

Antagen av kommunfullmäktige 1995-12-21 §149
Lagakraftvunnen: Regeringsbeslut 1996-04-25
betygar



Karl-Erik Lindholm
Kanslichef

**Detaljplan 3 för järnvägssträckan
KUNGSÄNGEN - BÅLSTA
delen NYGÅRD
inom Upplands-Bro kommun**

Nr 9503

PLANBESKRIVNING

Handlingar

Till denna detaljplan hör följande handlingar:

- Plankarta, 2 blad, i skala 1:2000
- Planbestämmelser angivna på plankartan
- 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 Akustikbyrå, okt 1994
- Kompletterande bullerutredning för detaljplan 1 o 3 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 Mälarbanan. 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 Mälarbanan 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 Mälarbanan medför för delen öster om Bro samhälle till söder om KF:s anläggning vid Nygård.

Huvudsakliga förändringar

Järnvägen byggs ut med ett andra spår som läggs sydväst om det befintliga spåret. Norr om KF:s anläggning är kurvradien på den befintliga banan för liten, varför den nya banan här rätas ut.

En ny gång- och cykelbro ersätter korsningen i plan vid Lindhagaberg, se även bilaga 1.

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 väster om Bro samhälle.

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 Mälarbanan, delen Kungsängen - Bålsta km 27,600 - 44,400, daterade 1994-12-08.

PLANDATA

Läge och storlek

Planområdet omfattar bansträckan km 32,675 till 35,100, dvs en sträcka av 2,43 km öster om Bro samhälle.

I planområdet ingår erforderlig mark, en c:a 25 m bred markkremsa, för den dubbelspåriga banan. Dessutom ingår markområdet för den nya gc-bron vid Lindhagaberg.

Planområdets storlek är omkring 6,2 ha.

Markägoförhållanden

Marken där den befintliga banvallen ligger ägs av SJ. KF Ekonomiska förening äger Nygård 2:6 och Brogård 1:84. Nygård 2:6 är den fastighet som till största delen berörs av markinköp.

Översiktliga planer

I kommunens översiktsplan, antagen av kommunfullmäktige 1991-04-08, är Mälarbanan utpekad som ett riksintresse.

Detaljplaner

Inom planområdet finns en gällande detaljplan: -Nr 7205, Stadsplan 1 för Nygård (ind.omr) fastställd 1976-06-30 av länsstyrelsen i Stockholms län.

Till planområdet finns inga angränsande detaljplaner.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Mark och vegetation

Den i planen aktuella bansträckningen går genom ett öppet, storskaligt jordbrukslandskap. Landskapsbilden påverkas relativt lite inom planområdets delsträcka, eftersom banan till övervägande delen behåller sin nuvarande sträckning.

Den nya gång- och cykelbron vid Lindhagaberg blir ett nytt element i landskapet. Bron kommer att ges ett brett spann på c:a 80 m för att anpassas till landskapet och på så sätt ge en huvudledning för vatten och avlopp som ligger på järnvägens sydvästra sida. Grundförhållandena är besvärliga vid den nya bron. Låga tryckbankar mot slänterna mellan banan och Enköpingsvägen kommer utseendemässigt att upplevas, som om modellering av slänterna skett. Träd och buskar kommer att planteras på slänterna. Beläggningen kommer att tas bort på den del av den befintliga gc-vägen som inte längre skall användas. Ytan kommer sedan att gräsbesås.

Inga utpekade natur- eller kulturmiljöer berörs inom här aktuell bandel.

Geotekniska undersökningar

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

Grundförstärkningar måste göras vid gång- och cykelbron. Detta kommer bl a ske i form av tryckbankar mellan järnvägen och Enköpingsvägen.

Fornlämningar och kulturmiljöer

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

En gammal vägtrumma skall finnas inom den södra delen av planområdet. Den kommer att dokumenteras av Banverket.

Inom planområdet finns inga nu kända fornlämningar.

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. Ett nytt spår byggs sydväst om det befintliga. Kurvan norr om KF:s anläggning vid Nygård rätas ut.

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 gång- och cykelbro kommer att byggas vid Lindhagaberg, se bilaga 1.

Inom planområdet finns en befintlig vägbro längre söderut vid Persboda. Denna berörs inte av några förändringar.

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 kompletterade 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 också 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 ligger på Enköpingsvägens nordöstra sida. Avstånden för dessa bostäder till banan är mellan 160 - 180 m.

Den kompletterande bullerberäkningen, daterad 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 1-3 dBA. De högsta bullervärdena på här aktuell bansträcka fås på fastigheterna Härnevi 9:9 och 9:10. Här ökar den ekvivalenta bullernivån utomhus från idag 54 dBA till 59 dBA och den maximala utomhus från 80 dBA till 81 dBA.

Beroende på vilka riktvärden, som skall eftersträvas, kan fönsteråtgärder och lokala bullerskärmar vid uteplatser bli aktuella på ett antal fastigheter. 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 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)	45 dBA
Maximal ljudnivå utomhus	70 dBA
För utomhusvärdena avses nivåer vid uteplats.	

Banverket har 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)	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 bygglovet.

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 i planen säkerställts som u-områden.

Längs den västra sidan av banan går kommunens huvudledningar för vatten och avlopp mellan Bro och Kungsängen. Dessa berörs inte av banans ombyggnad.

El och tele

Några ombyggnader vad avser el- och teleledningar på g a banans utbyggnad, bedöms för närvarande inte aktuell.

