



Illustrationsplan Blad 1 (3 blad)

Grundkartan ajourhöllen betr.
färdighetsindelningen inom
planområdet till december 1993

Björn Hansson
Dokumentationsförfattare

Måttskala 3: Koordinatssystem RT 90
Höjdsystem Sigtuna kommun (RH 00)

Grundkartabeteckningar

	Fastighetsgränser
	Byggnad
	Väg
	Nivåkurver
	Rullstolsplaner
	Traktnamn
	asf. väg, as.
	bef. järnväg
	Siktet



Omlagd tillfart till
Vallstanäs gård med
bro över Arlandabanan

Förhöjning av åkermarken

Omläggning av väg 859

Detaljplan för

Järnväg till Arlanda, del vid Rosersberg

Sigtuna kommun, Stockholms län

Märkte den

Therijörn Eriksson
Sundbackstet

Sig. Nordahl
Planeringsbyrå

0 100 200 m
Skala 1: 2000



Landskapsarkitekt
Stockholms län
nr 100 11 10
Per Andersson

Provisorisk
dragning av E4
under byggtiden

Rosersbergs
samhälle

Illustrationsplan Blad 2 (3 blad)

Grundkartan ej utgiven bet.
färdighetsinderingen avses
planens utgåva till december 1993

Rönn Hasson
Dokumentationsarkitekt

Måttäck 3, Koordinatavsystem RT 90
Höjdsystem Sigtuna kommun (RH 00)

Grundkartabeteckningar
Färdighetsindering
Byggnad
Väg
Näringsområde
Ruttningspunkt
Traktnamn
resp. reg. nr
Bef. järnväg
Slätt



Omlagd väg till Ströms gård

Järnvägstunnel

Förberedelsearbeten för
ny trafikplats med an-
slutning av väg 859
till E4

Planerad framtida
trafikplats

Detaljplan för

Järnväg till Arlanda,
del vid Rosersberg

Sigtuna kommun, Stockholms län

0 100 200 m
Skala 1:2000





Illustrationsplan Blad 3 (3 blad)

Grundkartan avser bilden betr.
färdighetsindikatorn inom
planområdet till december 1993

Björn Hansson
Distriktsarkitekt

Måttas 3. Koordinatsystem RT 90
Höjdsystem Sigtuna kommun (RH 00)

Grundkartebeteckningar
Fastighetsgränser
Väg
Nyckelväg
Ruttningspunkt
Traktsamman
exp. reg. nr
Bef. järnväg
Stått



Ny tillfart till Åshusby

Omlagd väg 893 på bro över
Arlandabanan och väg E4.
Befintlig bro rivs

Låga bullerskärmar, typ
soundtrack, öster om och
mellan spår

Järnvägstunnel under väg E4.

Provisorisk dragning av väg E4
under byggtiden.

Omlagd väg till Ströms Gård
på bro över E4 och Arlandabanan

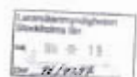
Detaljplan för

Järnväg till Arlanda,
del vid Rosersberg

Sigtuna kommun, Stockholms län



0 100 200 m
Skala 1: 2000





Stockholm

Sigtuna kn

Akt nr:

0191

p95/

1113

7945/1113

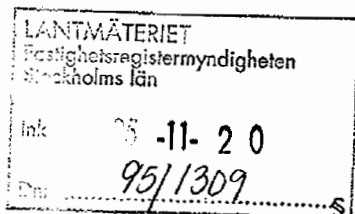


MILJÖDEPARTEMENTET

Utdrag
DEPARTEMENTS PROTOKOLL

1995-11-13

M95/3647/9



735

Avskrivning av ärende

Christina Westholm-Schröder och Erik Westholm samt Norslunda Gård AB och Arlandastad Golf AB har hos regeringen överklagat ett beslut den 25 juli 1995 av Länsstyrelsen i Stockholms län angående detaljplan för järnväg till Arlanda, del vid Rosersberg i Sigtuna kommun.

De klagande har därefter återkallat överklagandena.

Miljödepartementet avskriver ärendet.

Beslutet har fattats av departementssekreterare Harald Franzon.

Utdraget stämmer med originalet

Lena-Britt Carlsson

Utdrag till

länsstyrelsen (handlingar återsänds)
byggnadsnämnden
fastighetsbildningsmyndigheten
fastighetsregistermyndigheten
Christina Westholm-Schröder och Erik Westholm,
c/o Bengt Carlsson, Ljungvägen 30,
195 42 MÄRSTA
Norslunda Gård AB och Arlandastad Golf AB, Spånga
Kyrkväg 441, 163 56 SPÅNGA
Alf Rudström, Advokatfirman Wennerholm & Öhman,
Box 7387, 103 91 STOCKHOLM

1995 04 2000 ex. OC

Postadress
103 33 Stockholm

Besöksadress
Tegelbacken 2

Telefon 08-405 10 00
Telefax 08-24 16 29
Telex 15499 MINEN S

0191-P95/1113

188



LÄNSSTYRELSEN I
STOCKHOLMS LÄN

Rättsenheten
Fredrik Denecke

LANTMÄTERIET
Fastighetsregistern
Stockholms län

Ink. 95 -11- 3 0

Dnr 95/1309

BESLUT

Datum

1995-07-25

Beteckning

2024-95-11157

1 (2)

Erik Westholm
Christina Westholm-Schröder
Ombud: Bengt Carlsson (rek+mb)
Ljungvägen 30
195 42 MÄRSTA

Arlandastad Golf AB (rek+mb)
Norslunda Gård AB (rek+mb)
Spånga Kyrkväg 441
163 56 SPÅNGA

Överklagande avseende detaljplan för järnväg till Arlanda, del vid Rosersberg i Sigtuna kommun

BESLUT

Länsstyrelsen avslår överklagandet.

Detta beslut kan överklagas hos Regeringen enligt bilaga.

BAKGRUND

Kommunfullmäktige i Sigtuna kommun antog den 18 maj 1995, § 71, detaljplan för järnväg till Arlanda, del vid Rosersberg.

