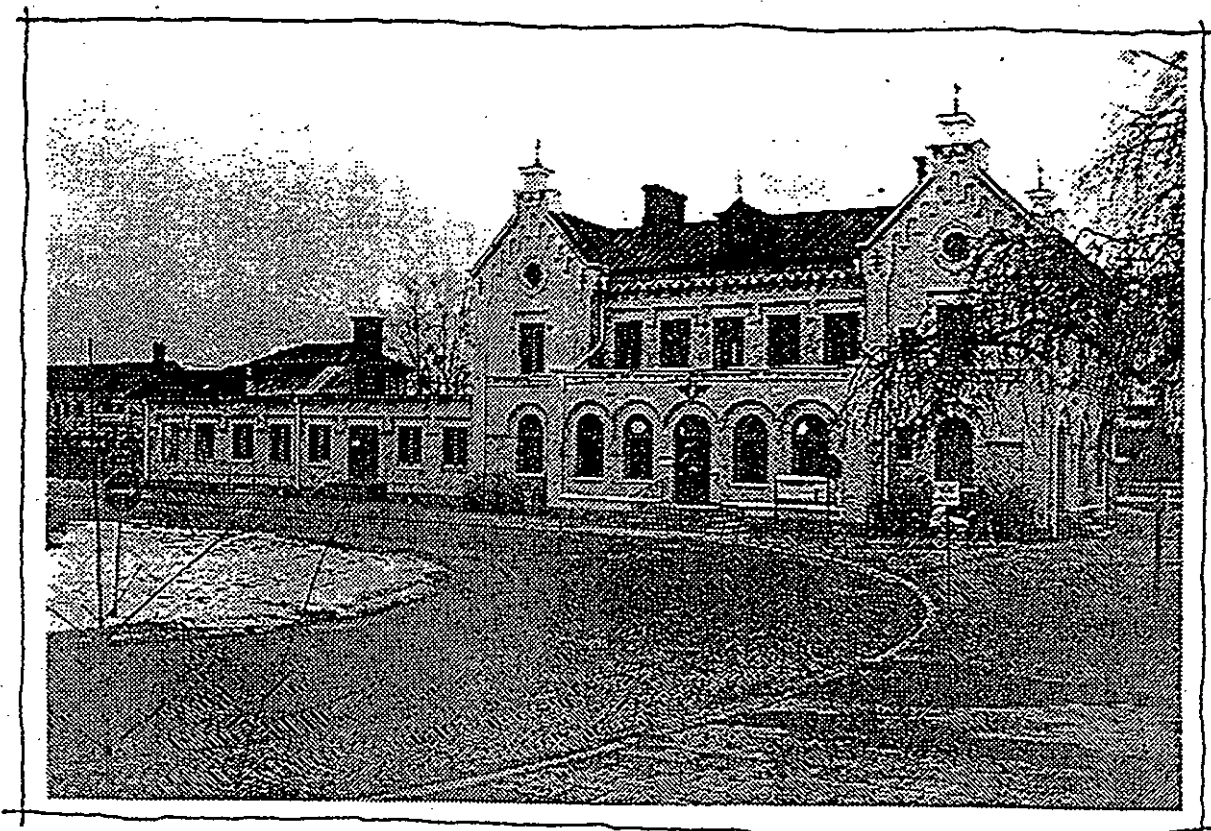


3

MÄLARBANAN

DETALJPLAN FÖR ENKÖPINGS STATIONSOMRÅDE

ANTAGANDEHANDLING



Enköpings station

PLANBESKRIVNING MED
BILAGOR

STADSBYGGNADSKONTORET
ENKÖPING



ENKÖPINGS KOMMUN
STADSBYGGNADSKONTORET

Åke Nordström 0171-25231

1994-02-16

1 (11)

ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för Enköpings stationsområde
Sankt Ilian 2:2 m fl
Sankt Ilian-Romberga
Enköpings kommun
Uppsala län

Upprättad 1994-02-16

BESKRIVNING

HANDLINGAR

Planförslaget

Plankarta med bestämmelser, skala 1:1000
Illustrationskarta, skala 1:1000

Tillhörande handlingar

Beskrivning
Genomförandebeskrivning
Miljökonsekvensbeskrivning
Samrådsredogörelse
Länssstyrelsens samrådsyttrande
Fastighetsförteckning

Bilagor

- Protokoll från BN och KSau
- Tidigare detaljplaner
- Fördelning av trafikantgrupp
- Utformning station "öster och väster"
- BN:s samrådsförslag
- Ny väglänk (disp.plan)
- Kostnadskalkyl
- Beslut om LTA-medel
- Restidsschema

MÄLARBANAN**Bakgrund - förstudie om snabbjärnväg i Mälardalen**

I skrivelse 1984 till regeringen ställde ett antal kommuner i Mälardalen krav på ett flertal förbättringar av järnvägen Stockholm - Västerås - Örebro. En samarbetsgrupp bildades.

