlar på ömse sidor om stationen samt, väster om stationen, uppställningsspår för pendeltåg.

Bron över Svartviken sträcker sig från Prästhagsvägen över Svartviken till slänten mot Stäketskogen och utförs på grundlagd. Fri höjd vid medelvattennivå är ca 8 meter. Båda sidor om bron förses med ljudskärmar. Vägtrafiken på Prästhagsvägen passerar under järnvägsbron.

Stäketskogen passeras i huvudsak i tunnel, delvis berg-, delvis betongtunnel. Stäksön i övrigt passeras på låg bank och i mindre skärning över Dalkarlsgrändena, i tunnel genom berg, på bro över Arvedsängen och gamla Enköpingsvägen (med fri höjd om ca 13 meter över ängen och ca 10 m över vägen), i tunnel genom ytterligare ett berg och slutligen på bro (med fri höjd om cirka 16 meter) över Stäkssundet.

#### Gamla banvallen

Den järnvägstekniska utrustningen 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. Vallen täcks med grus.

#### Trafikeringen

Efter utbyggnaden finns kapacitet för en kraftig ökning av antalet tåg. Prognoserna för framtida tågtrafik på banan är dock ännu osäkra. Trafikvolymen baseras på tecknat avtal om tågtrafik mellan SJ och TIM (Tåg i Mälardalen). Avtalet förutsätter överenskommelser mellan länshuvudmännen för kollektivtrafiken. I avvaktan på att sådana överenskommelser kommer till stånd har Banverket gjort uppskattningar av trafiken vid färdigställt dubbelspår och på lång sikt (se miljökonsekvensbeskrivningen). Pendeltågstrafiken utökas, åtminstone under högtrafik, till kvartstrafik mot idag halvtimmes- trafik. Den nya stationen är utformad för att medge olika trafikeringsalternativ:

- antingen skall Kungsängen, som idag, vara ändstation för pendeln och station för fjärr- och regionaltåg. Omstigning mellan olika tågslag sker i detta fall på Kungsängens station.
- eller skall pendeltågsgrenen förlängas till Bålsta med uppehåll i Bro. I detta fall skall Kungsängens station normalt endast betjäna pendeltågstrafiken. Omstigning mellan olika tågslag sker då i Bålsta.

Någon ytterligare trafikeringsvariant kan också vara möjlig.

#### Ny station

Den nya stationsbyggnaden kommer att placeras ca 80 m väster om befintlig pendeltågsstation och över spårområdet. Stationsbyggnaden utförs i tegel med trapphus och gångbro som lätta stål- och glaskonstruktioner. Även trappor, murar och terrasserings bekläms med tegel för att i materialkaraktär ansluta till befintlig centrumbebyggelse.

#### Gamla stationshuset

Stationshuset kan inte ligga kvar på nuvarande plats. Utredning pågår om det kan flyttas, var det i så fall ska placeras, hur det ska användas och vilka kostnaderna blir.

**Bussterminal mm** I den planerade rondellen Enköpingsvägen-Centrumvägen leds busstrafiken upp på en ramp, parallell med Enköpingsvägen, för att därefter svänga över vägen på bro till bussterminalen. Avstigning för passagerare kan då ske utefter rampen, helt nära stationsbyggnaden, medan påstigning sker vid terminalen, norr om Enköpingsvägen.

Bussterminalen, som ligger sydväst om "Skanskahuset", förbinds med stationen genom en gångbana på "bussbron" över Enköpingsvägen. Gångbanan övergår i en gångbro över spårområdet och avslutas med ramp och trappa vid Prästhagsvägen. Gångbron läggs i ca 50 graders vinkel i förhållande till spåren för att bättre ansluta till terrängen söder om järnvägen. Gångbron förbinder således området söder om järnvägen med stationen och bussterminalen. Biljetthallen placeras på gångbrons nivå och förbinds med pendeltågsplattformen via rulltrappor, gångtrappor och hiss.

Placeringen av bussterminalen norr om Enköpingsvägen ger en naturlig och nära kontakt med centrumkärnan, vilket bör underlätta för pendelresenärer att utföra olika ärenden i centrum innan vidare busstransport.