Beslutet har överklagats av Erik Westholm, Christina Westholm-Schröder och Norslunda Gård AB, samtliga ägare till Norslunda 1-3:1 i Sigtuna kommun, och av Arlandastad Golf AB. Klagandena har yrkat att järnvägens bullerpåverkan väster ut utreds och beaktas, att uppmätning av nu aktuell bullernivå på golfbanan verkställs med förslagsvis 5-6 olika mätpunkter på golfbaneanläggningen, att bullerdämpande åtgärder vidtas för att förhindra bullerstörning västerut genom en eventuell bullervall eller genom plantering av bullerdämpande vegetation eller annan åtgärd, att dessa åtgärder även beaktas avseende det område som är beläget omedelbart norr om detaljplanen inom fastigheten och att alla kostnader för att förhindra ökat buller på golfbaneanläggningen genom järnvägens tillkomst till alla delar bekostas av Banverket.

95-11157.DOC 1995-07-25

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Postgirokontonr
Box 22067		08 - 785 40 00 (växel)	08 - 785 40 01 (reception)	3 51 72 - 6
104 22 STOCKHOLM	Hantverkargatan 29	08 - 785 50 16 (direkt)	08 - 785 46 15 (direkt)	



LÄNSSTYRELSEN I
STOCKHOLMS LÄN

Rättsenheten
Fredrik Denecke

BESLUT

Datum

1995-07-25

Beteckning

2024-95-11157

2 (2)

MOTIVERING

Ärendet gäller ett några hundra meter långt banavsnitt, beläget i planområdets nordligaste del norr om väg 893 och öster om väg E 4. Nordväst om banavsnittet, väster om väg E 4, är en golfbana belägen på klagandenas fastighet. Avståndet mellan golfbanan och banavsnittet blir minst ca 100 meter. Öster om banan skall utmed hela banavsnittet en bullervall anläggas med en höjd av ca 4 meter över markplanet. Vidare skall utmed den södra hälften av banavsnittet anläggas en låg bullerskärm intill varter av de två spåren, dock endast mot öster.

De i planen bestämda bullerdämpande åtgärderna på banavsnittet är avsedda att skydda bebyggelsen öster om bandelen. När det gäller golfbanan, som är belägen nordväst om banavsnittet, anser Länsstyrelsen att bullret från den mellanliggande vägen E 4 är så högt att störningen från en ny bullerkälla i form av Arlandabanan blir av underordnad betydelse. Länsstyrelsen anser därför att ytterligare utredningsunderlag och ytterligare planbestämmelser om bullerdämpande åtgärder inte är nödvändiga. Detaljplanen bör därför fastställas.

I handläggningen av ärendet har, förutom undertecknade, deltagit länshälsovårdskonsulent Bo Samsing.

Fredrik Denecke
länsassessor

Lars Blomberg
länsassessor

Kopia
Byggnadsnämnden

Kommunfullmäktige
/akbj

1995-05-18

3

ink 95-11-24
Dnr 95/1309

Bygg-och trafiknämnden
Banverket
Länstyrelsen
Akten

INKOM
LÄNSTYRELSEN STOCKHOLMS LÄN
Rättsenheten
22/6 1995-06-02
2023-25-10517

§ 71

Dnr 94/KA0040-214

Antagande av detaljplan för järnväg till Arlanda, del
vid RosersbergStadsbyggnadskontoret anför i skrivelse den 26 april
1995.

"Rubricerad detaljplan omfattar en sträcka från den s k
Arlandabanans avgrening från stambanan söder om Vallsta-
näs, förbi Rosersbergs samhälle och fram till strax
norr om Åshusby. Planen avser reglera banan och de kon-
sekvenser anläggandet av banan får för bebyggelseområden
längs banan samt för gatu-, VA- och tillfartsfrågor,
bullerfrågor samt annan påverkan på miljö- och kultur-
landskap m m.

Planförslaget har varit utställt för granskning under tiden
22 februari-24 mars 1995. Inkomna synpunkter sammanfattas
och kommenteras i bifogat tjänsteutlåtande. Då kommunsty-
relsen tog beslut den 13 februari 1995, om att ställa ut
planen för granskning, så uppdrogs samtidigt till stads-
byggnadskontoret att ytterligare utreda såväl annan drag-
ning till Ström som miljöutformningsfrågor vid Åshusby.

Flera utställningsyttranden har dessutom berört utfarts-
lösningen från Ströms gård med önskemål om annan dragning.
Kontoret har tillsammans med exploatören Arlanda Link Con-
sortium slutligen kommit till en annan lösning av vägan-
slutningen. Planen har därför reviderats med anledning av
den nya vägdragningen. Revideringen har hanterats som en-
kelt planför-farande och varit utsänd till berörda sakägare
och myndigheter under tiden 7 - 24 april 1995. Inkomna syn-
punkter och kommentarer därtill redovisas i tjänsteutlåtand-
et.

Miljöutformningsfrågorna i Åshusby har studerats vidare och
ett förslag till miljöförbättrande åtgärder finns framtaget
som utgör ett diskussionsunderlag inför fortsättningen.
Dessa åtgärdsförslag berör inte själva planområdet, varför
dessa diskussioner med boende, hembygdsgårds- och bygde-
gårdsförening kan fortsätta även efter föreliggande detalj-
plans antagande.

Med anledning av ovanstående vill stadsbyggnadskontoret
föreslå kommunstyrelsen att hemställa hos kommunfullmäktige
besluta

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

SIGTUNA KOMMUN

Kommunfullmäktige
/akbj

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum

1995-05-18

Sida

4

INKOM LÄNSSTYRELSEN STOCKHOLMS LÄN Rättsenheten 22/6 1995-06-02 2023-95-10517
--

§ 71 forts

att antaga förslag till detaljplan för järnväg till Arlanda,
del vid Rosersberg, Sigtuna kommun, Stockholms län."

Kommunstyrelsen beslöt 1995-05-08, § 108 föreslå kommunfull-
mäktige besluta i enlighet med stadsbyggnadskontorets förslag.

Vid kommunfullmäktiges sammanträde yrkar Per Lundström (s)
bifall till kommunstyrelsens förslag.

Besluts
enligt kommunstyrelsens förslag

Länsstyrelsen i Stockholms län, beslut 22/6 - 95

Länsstyrelsen beslutar enligt 12 kap 2 § plan- och
bygglagen att prövning av antagandebeslutet enligt
detta protokoll inte skall ske.

