


Antagen av kommunfullmäktige 1995-12-21 §148
Lagakraftvunnen: Regeringsbeslut 1996-04-25
betygar


Karl-Erik Lindholm
Kanslichef

**Detaljplan 1 för järnvägssträckan
KUNGSÄNGEN - BÅLSTA
delen JURSTA
inom Upplands-Bro kommun**

Nr 9501

PLANBESKRIVNING

Handlingar

Till denna detaljplan hör följande handlingar:

- Plankarta, 2 blad, i skala 1:2000
- Planbestämmelser angivna på plankartan
- Planillustration, 2 blad, i skala 1:2000
- Denna planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Samrådsredogörelse

Underlag för planen är bla följande utredningar:

- Banverkets systemhandlingar, 1994-12-08
- Miljökonsekvensbeskrivning ingående i systemhandlingarna, 1994-12-08
- Buller och vibrationsmätningar och beräkningar, KM Akustikbyrån, okt 1994
- Kompletterande bullerutredning för detaljplan 1 o 2, Scandiaconsult 1995-08-21 och rev. 1995-08-25
- Arkeologiska utredningar och förundersökningar, 1993 och 1994, Riksantikvarieämbetet

Syfte

Regeringen beslutade 1991-09-12 om en om-, till- och nybyggnad av järnvägen mellan Kungsängen och Örebro, den så kallade Mäljarbanan. Dessa förändringar av järnvägen skall möjliggöra att persontåg i huvudsak skall kunna färdas i 200 km/tim på banan mellan

Stockholm och Örebro. Genom kortare restider skall Mäljarbanan knyta samman Stockholmsregionen med Mälardalen och bidra till en större integration av arbets-, bostads- och utbildningsmarknaderna.

Större delen av bansträckan Kungsängen - Bålsta kommer att detaljplaneläggas, men har av praktiska skäl delats upp i fyra detaljplaner - Jursta, Bro, Nygård och Sylta.

Denna detaljplan syftar till att reglera de förändringar, som om- och tillbyggnaden av Mäljarbanan medför för delen väster om Bro samhälle fram till Bro-Bålsta golfbana.

Huvudsakliga förändringar

Järnvägen byggs ut med ett andra spår och får en ny linjeföring väster om en ny vägbro, "Västerbron". Banan flyttas där över till den norra sidan av väg 840.

Den nya vägbron över järnvägen byggs för väg 840 och ersätter därmed plankorsningen vid Björklunda, nära gränsen till Håbo kommun.

I anslutning till bron anläggs en ny väg söderut mot Nygårdsvägen och Låssa.

Genom flyttningen av järnvägen blir nya utfarter möjliga mot väg 840 från Bro-Bålsta golfbana, industrifastigheten Jursta 3:8 (Jet Air) och fastigheten Jursta 3:6. Nygårdsvägen, delen Kvista - Jursta 3:8, kommer tills vidare att tas ur drift.

Politiska ställningstaganden

År 1991 togs en förstudie fram för bansträckan Kungsängen - Bålsta. Förstudien innefattade en översiktlig miljökonsekvensbeskrivning. Kommunstyrelsen avlämnade 1992-03-15, § 134, kommunens synpunkter på nämnda förstudie.

Banverket överlämnade under våren 1994 en spårutredning i två delar (km 27,500 - 32,000, dat maj 1994 samt km 32,000 - 44,400, dat april 1994) för sträckan Kungsängen - Bålsta. I denna spårutredning redovisades för första gången en flyttning av banan till den norra sidan av väg 840.

Kommunen har inte avgivit remissvar på denna utredning. Kommunstyrelsen har dock underhand tagit ställning till ett antal frågor som berör bansträckan (Ks § 201/93, § 91/94, § 252/94).

Den 9 mars 1995 tog kommunstyrelsen ställning till Banverkets systemhandling inklusive miljökonsekvensbeskrivning för Mäljarbanan, delen Kungsängen - Bålsta km 27,600 - 44,400, daterade 1994-12-08.

PLANDATA

Läge och storlek

Planområdet omfattar bansträckan km 36,650 till 38,840, dvs en sträcka av 2,19 km från västra delen av Bro samhälle till Bro-Bålsta golfbana. I planområdet ingår erforderlig mark för den dubbelspåriga banan och för väg 840, där den ligger parallellt med järnvägen. Dessutom ingår området för den nya vägbron inklusive slänter och övrig mark som berörs av ombyggnader för anslutande vägar. En ny väganslutning från Nygårdsvägen till väg 840 vid golfbanan finns också i planen.