#### "Prästens villor"

Den planerade bron över Svartviken har sitt landfäste omedelbart väster om Prästhagsvägen, vilket har inneburit att ett par hus, ingående i den äldre bebyggelsen vid Prästhagsvägens övre del, de s.k Prästens villor, köpts in av Banverket. Villorna uppfördes på 1910-talet och speglar den tidigaste villa-bebyggelsen i Gamla Kungsängen. Tidigare har befarats att ett par hus måste rivras men avsikten är nu att de ska kunna behållas. Fastigheterna Kungsängens Kyrkby 2:181 och 2:278 (avstyckning från 2:180) har i planen fått bestämmelsen BK (bostäder, kontor).

### Gator och trafik mm

#### Gatunät

Den vägförbindelse som idag finns mot Lennartsnäshalvön måste få annan sträckning för att klara utbyggnaden av en planskild korsning med järnvägen. Planen anger att *Lennartsnäsvägen* byggs ut som en förlängning av Granhammarsvägen söderut med en vägport under järnvägen. Vägen svänger sedan i sydvästlig riktning och ansluter till den befintliga vägen ungefär i höjd med infarten till Oppsylta (Öråker 2:7). I korsningen Lennartsnäsvägen-Enköpingsvägen-Granhammarsvägen kommer en rondell att byggas. Den gamla Lennartsnäsvägen avses överföras till Vikberga samfällighetsförening.

*Enköpingsvägen* förändras i plan och profil på sträckan Skolvägen - infartsparkeringen. Vägbredden minskas och parallellt anläggs en gång- och cykelbana. Vid korsningen med Centrumvägen höjs nivån med knappt 3 m och korsningen utformas som rondell. Från rondellen byggs en bussramp österut parallellt med vägen. Busstrafiken korsar Enköpingsvägen på en bro som leder till bussterminalen norr om vägen. Vid korsningen med Kungsvägen rivs befintlig bro över järnvägen. Vid Arvedsängarna på Stäksön erhålls en fri höjd på ca 10 m mellan Enköpingsvägen och underkant järnvägsbron.

*Centrumvägen* ändras i plan och profil från korsningen med Enköpingsvägen till Furuhällsvägen. Korsningen med Enköpingsvägen byggs om till rondell.

*Strandvägen* leds över järnvägen på ny bro och ansluter till Enköpingsvägen i ett läge ca 40 m väster om nuvarande anslutningspunkt. Det nya spårläget



innebär att den tidigare aviserade höjningen av vägens nordligaste del inte behöver göras.

Placeringen av Svartviksbrons stöd för med sig en mindre justering av *Prästhagsvägen* vid bl. a. Kungsängens Kyrkby 2:278 och 2:181. Där gångbron avslutas i ramp och trappa mot *Prästhagsvägen*, sker vissa ombyggnader av vägen. Den kommer här att ha endast en körfil. I vägens avsmalnande parti kan det komma att krävas stödmurar mot ett par villafastigheter på södra sidan.

#### Serviceväg

En asfaltsbelagd serviceväg byggs längs banvallens sydsida, från Lennartsnäsvägen till pumpstationen. Vägen byggs inom järnvägsområdet och skall nyttjas av kommunen för servicetrafik till pumpstationen och dagvattendammen, men även för järnvägens servicebehov och av Graninge MålarKraft AB för service av befintlig transformator i pumpstationen. Den skall även kunna nyttjas som bruksväg för jordbruksfastigheten Kungsängens-Tibble 11:1.

#### GC-vägar

Gång- och cykelväg utförs på Enköpingsvägens norra sida, från Skolvägen till Kyrkvägen, varefter Enköpingsvägen korsas på ljusreglerat övergångsställe. GC-vägen leds därefter vidare mellan infartsparkeringen och spårområdet fram till *Prästhagsvägen*.

Gångförbindelse kommer att finnas mellan bussterminalen och området söder om järnvägen, via planerad gångbana/gångbro över Enköpingsvägen och järnvägen till *Prästhagsvägen*.

En gångtunnel under järnvägen till *Prästhagsvägen* avses byggas ca 130 m öster om planerad stationsbyggnad. I gångtunneln finns uppgång med trappor till mittplattformen.