Jonas Brorin

Pia Skerfving

Justerandes sign

EE | *L*

Utdragsbestyrkande

Birgitta Wikström

Antagen av kommunfullmäktige 1995-05-18
Fastställd av länsstyrelsen 1995-07-25
Laga kraft, regeringsbeslut 1995-11-13

1

Detaljplan för JÄRNVÄG TILL ARLANDA, DEL VID ROSERSBERG Sigtuna kommun, Stockholms län

PLANBESKRIVNING

Planhandlingar

Plankarta med bestämmelser
Illustrationer
Planbeskrivning
Genomförandebeskrivning
Samrådsredogörelse
Miljökonsekvensbeskrivning

Utredningar

Beskrivning av bullersituationen, Lindsunda-Rosersberg-Åshusby daterad jan 1994
Bullerberäkning för Lindsunda, Rosersberg och Åshusby daterad 1995-01-31.
Översiktlig studie av grundvattensituationen daterad 1993-05-04
Arkeologiska undersökningar
Systemhandlingar för Arlandabanan delen Rosersberg-Arlanda daterad 31 januari 1992
Arlandabanan, landskaps- och miljöstudier vid väg 859 daterat 1994-09-29
Arlandabanan vid Rosersberg, utförning av omgivande mark (bullervall m m) daterad 1994-01-04.

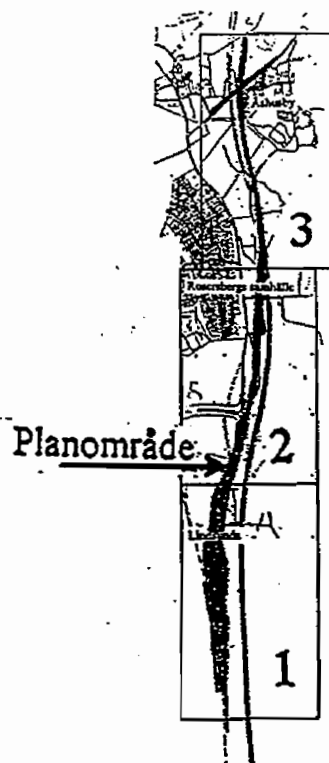
Planens syfte

Som en del av utbyggnaden av stamjärnvägsnätet byggs för närvarande delen
Ulriksdal-Rosersberg ut till fyra spår. Staten avser sedan att låta bygga en Arlandabana med två spår på sträckan Rosersberg-Arlanda-Odensala inkl station på Arlanda flygplats. Nu aktuell detaljplan avser att reglera Arlandabanan söder och öster om Rosersberg och reglera de konsekvenser anläggandet av banan får för bebyggelseområden längs banan, gatu-, va- och tillfartsfrågor, bullerfrågor samt annan påverkan på miljö och kulturlandskap m m.

Plandata

Planens läge

Planområdet sträcker sig från en punkt ca 500 m norr om kommungränsen i söder längs den planerade bansträckningen till en punkt omedelbart norr om Åshusby.



Areal

Planområdets areal är cirka 25 ha.

Markägförhållanden

Marken är huvudsakligen i privat ägo förutom nuvarande spårområde som ägs av Statens Järnvägar.

Tidigare ställningstaganden

Förstudier och utredningar

Möjligheterna att med en ny järnväg knyta Arlanda flygplats till norra stambanan presenterades ursprungligen i en av Banverket upprättad förstudie, december 1989. Söder om Arlanda redovisades tre olika huvudalternativ benämnda I, II och III av vilka I och III hade en västlig och en östlig variant. Kommunfullmäktige i Sigtuna kommun tillstyrkte i sin behandling av ärendet 1990-03-29, § 59, ett modifierat alternativ III väster, som bl a innebar krav på att få till stånd en tidig undergång av E 4 för att minska störningarna för Rosersbergs samhälle, bättre miljöanpassning genom känsliga passager vid Vallstanäs och Åshusby och med målsättningen att över lag hålla en så låg banprofil som möjligt. Detta alternativ har efter Banverkets remissbehandling och kompletterande utredningsarbete i sin sträckning också kommit att ligga till grund för projektering av en ny järnväg mellan Rosersberg och Arlanda.

Översiktliga planer

Järnvägen är redovisad som riksintresse i Översiktsplan 1991 för Sigtuna kommun, antagen av kommunfullmäktige 1991-08-29, § 107. Planområdet är i sin helhet beläget inom område av riksintresse för kulturminnesvård.

Enligt översiktsplanen berör detaljplanen följande miljöer:

- område med högsta naturvärde (klass I)
- helhetsmiljö med kulturhistoriskt värdefull struktur
- närmiljö som särskilt ingående belyser viktiga delar av kommunens historia
- naturreservat enligt 7 § naturvårdslagen
- skyddsområde för vattentäkt
- område med flygbuller upp till FBN 55 dB(A)

Dessutom berör banan bebyggda miljöer såsom Rosersbergs samhälle, Åshusby by samt Rosersbergs arbetsområde.

Detaljplaner och förordnanden

Planområdet är tidigare inte detaljplanlagt. Det berör skyddsområde med byggnadsrestriktioner kring Norrsunda kyrka med förordnande enligt 19 § NVL.

Vidare berör planområdet naturreservatet Fysingen med förordnande enligt 7-10 §§ NVL samt skyddsområde för vattentäkt enligt vattenlagen med särskilda föreskrifter innebärande bl a att schaktning djupare än 1 meter över beräknat högsta grundvattenstånd erfordrar länsstyrelsens tillstånd.

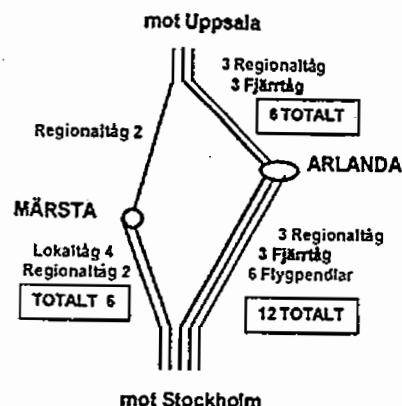


Förutsättningar och förändringar

Gator och trafik

- Järnvägstrafik

Den nya järnvägen mot Arlanda är dimensionerad för 200 km/tim och har inga korsningar i plan med andra trafikslag. Hur banan skall trafikeras är ännu ej bestämt. Ett tänkbart tågplaneupplägg framgår av vidstående figur.