Planområdets storlek är omkring 17 ha.

Markägoförhållanden

Marken där den befintliga banvallen ligger ägs av SJ. Upplands-Bro kommun äger marken vid korsningen Enköpingsvägen - väg 840. I övrigt påverkas privatägd mark. Privatägda fastigheter som berörs av markinköp är Bro Gård 1:84, Jursta 3:1, 3:5 och 3:6 och Bro-Önsta 2:10.

Översiktliga planer

I kommunens översiktsplan, antagen av kommunfullmäktige 1991-04-08, är Mäljarbanan utpekad som ett riksintresse. Den nya sträckningen norr om väg 840 finns dock inte redovisad i översiktsplanen.

Detaljplaner

Inom planområdet finns följande gällande detaljplaner:

-Nr 7125, Stadsplan 1 för del av Jursta, fastställd 1976-11-10 av länsstyrelsen i Stockholms län

-Nr 7402, Stadsplan 1 för del av Bro industriområde fastställd 1977-06-17 av länsstyrelsen i Stockholms län

-Nr 9003, Detaljplan 10 för del av Skällsta antagen 1991-09-30 av kommunfullmäktige, laga

kraft 1991-10-25, genomförandetid till 2006-12-31

Till planområdet gränsar följande detaljplaner:
-Nr 6803, Byggnadsplan för Bro stationssamhälle fastställd 1968-11-01 av länsstyrelsen i Uppsala län
-Nr 8103, Stadsplan 4 för del av Skällsta fastställd 1983-02-16 av länsstyrelsen i Stockholms län

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Mark och vegetation

Den i planen aktuella bansträckningen går genom ett öppet, storskaligt jordbrukslandskap. Järnvägen och väg 840 ligger i gränsen mot de något högre landskapspartierna söderut där skogsklädda höjder finns. Den nya vägbron, Västerbron, "landar" och ansluter till en sådan skogsklädd höjd, vilket minskar dess intrång i landskapet. Vägbrons bankar kommer att utgöra en kontrasterande form i landskapet och bryter sikten västerut från samhället och på motsvarande sätt österut från Bålsta hållet. Brospannet har förlängts från ett första förslag på 24 m till det nuvarande förslaget på 60 m bl.a. för att förbättra anpassningen till landskapet. För att anpassa bättre kommer också slänterna att modelleras och träd- och buskplanteras, se perspektivbild bilaga 1.

Den nya väganslutningen mot Låssa - Nygårdsvägen skär delvis in i kanten mot den skogsklädda höjden vid Kvista.

Enligt kommunens översiktliga naturinventering berörs område 19, Brobäcken, av den planerade utbyggnaden. Bäckens passerar banvallen strax öster om Västerbron. Denna bäck avvattnar stora jordbruksområden väster om Bro samhälle. Vid ombyggnaden av banvallen kommer hänsyn till detta att tas för att förhindra översvämning av åkermark. Vattendom har bedömts ej behövas för banans utbyggnad. Grumling av bäckens vatten bör inte ske mellan april - september.

Geotekniska undersökningar

Geotekniska undersökningar har utförts och kommer att utföras för banan och för de nya vägsträckningarna. Dessa undersökningar ligger till grund för bedömning om var bl a kalkcementstabilisering, pålning och stödbankar krävs.

Fornlämningar och kulturmiljöer

Riksantikvarieämbetet har i olika omgångar gjort översiktliga undersökningar och förundersökningar utefter banan.

I och intill planområdet finns ett flertal fornlämningar. Inom planområdet kommer ett fornlämningsområde RAÄ 57 (gravplats och boplatz) norr om Jursta gård att slutundersökas.

RAÄ 42 intill Västerbrons södra landfäste kommer att förundersökas och eventuellt även att slutundersökas beroende på förundersökningens resultat. Dessa undersökningar har utförts våren 1995.

RAÄ 40 (gravfält) norr om Västerbron kommer att skyddsstängslas under utbyggnadstiden.

Efter samrådet har väg 840 i ett visst avsnitt nordväst om Lilla Kvista flyttats närmare järnvägen, för att undvika utgrävning vid RAÄ 143.