Kommunikationsdepartementet sammankallade sedermera SJ och berörda kommuner till en överläggning. Man enades om att en förstudie bör komma till stånd genom samverkan mellan SJ, staten, kommunerna och "järnvägsindustrin".

Arbetet kom igång vintern 1985/86. En ledningsgrupp bildades och kontaktpersoner från bl a kommunerna utsågs, som bistått i arbetet.

Ledningsgruppen har 1987 godkänt förstudien och bedömt antaganden och slutsatser vara i stort sett korrekta.

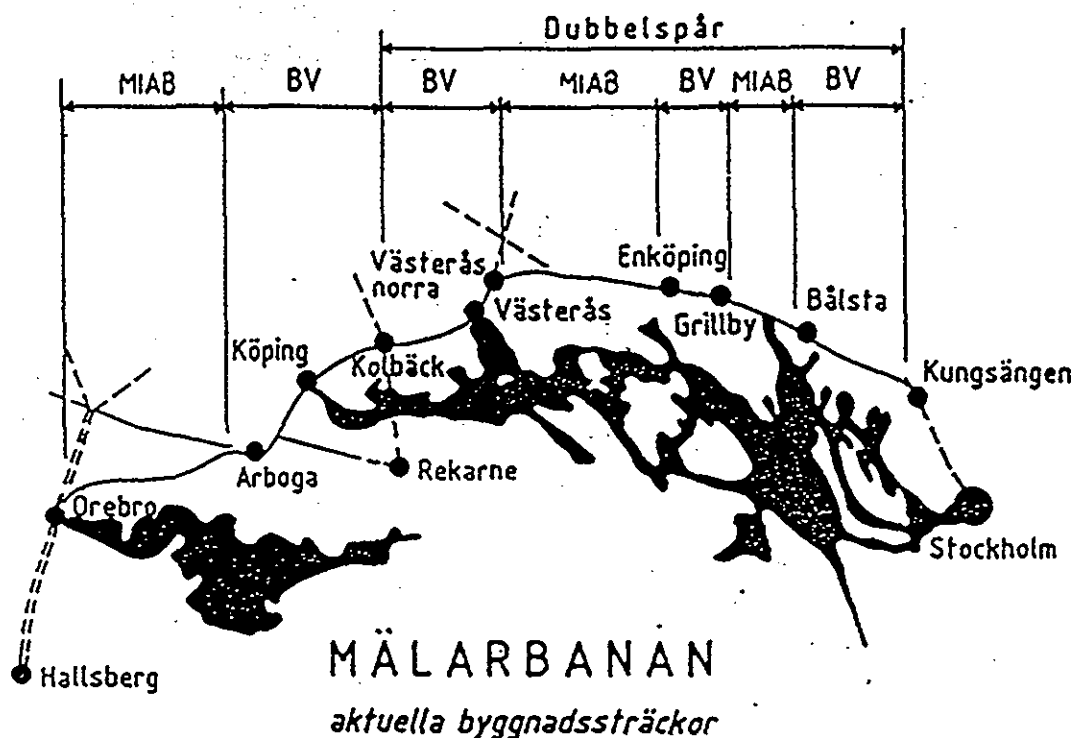
Inom ramen för den så kallade tillväxtpropositionen våren 1991, föreslog regeringen att särskilda medel skulle avsättas till bl a Mälarbanan. Det s k mälarbaneavtalet, vilket är en överenskommelse mellan MIAB, Banverket och delegationen för infrastrukturinvesteringar om utbyggnaden, undertecknades i september 1991. Avtalet reglerar bl a vilka sträckor som Banverket respektive MIAB ansvarar för och skall bygga.

Sedan några år tillbaka pågår utbyggnaden av Mälarbanan och år 1999 skall den vara fullt utbyggd.