Val av läge för korsning med väg E 4 har bl a skett med hänsyn till befintliga mark- och grundvattenförhållanden.

Vid passagen förbi Åshusby har spåret lagts så lågt som varit möjligt utan att äventyra grundvattenbalansen i den bakomliggande grusåsen.

Järnvägens utförande framgår närmare av Banverkets systemhandling för projektet daterad 1992-01-31.

- Vägtrafik

För att kunna korsa järnvägen på en bro byggs väg 859 om på en sträcka söder om Rosersberg. I samrådet redovisades två alternativa korsningspunkter mellan väg och järnväg. Båda korsningslägena medför stora ingrepp i landskapsbilden i form av bl a höga bankar. Den norra korsningen bedöms bli ca 6-8 Mkr billigare att bygga. VBB-VIAK har i utredning daterad 1994-09-29 studerat landskaps- och miljöeffekter för de båda alternativen och konstaterat att skillnaderna är små. För båda alternativen rekommenderas att den befintliga åkermarken mot vägbanken höjs med en svagt sluttande form för att minska den visuella effekten av banken. Som en konsekvens av den genomförda utredningen har den nordliga korsningspunkten valts i kombination med landskapsanpassningsåtgärder och stödplantering i enlighet med nämnda utredning. Infartsvägarna till Vallstanäs gård och Ströms gård får som en konsekvens av banutbyggnaden förändrade sträckningar.

Skansvägen förbereds för att kunna anslutas i en trafikplats med väg E 4 genom att järnvägen leds på en bro så att Skansvägen kan passera under med en fri höjd på 4,7 meter (Rosersbro trafikplats). Trafikplatsens utformning är endast översiktligt utredd och redovisas ej i systemhandlingarna. För att få en luftig och tilltalande järnvägsbro över Skansvägen är avsikten att bygga en pelarbro där landfästena utförs med slänter under bron. De redovisade ytorna för framtida vägramper på brons bägge sidor kan komma att få andra gränser då detaljprojektering av trafikplatsen har utförts.



Bro över Skansvägen

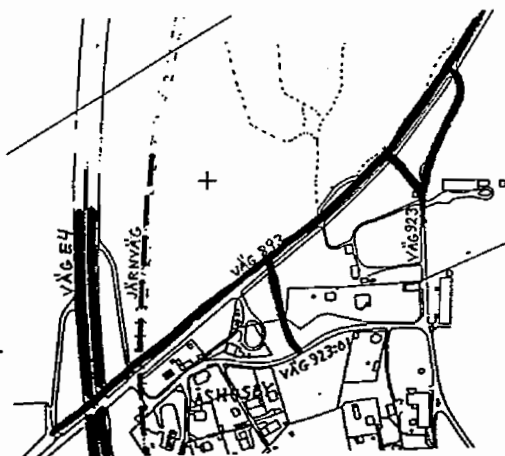
Det är en målsättning att järnvägsbankens grundläggning skall kunna utföras på sådant sätt att framtida schaktningar för trafikramper blir möjliga utan kostsamma förstärkningsåtgärder. Då trafikplatsen utbyggs i sin helhet kommer väg 859 att flyttas cirka 100 meter västerut och anslutas till Skansvägen i en cirkulationsplats.

Järnvägen skall passera under väg E 4 i en tunnel. De bägge tunnelmynningarnas dominans i det öppna och flacka åkerlandskapet skall så långt möjligt begränsas genom lämpliga miljöåtgärder.

Under ca ett år då järnvägens tunnel under väg E 4 byggs kommer väg E 4 att ha en provisorisk dragning längre västerut vilket framgår av illustrationsplanen.

Vid Åshusby byggs en ny bro för väg 893 över väg E 4 och det nya spåret. Den blir belägen omedelbart norr om den nuvarande bron och förutsätter även ombyggnad av anslutande vägdelar på bägge sidor om väg E 4. Brons spännvidd medger en ev framtida breddning av väg E 4 till 6 körfält. Allmänna vägen nr 923.01 genom Åshusby förlorar sin anslutning till väg 893 väster om hembygdsgården. Tre alternativ för ny infartsväg till Åshusby har studerats, dessa redovisas på karta nedan. Förutom infart via nuvarande väg 923 mot Skånela har även studerats en flyttning ca 120 m västerut av vägens anslutning mot väg 893. I båda dessa alternativ skulle även anläggas en cykel- och gångväg från en busshållplats på väg 893 in till Åshusby strax öster om hembygdsgården.

Det tredje infartsalternativet, vilket är redovisat i planförslaget, ansluter till väg 893 i en punkt ca 200 meter öster om nuvarande infart vid hembygdsgården. Detta alternativ ger den kortaste körsträckan för trafik till Åshusby. Vägverket kan komma att aktualisera indragning av större eller mindre del av väg 923.01 genom Åshusby från allmänt underhåll. En sådan ev åtgärd är dock inte en förutsättning för eller direkt konsekvens av ett plangenomförande och regleras ej i denna plan. Vid en ev indragning av vägen från allmänt underhåll torde en väg-förening behöva bildas för vägens skötsel.



- Gång- och cykeltrafik

På sikt skall en gång- och cykelväg anläggas mellan Märsta och Upplands Väsby. Den skall då passera på samma bro som väg 859 över den nya järnvägen. Bron byggs med utrymme för en 3,25 meter bred separat cykelbana på körbanans västra sida.

Banans dragning i landskapet

Större delen av planområdet är beläget inom ett öppet odlingslandskap med stora naturvärden och kulturhistoriskt värdefull miljö. Anläggande av en järnväg inom området medför bitvis mycket stora förändringar i landskapet. Spårprofilen ligger dock lågt, delvis under marknivån och går huvudsakligen i schakt, i tråg eller i tunnel. Men banans låga profil gör att korsande vägar passerar över banan på broar. Dessa omlagda vägar på broar och med bank för att komma upp på bron medför ett kraftigt förändrat inslag i landskapsbilden.