Genomförandetid

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

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

BILAGA 1:1

GC-BRO ÖVER JÄRNVÄG
VID LINDHAGABERG

PREL. SLÄNTYTTERLINJE

Brogård 184

34+100

Härnevi 7:5

Härnevi 7:8

ENKÖPINGSVÄGEN +8.6

Härnevi 7:15

34+000

Brogård 184

PREL. SLÄNTYTTERLINJE

LR 250

LR 250

Härnevi 5:6

+8.4

+8.8

+8.4

+8.0

+7.7

+8.5

+7.7

V900

S600

V300

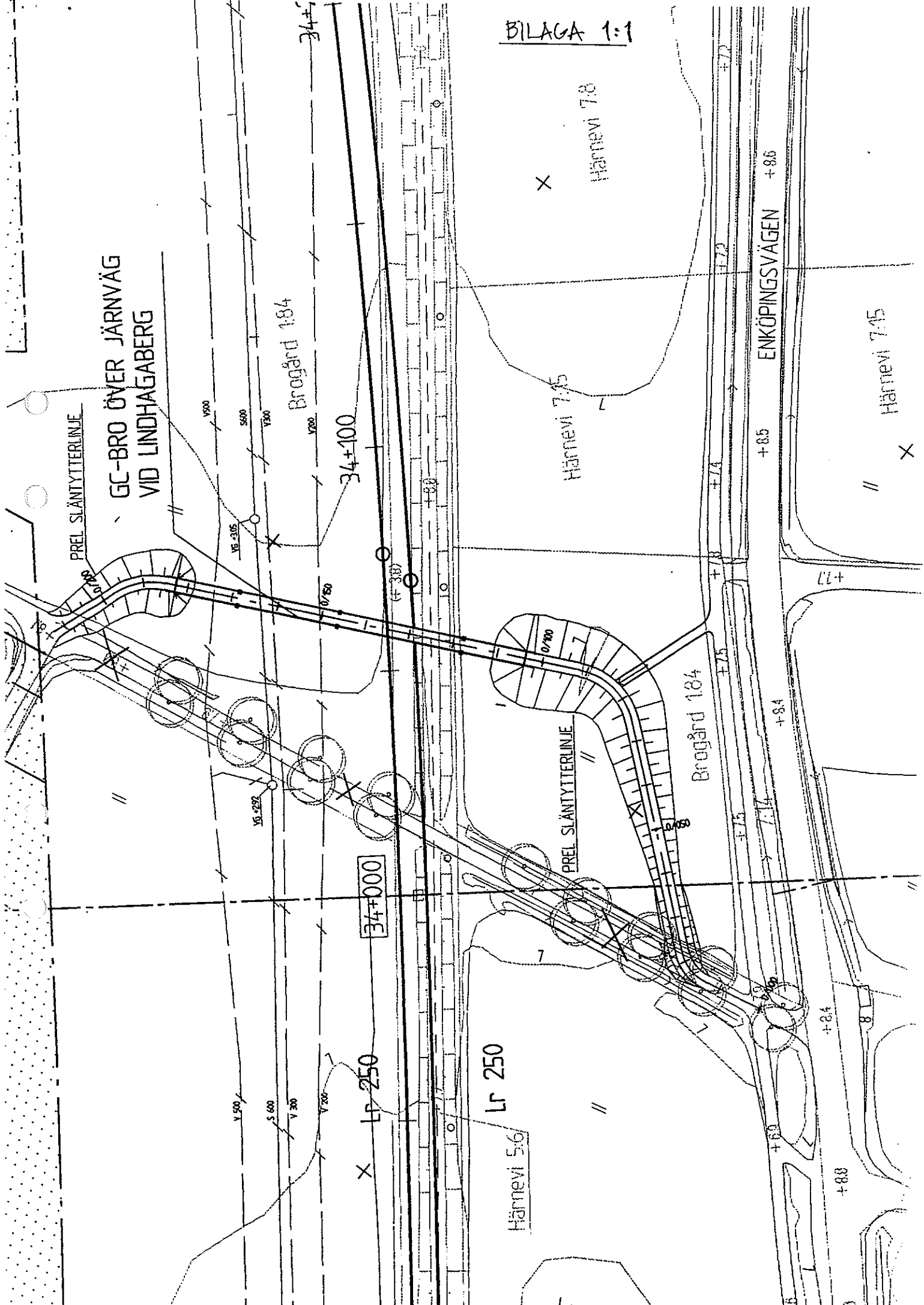
V500

S600

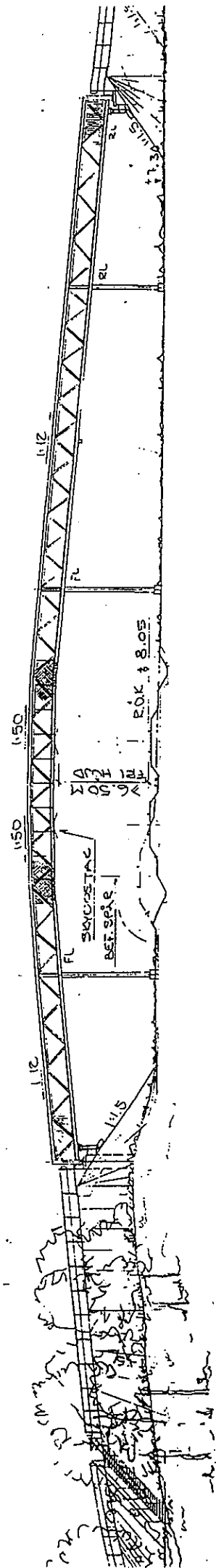
V300

V200

34±



TOTAL BRÖLKNGD = 83,5 M



GANG - D. CYKELBÍÐ YD LINDHAGABERG, VY FRÁN NORD-VÁST