Placeringen av banan norr om väg 840 kommer att innebära att den historiska vägmiljön kommer att påverkas.

Inom planområdet kommer ett gammalt torp Lilla Kvista, att rivas på grund av den nya vägbron.

Banan och järnvägstrafiken

Banan dimensioneras för att loktåg skall kunna köra 200 km/tim inom planområdet. Banan beräknas trafikeras med totalt 45 persontåg per dygn bestående av moderna motorvagnståg. Vidare pågår diskussioner om att banan dessutom skall trafikeras av upp till 7 godståg per dygn, varav 3 st nattetid.

Banan görs dubbelspårig, vilket innebär att öster om Västerbron behålls det befintliga spåret i sitt nuvarande läge och ett nytt spår byggs söder om det befintliga. Väster om Västerbron ges banan ett nytt läge norr om väg 840.

Där den gamla banvallen blir kvar outnyttjad, kommer Banverket att ansvara för, att banvallen schaktas bort till omgivande marks nivå.

Vägar

Alla korsningar i plan med järnvägen skall ersättas med planskilda korsningar. Inom planområdet medför detta att en ny vägbro, Västerbron, kommer att byggas för väg 840's korsning med järnvägen.

På Västerbron kommer en separat gång- och cykelbana att finnas. Den kommer att ersätta befintlig korsning i plan.

Den befintliga järnvägs korsningen vid Köpmanvägen kommer att stängas. Ca 50 m väster om nuvarande korsning kommer en tunnel för gång- och cykeltrafik att byggas. Vid Bro IP planeras en planskild korsning för motorfordonstrafik plus en planskild korsning för gc-trafiken vid Brogårds allé. Dessa korsningar kommer att regleras i detaljplan 2 - delen Bro.

Stängningen av järnvägs korsningen vid Köpmanvägen för med sig en flyttning av trafiken till Västerbron och den planskilda korsningen vid Bro IP. Det innebär längre körsträckor för trafik Ådö - Bro centrum bl.a. för busstrafiken till Ådö. Det är därför angeläget att en vägförbindelse från Nygårdsvägen ner mot Rättarboda kommer till stånd så snart som möjligt. I kommunens översiktsplan, antagen 1991, är denna förbindelse inlagd som ett vägreservat.

Västerbron och väg 840 utformas med 7,5 m bred vägbana och Västerbron med en 3 m separat gång- och cykelbana. Brospannet blir ca 60 m, vilket innebär ganska kraftiga vägbankar. Modelleringar av slänterna och träd- och buskplanteringar på bankarna skall göras för att passa in bron naturligare i landskapet.

Söder om banan och Västerbron kommer en ny anslutande väg till Nygårdsvägen att byggas. Den utformas med 7,5 m bred vägbana.

Anslutningen av Enköpingsvägen (väg 3901) mot väg 840 kommer att förändras som en följd av Västerbrons utbyggnad.

På järnvägens norra sida väster om Västerbron kommer en ny mindre väg att byggas parallellt med järnvägen. Denna väg kommer administrativt att vara en enskild väg och skall försörja fastigheterna norr om banan. Vägen kommer att passera under bron och anslutas till Enköpingsvägen. Vägen kommer även att utgöra tillfart till MälarKrafts transformatorstation.

Kommunen är inte huvudman för denna väg och har alltså inte heller något skötselansvar för denna.

I och med att järnvägen flyttas över till den norra sidan av väg 840 ges också möjlighet för en ny anslutande väg vid Bro - Bålsta golfbana mot väg 840. Det innebär en mycket genare väganslutning till golfbanan och intilliggande industrifastighet både från Bro- och Bålsta-hållet.

Även fastigheten Jursta 3:6, kommer att anslutas direkt till väg 840.

Förutom här angivna väganslutningar tillåts inga utfarter på väg 840.

Nygårdsvägen beräknas tills vidare att tas ur drift delen Kvista - Jursta 3:8.

En gångbro planeras att byggas väster om planområdet, för att minska banans barriäreffekt för det rörliga friluftslivet. Läget för denna gångbro kommer att fastläggas i avtal mellan Banverket och kommunen.