Från banans avgrening söder om Lindsunda påbörjas planläggningen. Banan kommer att byggas med dubbelspår, och det ena spåret går i en tunnel under stambanan för att ta sig under den. I detta avsnitt måste väg 859 läggas om och passera över banan vilket medför en hög bro och kraftig uppbankning av vägen. För att minska den visuella effekten av banken kommer den befintliga åkermarken att höjas i en svagt sluttande form mot banken. En befintlig kulle med vegetation intill vägen skall bevaras och vegetationen kompletteras.

Vid Lindsunda finns det bostadshus i närheten av banan, där särskilda bullerskyddsåtgärder blir aktuella. Det blir ett nytt läge för utfarten från Vallstanäs gård, som passerar över banan på bro ut till omlagd väg 859.

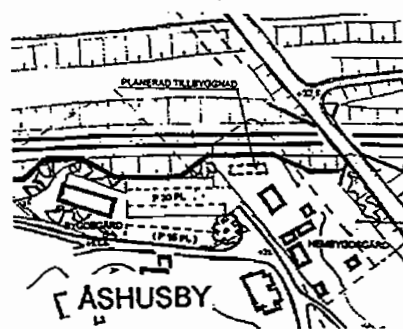
Norr om Lindsunda går banan på bank ett stycke parallellt med motorvägen fram till ett höjdparti där banan går in i en kort tunnel. Tack vare tunneln skapas en god möjlighet för det rörliga friluftslivet att här ta sig fram. Strax innan nämnda höjdparti, mitt emot Skansvägen, byggs banan på bro som en förberedelseåtgärd för den planerade trafikplatsen söder om Rosersberg (Rosersbro trafikplats).

Norr om tunneln anläggs en bullervall som skydd för bebyggelsen i Rosersbergs samhälle. Banan ligger där under nuvarande marknivå.

Utfartsvägen från Ströms gård med flera fastigheter till väg 859 läggs om så att den passerar på bro över väg E 4 och järnvägen och ansluter till väg 859 ca 60 meter norr om Rosersbergsvägen.

Därefter går banan i ytterligare skärning för att kunna passera under motorvägen i en tunnel.

Vid Åshusby passerar banan åsen i en skärning ca 5 meter under marknivån vid den befintliga bebyggelsegruppen. Åtgärder i form av stödmursarrangemang och planteringar skall här göras mot befintlig bebyggelse. Ett av husen inom Åshusby (Åshusby 1:19) måste rivas för att ge plats åt banan. Den fastigheten är inlöst av Banverket. Det har diskuterats flyttning av såväl Norrsunda bygdegård som Norrsunda Hembygdsgård. Båda ligger nära banan. Men genom de konstarbeten som utförs kan byggnaderna ligga kvar.



Åshusby by får en ny utfart till väg 893 då den gamla inte kan ligga kvar. Väg 893 byggs om en sträcka norr om Åshusby eftersom den befintliga bron måste bytas ut mot en ny, något högre och något längre för att järnvägen ska kunna komma fram under bron.

Norr om Åshusby anläggs en bullervall. Bullerskyddet för bebyggelsen kompletteras av ett lågt bullerskydd intill spåren som avskärmar bullret från tåghjulen. Området är redan stört av flygbuller och buller från motorvägen. Bullerproblematiken behandlas i särskilda bullerutredningar.

Landskapsanpassning som berör banans byggnad och vägomläggningarna skall studeras noggrannare i detaljprojekteringen av banan och vägarna.

Geotekniska förhållanden

Stora delar av bansträckningen passerar genom områden med lera på morän, men även avsnitt med berg förekommer. På vissa sträckor söder om Rosersberg planeras tryckbankar. Geotekniska förutsättningar med anvisningar för banans grundläggning redovisas i "PM geoteknik" daterad 1992-01-31 som ingår i systemhandlingen för projektet.

Fornlämningar

Inom planområdet på fastigheten Vallstanäs 2:17 finns registrerade fornlämningarna nr RAÄ 165, 59, 169 och 167 bestående av bytomter, boplatser och gravfält.

Norr om planområdet inom fastigheten Norslunda 1:1, 2:1, 3:1 ligger fornlämningen RAÄ 93 m fl som utgör ett boplatsoområde.

Fornlämningarna har grävts ut genom riksantikvarieämbetets försorg, vilket redovisas i särskild rapport över arkeologiska undersökningar.

Bebyggelseområden

Endast vid Åshusby och Lindsunda finns bebyggelse som berör planområdet. Fastigheten Åshusby 1:19 är inlöst av Banverket och befintligt bostadshus skall rivas. Bygdegården på fastigheten Åshusby 1:18 och hembygdsgården på fastigheten Åshusby 4:5 kan ligga kvar i oförändrat läge.

Bebyggelsen som påverkas av buller från banan är Lindsunda, östra delarna av Rosersbergs tätort samt Åshusby. Erforderliga åtgärder som föreslås för att minska bullerpåverkan, se de särskilda bullerutredningarna.

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Åshusbyområdet utgör en kulturhistoriskt intressant närmiljö enligt kommunens översiktsplan samt kulturminnesvårdsprogram 1988 för Sigtuna kommun. Skyddsbestämmelser för närmiljö kring Norrsunda kyrka finns också.

Vallstanäs gård inkl Lindsunda utgör en kulturhistoriskt värdefull miljö enligt kulturminnesvårdsprogrammet. Plangenomförandet skall ske med största hänsyn till dessa förhållanden.

Rekreationsområden

Vid Fysingen finns en badplats som nås via vägen till Ströms gård. Kring Fysingen finns ett intressant naturmarksområde. Möjligheten att nå dessa områden skall bibehållas.

/Lagrad: h:plan/Järnväg 1995-02-10

Störningar

- Buller

KM Akustikbyrån har på uppdrag av Banverket utfört bullerutredningar i flera steg för spårutbyggnaden genom Sigtuna kommun, vilka sammanfattas i "Beskrivning av bullersituationen Lindsunda-Rosersberg-Åshusby" daterad januari 1994.