**2000-talets höghastighetsjärnväg
Stockholm - Västerås - Örebro - Hallsberg**

Mälarbanan är det samlade namnet på ett projekt som syftar till att skapa förutsättningar för en rationell och effektiv järnvägstrafik norr om Mälaren på sträckan Stockholm - Västerås - Örebro - Hallsberg. Mälarbanan skall knyta samman Stockholmsregionen med Sveriges fjärde folkrikaste område - inre Mälardalen. Mälarbanan skall skapa en integrerad arbets-, bostads- och utbildningsmarknad. Med moderna motorvagnståg för 200 km/tim kommer restiderna att kunna minskas till 60 % av dagens. Många orter kommer inom en timmes restid från varandra.

De goda kommunikationerna kommer med andra ord att möjliggöra för människor att kunna bo och med rimliga pendeltider vara verksamma inom regionen. Se bifogade restidsschema.



Mälärbanans intressenter AB, MIAB, har påtagit sig ansvaret för projektering och byggande av dubbelspår för järnvägen genom Enköpings kommun, med undantag för Enköpings stationsområde och bansträckan därifrån genom Grillby som Banverket ansvarar för.

DETALJPLAN FÖR ENKÖPINGS STATIONSOMRÅDE

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljplan för området upprättas för att ge förutsättningar för kompletteringar av stationsområdet. Området tillförs parkeringsplatser, busstation, resecentrum och bättre tillgänglighet till tågen i samband med utbyggnad av Mälärbanan. Området är i dag till större delen järnvägsområde.

PLANDATA

Lägesbeskrivning

Området är beläget nordväst om Enköpings centrum ca 1 km.

Planen sträcker sig från Salavägen i väster nästan fram till Stockholmsvägen i öster.

I söder utgör Bangårdsgatan gräns i planens västra del, och i planens östra del, är slänten ned mot tennishallen gräns.

I norr gränsar planen, från väster räknat, mot industriområde, ängsmark och skogsmark.

Areal

Arealen för området är ca 15,9 ha.

Markägoförhållanden

Trafikområdet (Sankt Ilian 2:2 m fl) ägs av SJ, övrig mark ägs av Enköpings kommun, förutom de privata bostadsfastigheterna sydöst om stationshuset samt en privat bostadsfastighet, Sankt Ilian 2:5, inom järnvägsområdet intill föreslagen p-plats på norra sidan om järnvägen.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDE

Översiktliga planer

I den kommuntäckande översiktsplanen som antogs av kommunfullmäktige i januari 1990 ingår större delen av planområdet i område som kan beröras av ny- eller ombyggnad av järnväg (A1).

I den fördjupade översiktsplanen antagen i juni 93 har området reserverats för järnvägsändamål. Där finns också med en förlängning av Mästergatan, norr om området, vilket på sikt förbättrar trafiksituationen.

Detaljplaner

Inom planområdet finns följande detaljplaner:

- S 74 fastställd av Kungl. Maj:t 1955.02.18
- S 41 fastställd av LS 1947.08.04
- S 92 fastställd av LS 1960.12.12
- S 103 fastställd av LS 1963.03.22
- S 54 fastställd av LS 1952.05.05
- S 9 fastställd av Kungl. Maj:t 1932.01.29
- S 177 laga kraft 1988.05.25
- S 139 fastställd av LS 1972.12.12

Innehållet i dessa planer visar den blivande parkeringen norr om stationen som allmän platsmark, park. Bangårdsgatan är visad som gatumark och planens östra del är visad som trafikområde. Övriga delar av planområdet har ej detaljplanlagts.

För samtliga planer inom planområdet har genomförandetiden gått ut.

Till planområdet gränsar följande detaljplaner:

- S 180 laga kraft 1989.02.22
- S 260 laga kraft 1993.11.26
- S 120 fastställd av LS 1968.06.20

För detaljplanen S 120 har genomförandetiden gått ut Bilaga 1.

Program för planområdet

Sedan januari 1992 har Stationsgruppen, bestående av representanter från Enköpings kommun, SJ, Banverket, MIAB och Uppsala Länstrafik utrett och arbetat fram förslag som legat till grund för detaljplaneförslaget.

Kommunala beslut

Kommunstyrelsens au har i maj 1993 beslutat att detaljplan för området skall upprättas.