Buller

Bullermätningar av dagens förhållande har skett för vissa fastigheter utefter banan. Med dessa mätningar som bas och utifrån de förändringar av banans utformning och trafikering som planeras, har beräkningar av framtida buller gjorts. Resultatet av dessa beräkningar finns redovisade i miljökonsekvensbeskrivningen och den kompletterande bullerutredningen. Generellt beräknas den maximala bullernivån att öka med 4 dBA och den ekvivalenta ljudnivån med 2 dBA pga högre hastigheter och fler tåg. Då har hänsyn tagits till att de nya motorvagnstågen blir c:a 5 dBA tystare än dagens tåg. I beräkningen ingår även 7 godståg/dygn.

När pendeltågstrafiken tillkommer ökas den ekvivalenta ljudnivån med 1 dBA. Den maximala ljudnivån påverkas inte.

Den här aktuella bansträckan passerar huvudsakligen genom obebyggd jordbruksmark. De närmast liggande bostadshusen finns på fastigheterna Jursta 3:6 och Bro-Skällsta 8:1 och 8:2. Dessa bostadshus ligger c:a 120 m från banan.

Den kompletterande bullerberäkningen, dat 1995-08-21, visar att de beräknade konsekvenserna för här berörda bostadshus blir en ökning av den ekvivalenta bullernivån med 6-7 dBA och den maximala med 2-4 dBA. Ett av bostadshusen på

Jursta 3:6 är det bostadshus inom den här aktuella bansträckan, som visar de högsta beräknade värdena. Här ökar den ekvivalenta bullernivån utomhus från idag 54 dBA till 61 dBA och den maximala utomhus från 82 dBA till 86 dBA.

Beroende på vilka riktvärden som skall eftersträvas kan fönsteråtgärder bli aktuella på några fastigheter och eventuellt lokala bullerskärmar vid uteplatser. Detta framgår av den kompletterande bullerutredningen (1995-08-21, rev. 1995-08-25).

Några fastställda normer för bedömning av buller från järnvägstrafik finns för närvarande inte. Naturvårdsverket i samarbete med Banverket har dock under våren 1995 lämnat ett förslag till riktvärden för buller från spårbunden trafik till regeringen för beslut. I förslaget sägs också att: "Riktvärdena 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).

Ovan nämnda riktvärden motsvarar vad som utgör grunden till Upplands-Bro kommuns planeringsmål. I kommunens miljövårdsprogram, antaget av kommunfullmäktige 1986, finns följande riktlinjer (ljudnivåer som ej bör överskridas) angivna:

Ekvivalent ljudnivå inomhus	30 dBA
Ekvivalent ljudnivå utomhus	55 dBA
Maximal ljudnivå inomhus nattetid (kl 22-07) - sovrum	45 dBA
Maximal ljudnivå utomhus	70 dBA
För utomhusvärdena avses nivåer vid uteplats	

För att få en enhetlig tillämpning i alla kommuner har Banverket sedan tidigare utarbetat en egen bullerpolicy. I denna finns tre planeringsfall. För här aktuell sträcka har använts planeringsfall 2 "**Väsentlig ombyggnad av bana vid befintlig bebyggelse**", som innebär att följande ljudnivåer inte bör överskridas:

Ekvivalent ljudnivå inomhus	40 dBA
Ekvivalent ljudnivå utomhus	70 dBA
Maximal ljudnivå inomhus nattetid (kl 22-07) - sovrum	55 dBA

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. Det slutliga resultatet vad avser bullernivåer och åtgärder är en avvägning av estetiska, tekniska och ekonomiska förutsättningar och kommer att variera mycket utefter 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 att anges i ramavtalet mellan kommunen och Banverket. Detta avtal skall godkännas av kommunfullmäktige före antagandet av denna detaljplan. Den slutliga detaljutformningen av bullerskydden kommer dock att avgöras först vid bygglov.

Vibrationsstörningar

Mätningar av vibrationer från dagens järnvägstrafik har skett under oktober 1994 för vissa signifikanta eller känsligt placerade fastigheter utefter banan. I dag förekommer inga vibrationsstörningar utefter banan. Inom denna plans område beräknas inte heller vibrationsstörningar uppkomma vid en framtida utökad järnvägstrafik.

Vatten och avlopp

Befintliga allmänna ledningar som korsar banan har inom kvartersmark i planen säkerställts som u-områden.

Mellan järnvägen och Västerbrons norra vägbank kommer nya vatten- och avloppsledningar att dras som ersättning för befintliga, som nu ligger under väg 840.

Jurstabäcken leds i dagvattenledning under det norra brospannet och får en ny trumma under banvallen.