Dessa utredningar grundar sig på Naturvårdsverkets beräkningsmodell för järnvägsbuller som utgavs 1986. På grund av den utveckling som sedan dess skett av banstandard och rullande materiel för att bland annat minska bullret pågår framtagande av en ny beräkningsmodell för järnvägsbuller som beräknas vara klar hösten 1995.

I avvaktan på den nya modellen stöder Naturvårdsverket användandet av den gamla beräkningsmodellen, med de reviderade korrekationer som presenterats av Statens provnings- och forskningsinstitut (SP) i november 1994. Denna metod antas i huvudsak ge samma resultat som den kommande nya beräkningsmodellen. Detta har tillämpats i den bullerberäkning som utförts av Bernström Akustik HB.

För en sträcka på ca 600 meter förbi Åshusby har beräkningen utförts med en ny typ av bullerskärm (Soundtrack), som har en höjd av ca 1 meter över spåret. Den placeras nära tåget för att dämpa bullret från hjulen.

Kommunstyrelsen i Sigtuna kommun har i beslut 1992-12-14, § 301, i fråga om bullerskyddsåtgärder krävt lägre ljudnivåer vid bebyggelse än vad som är Banverkets buller-policy.

Några fastställda normer eller riktvärden för buller från järnvägstrafik existerar för närvarande inte. Ett förslag till riktvärden som utgör Banverkets bullerpolicy, har av Banverket överlämnats till regeringen. I detta förslag finns som högsta tillåtna ljudnivå vid nybyggnad av järnväg angivet 60 dB(A) utomhus (ekvivalent ljudnivå) och 50 dB(A) inomhus (momentan ljudnivå).

Naturvårdsverkets förslag till riktvärden för god miljö avseende trafikbuller (BRÅD) anger följande riktvärden för bostäder:

- ekvivalent ljudnivå högst 55 dBA utomhus och 30 dBA inomhus.
 - maximal ljudnivå högst 45 dBA inomhus i boningsrum natterid kl 19.00 - 07.00.
- Regeringsbeslut om riktvärden för buller förväntas under våren 1995.

De bullemnivåer som enligt kommunens ovannämnda beslut skall gälla längs Arlandabanan är högst 55 dB(A) utomhus (ekvivalent ljudnivå) och högst 45 dB(A) inomhus (momentan ljudnivå). Högsta bullemnivå inomhus regleras i planbestämmelse.

Enligt sedermera tecknat ramavtal mellan kommunen och Banverket antaget av kommunfullmäktige 1993-10-28 skall exploitören eftersträva de av kommunen angivna värdena för utomhusbuller i syfte att åstadkomma bästa möjliga störningsdämpning med beaktande av vad som är estetiskt godtagbart, tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Den bostadsbebyggelse som påverkas av buller från järnvägen är Lindsunda, Rosersbergs östra delar samt Åshusby.

Bullerutredningarna utmynnar i följande åtgärdsprogram:

- Lindsunda

Nuvarande väg 859 kan inte behållas och utnyttjas för uppbyggnad av bullervall enligt utredningen. Bortschaktning av gamla vägbanan skall ske pga närheten till järnvägsbanken som måste ha planmark.

Med en låg bullerskärm nära järnvägen, typ Soundtrack, kan viss bullerdämpning erhållas, dock inte tillräckligt för att klara kommunens krav. De fem berörda byggnaderna är redan idag starkt bullerutsatta, bl a med buller från E4:an som även i framtiden kommer att vara den största bullerkällan. Enligt kommunens uppfattning är det därför inte kostnadseffektivt att satsa på åtgärder för att klara utomhusbullret från Arlandabanan utan inriktningen bör istället vara att kraftfullt åtgärda byggnaderna för att nå en god inomhusmiljö. Lokala åtgärder på tomtarna kan också vara effektiva. Förutom bullerplank kan dessa bestå i viss höjning av marknivåerna i de delar som ligger närmast banan.

I sammanhanget kan nämnas att Lindsunda finns med i Vägverkets åtgärdsplanering för bullerstörda fastigheter från E4:an.

- Rosersberg

Bullervall 5 m enligt planförslaget innebär att kommunens krav och SNV:s riktlinjer klaras för samtliga fastigheter i Rosersberg. Vallen kan även ge en marginell dämpning av motorvägsbullret. Den största effekten i detta sammanhang är dock att en viss visuell avskärmning från Rosersberg kan erhållas.

För bullervallen vid Rosersberg har särskild studie av utformning och anpassning till landskapsbild gjorts. Bullervallen kan utföras på ett sådant sätt att den knappt kommer att synas från Rosersbergshället, se illustration.

- Åshusby

Med en låg bullerskärm, typ Soundtrack, som placeras nära järnvägsområdet får man en reduktion av bullret i Åshusby som innebär att kommunens krav och SNV:s riktlinjer för utomhusbuller klaras. Undantaget är fastigheten Åshusby 1:12 för vilken utomhusnivån inte klaras. För denna fastighet krävs därför lokala åtgärder på tomt.

Som komplement till Soundtrack anser kommunen att tidigare redovisad bullervall norr om den nya vägbron skall kvarstå för att nå maximal effekt.

För att klara maximalnivån 45 dBA inomhus krävs minst fönsteråtgärder (tillsatsrutor eller fönsterbyte) och ljuddämpande tilluftsöppningar på samtliga berörda fastigheter.

Bullervallarna skall utföras med beaktande av anvisningarna i miljökonsekvensbeskrivningen.

- Vibrationer

Normer för acceptabel vibrationsnivå saknas. Banverket har låtit översiktligt studera aktuella nivåer längs banan vilket framgår av KM Akustikbyråns "Beskrivning av bullersituationen". Därav framgår att vibrationer från järnvägen bedöms bli obetydliga. Endast ett bostadshus (Åshusby 1:12) bedöms kunna få vibrationsnivåer upp till ca 1 mm/s. Skulle dock vibrationsproblem uppstå då banan tagits i drift ankommer det på exploitören att minimera störningarna. Se vidare "Beskrivning av bullersituationen Lindsunda-Rosersberg-Åshusby".