"Byggnadsnämnden beslutade 1993-04-19, att hos kommunstyrelsen hemställa att ge stadsbyggnadskontoret i uppdrag att upprätta detaljplan för stationsområdet med tanke på Mälarbanans utbyggnad. Planuppdraget skall även omfatta att studera Mästerгатans förlängning över Myran fram till anslutningen vid Stockholmsvägen. Härmed skall sträckningen förbi Herrgården studeras nogliksom även vägens dragning med tanke på ny järnväg Enköping-Uppsala.

Avtal bör upprättas med Banverket med avseende på plankostnader, vilka Banverket bör stå för.

Planområdet begränsas till att omfatta själva stationsområdet från Fjärdhundragatan i väster till Kyrkoherdens Fiskevatten i öster. För Mästerгатans förlängning och banområdet i öster inklusive eventuell Uppsalajärnväg upprättas i första hand en dispositionsplan.

Parkeringsplatserna bör ges ett läge närmare stationen och förslag om eventuellt parkeringsdäck bör utredas. Tunnelns läge bör justeras i västlig riktning. Bussarna kan i framtiden behöva större plats på grund av utökad trafik, vilket bör beaktas i planarbetet. Godsmagasinen i västra delen av området bör om möjligt sparas."

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

NATUR

Fornlämningar och byggnadsminnesmärken

Inom området finns inga kända fornlämningar ej heller några byggnadsminnesmärken.

BEBYGGELSE

Bostäder

Inom planområdet finns 10 st bostäder (fd SJ:s personalbostäder) i radhus sydöst om stationshuset samt ett bostadshus på norra sidan om järnvägen intill föreslagen p-plats.

Övrig bebyggelse

Stationshuset äldsta delar är från år 1886. Byggnaden är uppförd i två plan med putsade fasader och plåttak. En större tillbyggnad för resgods m m i ett plan gjordes 1942. Stationshuset används av SJ och Banverket för väntutrymmen, biljettförsäljning m m.

En tillbyggnad av den lägre delen av stationsbyggnaden kan ske för att ge plats för utökade ytor för trafikservice i ett resandecentrum. I planens utredningskede har också ytor för resandecentrum redovisats norr om spårområdet i nära anknätning till den stora parkeringen. Dessa har nu utgått.

Magasinsbyggnaden från år 1915 är uppförd i ett plan med träfasader. Magasinet är uthyrt för lager m m. Planförslaget visar ett bibehållande av byggnaden, med ändrad verksamhet.

Banverket disponerar ett f d lokstall för expeditiöns- och personallokaler samt några mindre förråd.

Tillgänglighet

Tillgänglighet från parkeringsplatser, taxistation och angöring planeras med hänsyn till personer som är rullstolsbundna eller har annan nedsatt rörelseförmåga. Detta sker bl a genom att man kan nå perronger med hissar. Vid detaljplanering skall också orienterbarheten för personer med nedsatt syn beaktas.

Skyddsrum

Inga krav på skyddsrum finns idag.

Ett befintligt skyddsrum med 70 platser finns i närheten av stationsbyggnaden.

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Riksantikvarieämbetet har föreslagit att stationshuset, lokstallet samt ett avtråde skall förklaras om byggnadsminnesmärken (vårdnadskategori I). Dessa byggnader får enligt förordningen om statliga byggnadsminnen (SFS 1988:1229) ändras bara om det är nödvändigt. Riksantikvarieämbetet lämnar råd om vårnaden av byggnaderna och skall ges möjlighet att yttra sig över bygglovansökningar.

Planförslaget visar dessa byggnader som kulturhistoriskt skyddade.

GATOR OCH TRAFIK

Gatunät, gång- och cykeltrafik

Inga förändringar i gatunätet söder om spårområdet är föreslaget. Norr om spårområdet förlängs Östra järnvägs-gatan för att utgöra tillfart till parkering.

Möjlighet för anslutning till en framtida förlängning av Mästergatan finns också planerad. Denna tvärled (väglänk) kommer att avlasta Bangårdsgatan från trafik.

En utbyggnad av denna led innebär även att trafik till järnvägsstationen kan ledas fram till parkeringsplatserna norr om spårområdet.

Gång- och cykeltrafiken kan använda sig av tunneln under perrongerna.