#### Infartsparkering

Parkering för pendlare finns idag ca 210 platser, vilket inkluderar grusparkeringen med ca 70 platser vid Furuhällsvägen. Den nya infartsparkeringen beräknas rymma 270 bilplatser i markplan. Dessutom finns möjlighet att inom detta område bygga ett parkeringsdäck i ett plan, med ytterligare drygt 200 bilplatser. Behovet av p-platser för infartsparkering är helt avhängigt trafikeringsfrågan - förlängs pendeln till Bro/Bålsta minskar behovet av p-platser i Kungsängen. Ett relativt stort antal platser kommer dock alltid att erfordras för att kunna ta emot infartsparkering från Brunna, Tibble och områdena mellan Bro och Kungsängen.

Några angöringsplatser för bil som lämnar/hämtar passagerare ska anordnas utefter Enköpingsvägen i nära anslutning till stationen. Dessutom anordnas ett antal p-platser för angöring/korttidsparkering/taxi i anslutning till gångtunneln från vilken uppgång leder till järnvägens mittplattform.

#### Störningar

##### Tågbuller

Dagens bullernivåer från tågtrafik är i stort sett måttliga. Vissa fastigheter nära spår utsätts dock för bullernivåer som överskrider kommunens planeringsmål.

Med planerad större trafikvolym och ökade hastigheter ökar tågbullernivåerna. Utan bullerdämpande åtgärder beräknas bullret öka med 5-8 dB(A) jämfört

med idag. Bullerdämpande åtgärder skall dock utföras för att begränsa bullerspridningen.

Vad gäller bullerbegränsande åtgärder är kommunen och Banverket överens om grundprinciperna för åtgärder. *Strävan är att inte öka bullerstörningarna utöver dagens förhållanden.* Dock skall inga bullernivåer ligga över gränserna för Banverkets bullerpolicy. Även i planbestämmelserna har dessa grundprinciper lagts fast. *Med de åtgärder som föreslås i miljökonsekvensbeskrivningen innebär detta att övervägande delen av berörda fastigheter får oförändrade eller lägre bullernivåer i förhållande till nuvarande situation.* Dock erhålls teoretiskt högre tågbullernivåer vid flerbostadshusen utefter Östervägen. Nivåerna kommer dock inte att överstiga Banverkets bullerpolicy.

Några fastställda normer för bedömning av buller från järnvägstrafik finns för närvarande inte. Naturvårdsverket har, i samarbete med Banverket, under våren 1995 lämnat ett förslag till riktvärden för buller från spårbunden trafik till regeringen för beslut. I förslaget sägs också att: "Riktvärden ger inte uttryck för den tekniska/ekonomiska värdering som behöver göras i det enskilda fallet. En sådan värdering kommer ofta att innebära att man måste acceptera högre ljudnivåer" (än riktvärdena). I kommunens miljövårdsprogram, antaget av kommunfullmäktige 1986, finns följande planeringsmål (ljudnivåer som ej bör överskridas) angivna:

Ekvivalent ljudnivå inomhus	30 dB(A)
Ekvivalent ljudnivå utomhus	55 dB(A)
Maximal ljudnivå inomhus nattetid (kl 22-06)	40 dB(A)
" " " dagtid (kl 06-22)	45 dB(A)
Maximal ljudnivå utomhus	70 dB(A)

För utomhusvärdena avses nivåer vid uteplats. Värdena överensstämmer i stort med Naturvårdsverkets riktvärden för vägtrafikbuller.

Banverkets bullerpolicy för "väsentlig ombyggnad av bana vid befintlig bebyggelse" är:

Ekvivalent ljudnivå inomhus	40 dB(A)
Ekvivalent ljudnivå utomhus	70 dB(A)
Maximal ljudnivå inomhus nattetid (kl 22-07)	55 dB(A)

Av miljökonsekvensbeskrivningens bulleravsnitt framgår dels *dagens bullersituation* för tågtrafiken, dels beräknad *framtida bullersituation* efter det att bullerdämpande åtgärder har åstadkommit. Bullerkartorna visar på vilka sträckor i Kungsängens samhälle bullerdämpande åtgärder föreslås utföras.

Det slutliga resultatet vad avser bullernivåer och åtgärder är en avvägning mellan estetiska, tekniska och ekonomiska förutsättningar och kommer att variera efter banan. Val och utformning av åtgärder kommer att utarbetas i arbetsgrupper med berörda boende och fastighetsägare, kommunen och Banverket.