/Lagrad: h:plan/Järnväg 1995-02-10

Ledningar

Inom planområdet finns ett flertal ledningar för el, tele och va. Norrvattens huvudvattenledning mot Märsta passerar planområdet liksom en 200 kV kraftledning tillhörig Svenska Kraftnät. Erforderliga omläggningar av ledningar regleras i särskilda avtal.

Diknings- och sjösänkingsföretag

Planområdet berör följande diknings-sjösänkingsföretag: Fysingens sjösänkingsföretag, (1946), täckdikningsföretag med reg nr 2975, 2630, 2976, 1993, 2632 och 2413 samt Norslunda, Åshusby och Krogsta utdikningsföretag (1928). Dessutom eventuella oregistrerade privata täckdikningsföretag norr om Ströms gård. Vattendom kan erfordras för klarläggande av konsekvenserna för dessa företag.

Övrigt

I bäcken ca 500 meter söder om Åshusby finns en oljefälla som skydd för grundvattentäkten vid Fysingen. Oljefällan skall genom exploatörens försorg flyttas till av Sigtuna kommun anvisad plats. Vid oljefällan finns också en äldre stenbro som kommer att raseras vid ett plangenomförande.

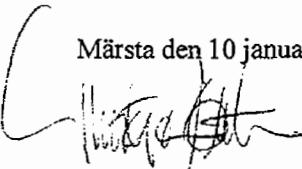
Administrativa frågor

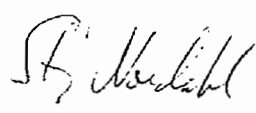
Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vunnit laga kraft.

Medverkande tjänstemän

I framtagandet av planen har från Stadsbyggnadskontoret deltagit Anna-Karin Bergvall och Thomas Gyldberg och från Miljö- och hälsoskyddskontoret Greger Svensson och Bengt Larsson.

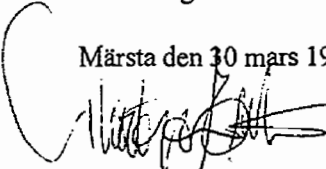
Märsta den 10 januari 1995

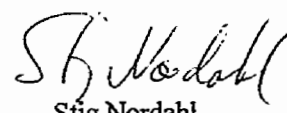

Thorbjörn Eriksson
Stadsarkitekt


Stig Nordahl
Planingenjör

Planen reviderad efter utställning innebärande att vägen till Ströms gård fått annan sträckning vilket markeras med streck i kanten i planbeskrivningen.

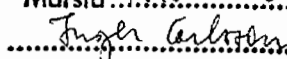
Märsta den 30 mars 1995


Thorbjörn Eriksson
Stadsarkitekt

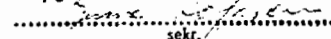

Stig Nordahl
Planingenjör

Kopians likhet med originalet
intygas.

Märsta 1996-11-08


Ingemar Carlsson

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut
av den 19 MAJ 1995 enl. § 7.1
betygar:


Stig Nordahl
sekr.

Detaljplan för JÄRNVÄG TILL ARLANDA, DEL VID ROSERSBERG,
Sigtuna kommun, Stockholms län

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Organisatoriska frågor

Tidplan

Kommunfullmäktiges antagande av detaljplanen beräknas kunna ske i maj 1995.
Genomförandet av detaljplanen beräknas ske 1995-98.

Genomförandetid

Planens genomförandetid har satts till 5 år.

Ansvarsfördelning - Huvudmannaskap

Kommunen skall inte vara huvudman för allmänna platser inom planområdet.

Exploatören ansvarar för plangenomförandet, liksom även för allt underhåll och skötsel av anläggningar inom på plankartan markerat område avsett för järnvägsändamål. Härein ingår även bullervallar, i den mån inte annat avtalats mellan exploatör och fastighetsägare.

Exploatören ansvarar för genomförandet av markuppfyllnad och återställningsåtgärder på det sätt som beskrivs under rubriken "Tekniska frågor" i genomförandebeskrivningen.

Avtal

Regeringen har efter anbudsprövning i september månad 1994 beslutat om en utbyggnad av Arlandabanan som en separat del av järnvägsnätet i en till stora delar privatfinansierad lösning. Uppdraget har lämnats till Arlanda Link Consortium.

I konsortiet ingår följande bolag:

- GEC Alstrom Limited, England
- John Mowlem Construction plc, England
- NCC AB, Sverige
- Siab AB Sverige
- Svenska Kraftbyggarna Entreprenad AB, Sverige

De tre senare agerar under namnet Banbrytarna.

I konsortiets åtagande ingår:

- Finansiering
- Bygguppdrag

- Leverans av höghastighetståg, spår och växlar
- Drift av trafiken i 45 år.

Bygguppdraget omfattar 20 km dubbelspårig järnväg på sträckan Rosersberg-Arlanda-Odensala samt underjordiska tågterminaler vid Arlanda flygplats. I konsortiets byggåtagande ingår inte bandelen söder om sektion 29 +300 vilket byggs av Banverket. De fasta anläggningarna övertas av staten år 1998. Trafiken beräknas öppnas i oktober månad 1998.

- Ramavtal om Arlandabanans utbyggnad har tecknats mellan Sigtuna kommun och Banverket.
- Det ankommer på exploatören att före detaljplanens antagande i kommunfullmäktige ha tecknat avtal med konsortiet Rosersbergsfastigheter AB om erforderliga förberedelsearbeten inom järnvägsområdet för den planerade trafikplatsen vid Rosersbro.
- Det ankommer på exploatören att före byggstart träffa erforderliga avtal med berörda ledningsägare.
- Det ankommer på exploatören att träffa erforderliga överenskommelser med resp fastighetsägare om markförvärv för banvall med tillhörande utrustning.
- Det ankommer på exploatören att träffa erforderliga överenskommelser med resp fastighetsägare som reglerar tillgängligheten och återställningsåtgärder m m för erforderliga etableringsytor och tillfartsvägar under byggnadstiden.
- Det ankommer på exploatören att träffa erforderliga överenskommelser med resp fastighetsägare som reglerar tillgängligheten m m för den mark som behöver tas i anspråk för provisorisk omläggning av väg E 4 resp stambanan.
- Det ankommer på exploatören att träffa erforderliga överenskommelser med kommunen och resp fastighetsägare om anordnande av stängsel längs banan där så erfordras.
- Det ankommer på exploatören att träffa erforderliga överenskommelser med resp fastighetsägare alternativt vägförening om erforderliga omläggningar av enskilda vägar utanför planområdet samt återställningsåtgärder där vägar har flyttats.
- Det ankommer på exploatören att träffa erforderliga överenskommelser med resp fastighetsägare om erforderliga permanenta tillfartsvägar till spårområdet belägna utanför detaljplan.
- Det ankommer på exploatören att träffa erforderliga överenskommelser med resp fastighetsägare om lämpliga bullerskyddsåtgärder inom fastighet som exponeras av järnvägsbuller.