KOLLEKTIVTRAFIK

Dagens trafik

Enköpings station trafikeras idag under vardagar av totalt 26 tåg. Av dessa är samtliga loktåg, varav 24 st har en medellängd av 150 m och 2 st (22 - 07) en längd av 250 m. Samtliga tåg stannar i Enköping. Vissa tjänstetåg förekommer dock för transporter till Tillberga verkstad.

FRAMTIDA TRAFIK

Överenskommelsen mellan Staten, Banverket och MIAB redovisar Mälarbanans trafikstandard och trafikuppläggning för persontåg. Enligt denna ska banan förbi Enköping komma att trafikeras av totalt 45 tåg per dygn. Av dessa är samtliga loktåg, varav 43 st har medellängd av 285 m och 2 st (fjärrtåg) en längd av 350 m. Samtliga tåg gör uppehåll i Enköping.

Banan kan även komma att trafikeras med godståg i framtiden. Det handlar om godstrafik från södra Sverige till norra Stockholmsområdet.

Järnväg Enköping - Uppsala

Under senaste tiden har tanken kring en ny järnväg mellan Enköping och Uppsala tagit fart och helt nyligen har en förstudie på översiktlig nivå utarbetats.

En ny bana mellan Uppsala - Enköping kommer att stärka och förbättra kommunikationerna mellan främst Uppsala och Västmanlands län. Den nya banan skapar förutsättningen för ett intressant järnvägsstråk, nämligen Stockholm - Arlanda - Uppsala - Enköping - Västerås. Redan pågående handelsutbyte med Finland och Ryssland leder till ett behov av ytterligare transportkapacitet på järnväg via Hargshamn, vilket enbart detta motiverar en ny järnväg.

I den systemskiss inklusive MBK, som håller på att utarbetas för stationsområdet konstateras att ett spår från Uppsala kan anslutas till Enköpings Bangård. Om denna järnväg kommer till utförande måste även hänsyn tas till den väglänk som planeras mellan Salavägen och Stockholmsvägen. Bilaga.

ENKÖPINGS STATIONSOMRÅDE

Perronger - tunnlar

Den nuvarande perrongen till vilken man ej kommer plan-skilt, ersätts med två nya. Dessa är 400 meter långa och delvis försedda med skärmtak, och man når dem via tunnel med trappor och hissar.

Alternativa förslag till tunnelplacering har utarbetats. I samrådsförslaget till detaljplan redovisas förslag till tunnellägen både öster och väster om stationsbyggnaden.

Trafikering efter ombyggnad

Tågen på Mälarbanan kommer att gå "dubbelt" så fort och ofta år 2000. Se nedanstående tabell.

Tidtabell (exempel 1999)

Från Örebro		Från Västerås		Från Stockholm Till Örebro			
Kl		5.50					
	14.03	6.00	14.50	6.00	16.00	07.33	17.33
6.03		6.50	15.20	6.30	16.30		
	15.03	7.20	15.50	7.00	17.00	08.33	18.33
7.03		7.50	16.20	7.30	17.30		
	16.03	8.20	16.50	8.00	18.00	09.33	19.33
8.03		8.50	17.20	8.30	18.30		
	17.03		17.50	9.00	19.00	10.33	20.33
en-timmestrafik		en-timmestrafik		en-timmestrafik		en-timmestrafik	
kl 6.03-19.03		kl 8.50-14.50		kl 9.00-16.00		kl 6.00-19.00	
därefter		och kl 17.50-		och kl 19.00-		därefter 21.00	
21.03		21.50		23.00		och 23.00	
						(fr Sthlm)	

Restid Västerås - Stockholm ca 50 min

Örebro - Stockholm ca 96 min

En viktig del av planeringsunderlaget är volym och fördelning av olika trafikantgrupper med järnvägsstationen som målpunkt. Dessa uppgifter och bedömningar påverkar i sin tur dimensionering och lokalisering av olika verksamheter inom ramen för aktuell detaljplan. Bilaga.

Bussterminal

Den utredningsgrupp som fått i uppdrag att lämna förslag på lämplig lokalisering av bussterminalen i Enköping har enats om att den bästa lösningen är att placera terminalen vid järnvägsstationen.

Motiven är

- att skapa ett resandecentrum
- att avlasta nuvarande bussterminalen i centrum

Upplands Lokaltrafik (UL) har beräknat hur många "busslägen" som behövs för att ta emot både landsortsbussar och tätortsbussar och funnit att 12 st bussplatser behövs vid terminalen.