Då huvudmannaskapet för väg 840 senare kommer att överlåtas på Vägverket, kommer i lantmäteriförrättning rättigheterna för allmänna ledningar inom vägområdet för väg 840 att regleras.

El

MälarKraft har en transformatorstation inom planområdet väster om Västerbrons norra vägbank. Till denna station går ett flertal

luftledningarna. Dessa berörs av väg- och järnvägsombyggnaderna och kommer delvis att läggas om till jordkabel. Samråd har underhand skett med Mälarkraft.

I befintliga och planerade korsningar med banan har u-områden lagts in inom kvartersmark.

Området för transformatorstationen har utökats enligt önskemål från Mälarkraft.

En mindre transformatorstation finns även intill banan närmare Bro samhälle.

Tele

En telekabel passerar den befintliga banan intill den nya vägbron. En omläggning av denna kabel planeras tillsammans med omläggning av elledningarna.

Upphävande av gällande detaljplan

För två mindre markområden intill Västerbron föreslås att gällande detaljplan upphävs. De aktuella markområdena har snedstreckats på plankartan. I gällande detaljplan är dessa områden utlagda som gatu- eller parkmark och behöver inte längre utnyttjas för dessa ändamål.

Genomförandetid

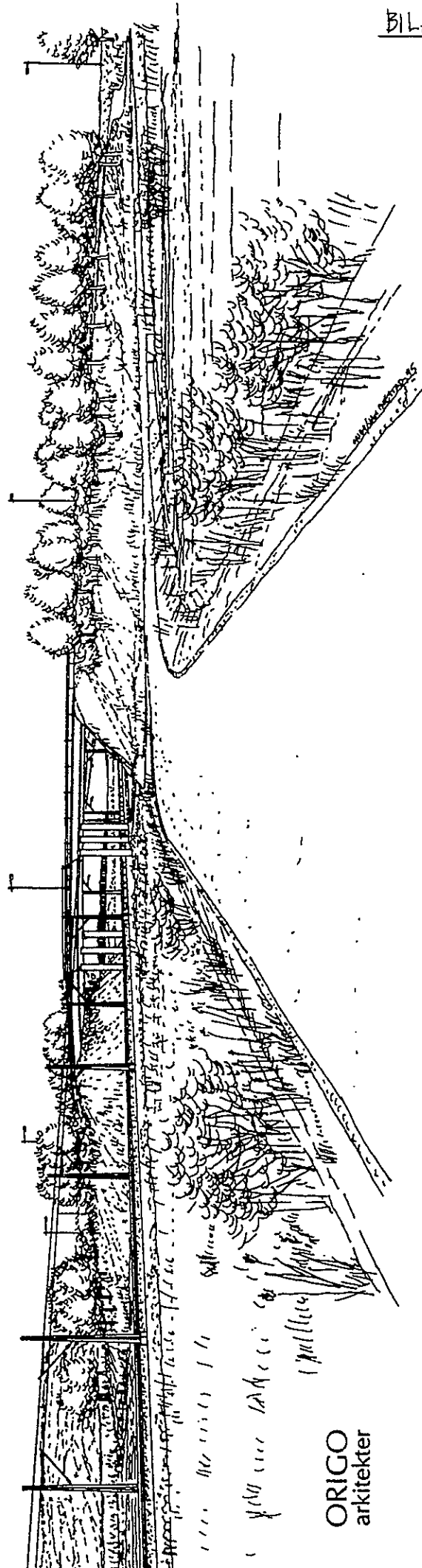
Genomförandetiden är 15 år, räknat från den dag planen vinner laga kraft.

Markarbeten för Västerbron beräknas påbörjas, inom ramen för gällande detaljplan, hösten 1995. Vägbron kan då vara färdigställd under våren - sommaren 1997.

Denna detaljplan har upprättats av planarkitekt Eva Wirdholm-Sander, Ark.1 Arkitektkontor AB i Västerås, på uppdrag av Banverket och i samarbete med tjänstemän på stadsarkitektkontoret i Upplands-Bro kommun.

ARK.1 ARKITEKTKONTOR AB, Västerås, den
22 augusti 1995, rev. den 6 november 1995

Eva Wirdholm-Sander
Eva Wirdholm-Sander
ark SAR



VÄSTERBRON SEDD FRÅN BRÖ TÄTORI

ORIGO
arkitekter