- Det ankommer på exploatören att träffa erforderliga överenskommelser med resp huvudman om åtgärder på befintliga täckdikningar och dräneringar inkl ev tillkommande kulvertgenomföringar genom banvallen.
- Det ankommer på exploatören att träffa erforderliga överenskommelser med resp fastighetsägare om anordnande av nya anslutningsvägar till brukningsenheter m m.

Tillstånd, vattendom

Anläggning av tunnel under E 4 samt utförande av schakt vid Åshusby medför schaktningsarbeten inom yttre skyddszon för grundvattentäkt. Dessutom medför tunneln under E 4, även arbeten under grundvattennivån för vilka erfordras vattendom.

Anläggningarna skall utföras på sådant sätt att permanent förändring av grundvattenståndet i omgivande mark begränsas.

Inom yttre skyddszon för grundvattentäkt erfordras länsstyrelsens tillstånd för att schakta djupare än en meter över beräknade högsta grundvattennivå.

Konsekvenserna av projektet för befintliga diknings- och sjösänkingsföretag kan behöva prövas i vattendom.

Buller

Exploatören skall vidta åtgärder som ger en maximal inomhusnivå i bostad från järnvägen av högst 45 dB(A). Erbjudande om åtgärd skall av exploatören lämnas till alla fastigheter inom områden där nämnda bullernivå kommer att överskridas. Åtgärd skall vara utförd i samband med järnvägens ibruktagande.

Motsvarande skyldighet gäller även fastighet som i efterhand konstateras ha en inomhusnivå över 45 dBA från järnvägen. Då gäller att åtgärden skall vara utförd inom ett år från det att problemet påtalats av fastighetsägaren. Bullerskyddsåtgärderna är knutna till fastigheten oberoende av om denna byter ägare.

Tidpunkter för åtgärder kan ändras i avtal med fastighetsägare.

Låg bullerskärm intill järnvägsspår vid Åshusby skall utföras enligt modell "Soundtrack" eller likvärdigt.



Bygglov

Bygglov erfordras för tunneln under väg E 4 samt för stödmursarrangemangen vid Åshusby.

Fastighetsrättsliga frågor

Järnvägsområdet avses bli egen fastighet. Planområdet omfattar delar av fastigheterna Rosersberg 3:1, 10:262 och 11:27, Lindsunda 8:1, Vallstanäs 2:17 och 3:1,

Åshusby 1:1, 1:18, 1:19, 2:1, 3:3, 3:9, 4:2, 4:3, 4:4, 4:5 och 4:6 samt samfälligheterna Åshusby S:1, S:2 och S:5.

El, tele- och VA-ledningar erhåller ledningsrätt.

Servitut erfordras för anläggande av vissa tryckbankar utanför detaljplaneområdet söder om Rosersberg.

Ekonomiska frågor

Staten och näringslivet finansierar gemensamt plangenomförandet såväl inom planområdet som följdkostnader utanför planområdet som uppstår på grund av plangenomförandet. Enligt tecknat ramavtal mellan Banverket och Sigtuna kommun bidrar kommunen till finansieringen av vissa trafikanläggningar och ledningar som erfordras för kommunalt behov.

Tekniska frågor

Under ca ett år då järnvägens tunnel under väg E4 byggs kommer väg E 4 att ha en provisorisk dragning längre västerut vilket framgår av illustrationsplanen. Det till cirka 40 cm djup avbanade matjordsskiktet förläggs i upplag om max 2-2,5 m höjd. Jorden besås med täckgröda, förslagsvis klöver. Efter det att den tillfälliga banken rivits bort läggs matjorden åter på plats. Eventuella packningsskador till följd av maskinkörning eller sättningar åtgärdas. Vägdelar som genom vägomläggningar blir överflödiga skall bortschaktas och marken återställas till samma skick som omgivande mark om inte annat överenskoms med markägaren.

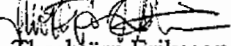
För höjning av marknivån inom område som enligt planbestämmelserna är avsett för odling skall matjorden först banas av, varefter fyllningsmassor påförs. Därefter återförs matjorden ovanpå de påförda fyllningsmassorna till föreskriven nivå. För område där enligt planbestämmelserna naturmark med befintlig vegetation skall bevaras och kompletteras skall under exploateringsskedet finnas staket som förhindrar skador på området. Se även "Arlandabanan, landskaps- och miljöstudier vid väg 859" daterad 1994-02-29. I detaljprojekteringen skall beaktas de åtgärdsförslag beträffande landskapsbild som redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Järnvägsbron över den framtida Skansvägen skall utföras som pelarbro.

Medverkande tjänstemän

I framtagandet av planen har från stadsbyggnadskontoret deltagit Anna-Karin Bergvall och Tomas Gyldeberg och från miljö- och hälsoskyddskontoret Greger Svensson och Bengt Larsson.

Märsta den 10 januari 1995

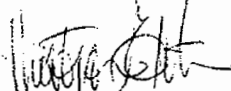

Thorbjörn Eriksson
Stadsarkitekt



Stig Nordahl
Planingenjör

Planen reviderad efter utställning innebärande att vägen till Ströms gård fått annan sträckning vilket markeras med streck i kanten i planbeskrivningen.

Märsta den 30 mars 1995


Thorbjörn Eriksson
Stadsarkitekt



Stig Nordahl
Planingenjör

Tillhör Kommunfullmäktiges beslut
av den 16.MAR.1995. enl. §7.1
betygar:

.....
sekr.

Kopians likhet med originalet
intygas.

Märsta 1996-11-08

.....
Inger Carlsson