Bussterminalen planeras direkt väster om stationshuset med plats för uppställning av 12 bussar. In- och utfart till busstationen sker dels mitt för stationshuset dels längre västerut nära Vårfrugatan.

Till planförslaget fogas en illustrationsplan. Denna redovisar bl a en utformning av **bussterminalen** som **byggnadsnämnden** förordar. Som särskild bilaga bifogas dessutom två förslag till utformning vid Enköpings station kallade "**utformning öster och väster**". Förslagen har utarbetats av den s k stationsgruppen och skiljer sig endast genom att GC-tunneln under bangården i förslag öster har placerats omedelbart öster om stationsbyggnaden och i **förslag väster omedelbart väster om stationsbyggnaden**. Förslagen grundar sig på de diskussioner som förts i planeringsberedningen: Bilaga.

Parkering, angöring

Parkering för bilar finns söder om spårområdet 50 - 75 platser öster om stationen samt område norr om spårområdet med möjlighet till 200 platser. I framtiden kan ytterligare ca 300 p-platser utbyggas norr om Östra Järnväggsgatan i enlighet med den fördjupade översiktsplanen för Enköping.

Utbyggnad av parkeringsplatser norr om spårområdet på kommunens mark innebär att en del av Myrans koloniområde tas i anspråk. Ytan kan dock ersättas inom närliggande område.

Dessutom kan 60 - 70 parkeringsplatser anordnas vid det gamla godsmagasinet i den västra delen av spårområdet.

Tidigare har ett parkeringsdäck i två plan föreslagits här samt markparkering. Detta skulle emellertid innebära att godsmagasinet rivs, vilket strider mot planeringsdirektiven.

Ytor för cykelparkering anordnas nära stationshuset.

Angöring och taxistation finns vid torgbildningen framför stationshuset.

Angöring till de befintliga bostadshuset sker via den närliggande parkeringen.

Störningar

Störningar från tågtrafik och övrig påverkan kommer att belysas i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

TEKNISK FÖRSÖRJNING**Ledningar**

Under spårområdet strax öster om de nya perrongerna ligger en dagvattenkylvert. I planens östra del under gasolomlastningsanläggningen ligger en vattenledning.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Se bifogad genomförandebeskrivning.

Genomförandetid

Planens genomförandetid är 5 år från den dag planen vinner laga kraft.

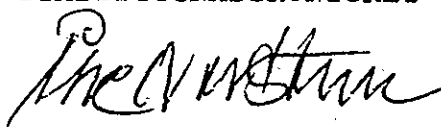
EKONOMISKA FRÅGOR

Gatukontoret har upprättat en kostnads kalkyl på de åtgärder som berör stationsområdet i samband med att Mälarbanan byggs och bussterminalen flyttas från centrum till järnvägsstationen i Enköping. Kostnads kalkylen har legat till grund för Upplands Länstrafik's ansökan om pengar för infrastrukturåtgärder hos länsstyrelsen.

Länsstyrelsen har 1994-02-04 beslutat tilldela Enköpings kommun 12,5 Mkr för ombyggnad av Enköpings station. Hur resterande belopp av samma storlek skall finansieras är i dagsläget oklart. Förhandlingar pågår mellan Enköpings kommun och andra inblandade parter.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN/KONSULTER

"Stationsgruppen", Banverket, Statens Järnvägar, MIAB samt Upplands Lokaltrafik.

STADSBYGGNADSKONTORET I ENKÖPING

Åke Nordström
Stadsbyggnadschef

REVIDERING 1994-09-27, 1994-10-04

Planen justeras så att området där godsmagasinet är beläget undantas från förslaget. Ytan för bussuppställning minskar från 12 till 8 platser och infarten förläggs längre österut efter Bangårdsgatan.

Genom mindre bussuppställning erhålles plats för en parkeringsplats om cirka 90 bilplatser öster om godsmagasinet med tillfart mitt för Vårfrugatan.

Endast det östra tunnelläget är redovisat i utställningsförslaget.

Biluppställningen norr om spårområdet minskas att omfatta cirka 200 platser. Ytterligare 300 p-platser kan erhållas norr om Östra Järnvägsgatan.

Enligt den fördjupade översiktsplanen för Enköping, antagen i juni månad 1993, är området fram till den planerade Mästergatan utsatt som järnvägsområde.



Åke Nordström
Stadsbyggnadschef