Principerna för de bullerbegränsande åtgärderna kommer även att anges i avtal mellan kommunen och Banverket. Detta avtal skall godkännas av kommunfullmäktige innan antagandet av denna plan. Den slutliga detaljutformningen av bullerskydden avgörs dock först vid bygglovprövningen.

Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller avsnitt om buller och andra störningar under byggtiden. De bygger på ett särskilt handlingsprogram för hantering av buller och vibrationer från bygg- och anläggningsarbeten, som togs fram i samband med trafiköverenskommelsen i Stockholm. För att reducera störningarna kommer t.ex ljudkrav att åvila entreprenörerna och skärmning att utföras på kritiska platser. Information om arbetena kommer fortlöpande att lämnas till de boende.

**Vibrationer** Mätningar av vibrationer från dagens järnvägstrafik har utförts i maj-juni 1994 av Ingemansson Akustik-Mekanik (Rapport S-9010-A) för ett par känsligt placerade fastigheter utefter bansträckan. I redovisningen anges högsta och lägsta uppmätta värde samt medelvärdet av samtliga passager. Båda mätpunkterna redovisar vid mättillfällena en maximal vägd vibrationshastighet mindre än 0,1 mm/s. Värden under 0,1 mm/s anses inte vara kännbara. Med det nya dubbelspåret bättre underbyggnad torde ytterligare förbättrade värden erhållas.

### Teknisk försörjning

**Pumpstationen** Efter ombyggnaden kommer järnvägsspåret att passera ca 15 m norr om den befintliga pumpstationen väster om Strandvägen. Ny tillfart för servicetrafik till pumpstationen anordnas via Lennartsnäsvägen.

**Dagvattendamm** Dubbelspåret passerar på påldäck över norra delen av befintlig dagvattendamm väster om Strandvägen. Genom att de nya spåren minskar arean på dammen erfordras en utvidgning av denna. Utvidgningen sker norrut. Förbindelse mellan dammens delar säkerställs genom trummor under påldäcket. Passage över dagvattendamm och dammens utvidgning prövas i vattendom och som anmälningsärende enligt miljöskyddslagen.

**Vatten och avlopp** Omläggning av ledningar erfordras i vissa avsnitt. Flera nya ledningskorsningar erfordras genom att bansträckningen ändras. Två genomgående ledningsstråk finns inom stationsområdet - öster om Kyrkvägen respektive väster om Furustigen.

Befintlig spillvattenledning dim. 1000 mm till Kungsängens pumpstation samt renvattenledning dim. 600 mm, tillhörig Norrvatten, hamnar under planerat påldäck. För att säkerställa framtida drift och funktion dubblas spillvattenledningen.

**El** Avtal som reglerar omläggning av elledningar som berörs av Mälarbanans ombyggnad har växlats mellan Graninge MälarKraft Nät AB och Banverket.

**Tele** Telia har både riks- och lokalnätskablar som berörs av Mälarbanans ombyggnad. Innan markarbeten påbörjas måste kontakt tagas med Telia angående utsättning mm. Avtal som reglerar omläggningar av telekablar till följd av Mälarbanans ombyggnad har växlats mellan Telia AB och Banverket.

*Det är av mycket stor vikt att omlägningsarbetena för tele, el och VA kan bedrivas så att teletrafik, el- och VA-försörjning kan fortgå störningsfritt. Dessa frågor regleras i avtal mellan Banverket och berörd ledningsägare.*

Administrativa frågor

- Genomförandetid      Genomförandetiden är 15 år räknat från den dag planen vinner laga kraft.
- Byggstart              Byggstart planeras kunna ske andra kvartalet 1997. Det aktuella spåravsnittet, inklusive stationsområdet, beräknas vara färdigbyggt år 2000.
- Marklov                Inom på plankartan markerade områden vid brofästen krävs marklov för schaktning, fyllning, avverkning och plantering.
- Bygglov                Bygglov krävs i enlighet med vad som är lagstadgat enligt PBL. En särskild påpekan görs dock att även bullerskyddsåtgärder är bygglovpliktiga.

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

*Åke Edlundh*

Åke Edlundh  
Stadsarkitekt

*Ulf Hedström*

Ulf Hedström  
Planarkitekt

*Inger Norsell*

Inger Norsell  
Planingenjör