



ENKÖPINGS KOMMUN
STADSBYGGNADSKONTORET
Åke Nordström tfn 25231

Antagandehandling

1992-11-06

1(7)

UPPSALA LÄN

☐ Länsstyrelsen
☐ Överlänsmästarmyndigheten
☒ Fastighetsregisternmyndigheten

Ink ... 1992-09-10

Dnr

Förslag till detaljplan för del av Ekolsunds samhälle (Mälarbanan och angränsande delar inom strandskyddat område).

NORMALT PLANFÖRFARANDE

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Plankarta med planbestämmelser, skala 1:2000.
Illustrationsplan.
Planbeskrivning.
Genomförandebeskrivning.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Sträckan Bålsta-Ekolsund av Mälarbanan utgör en del av den satsning på dubbelspår och bättre banstandard som nu planeras på norra sidan av Mälaren.

PLANDATA

Lägesbestämmelser

Ekolsunds samhälle är beläget ca 2 mil öster om Enköping, intill Ekolsundsviken!

Areal

Planområdets areal utgör ca 8 hektar.

Markägförhållanden

Banverket har löst in den mark som erfordras för järnvägens sträckning genom samhället. Övrig mark är i privat ägo.

Tidigare ställningstaganden

För Mälardalsbanorna delen Bålsta-Ekolsund finns en utredning (förstudie) från juli 1990.

Översiktsplan

Reservat för järnvägen finns redovisat i den kommuntäckande översiktsplanen antagen i januari 1990.

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Bankgiro	Postgiro
745 80 ENKÖPING	Kungsgatan 42	0171-250 00 vx	0171-250 07	230-6203 804-2384	7 07 27 - 3

Detaljplaner

För viss mindre del av planområdet gäller avstyckningsplan från år 1927. Denna del föreslås upphävas.

Förordnanden

Strandskydd gäller intill 300 meter från strandkant.

Program för planområdet

Vid byggnadsnämndens sammanträde 1992-05-20 informerades om kommande detaljplan och att Banverket och MIAB önskar träffa kommunen för att diskutera Mälarbanans utbyggnad genom Ekolsund. Den 3 juni 1992 föredrogs ärendet inför planeringsberedningen där även MIAB deltog. Den 19 juni 1992 hölls ett informationsmöte i Enköping om Mälarbanan avseende delen Ekolsund-Grillby. Berörda markägare hade kallats. Representanter från Enköpings kommun, MIAB, Byggekonsortiet Mälarbanan, Banverket och Lantmäteriet deltog vid mötet. Den 15 augusti och den 19 september 1992 ordnades liknande informationsmöten i Ekolsund om Mälarbanans utbyggnad.

Vid sammanträde 1992-08-25 beslutade byggnadsnämnden att fastigheten Ekolsund 1:224 skall ingå i planförslaget. Med slutet avloppsanläggning föreslås ny byggrätt få tillkomma som ersättning för den bostadsbyggnad som går förlorad inom fastigheten Ekolsund 1:48.

Byggnadsnämnden beslutade 1992-10-21 att sända planförslaget på samråd.

Stockholms Tingsrätt, Vattendomstolen meddelade 1992-10-02 tillstånd att bygga en ny järnvägsbro över Ekolsundsviken i Håbo och Enköpings kommuner.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Inledning - bakgrund

Redan i början av 1970-talet uttalade den s k "Mälar - Hjälmarskommittén", att man med intresse skulle se en utredningsverksamhet vad gäller förutsättningarna för att introducera ny teknologi i mellanstadsförbindelserna inom Mälar - Hjälmarsområdet och de kommunikationsmässiga konsekvenserna härav.

Flera organisationer, främst Svenska Teknologföreningen ställde sig bakom kommitténs uttalande och startade utredningen - ett idéprojekt - kallat Mälarstad/städer i samverkan.

Mälarstad sågs som ett alternativ till den växande storstaden Stockholm. Mälardalens städer skulle bindas samman med ett effektivt och snabbt transportsystem, ett snabbtåg som möjliggör att delstäderna kan samverka inom hela Mälardalen.

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

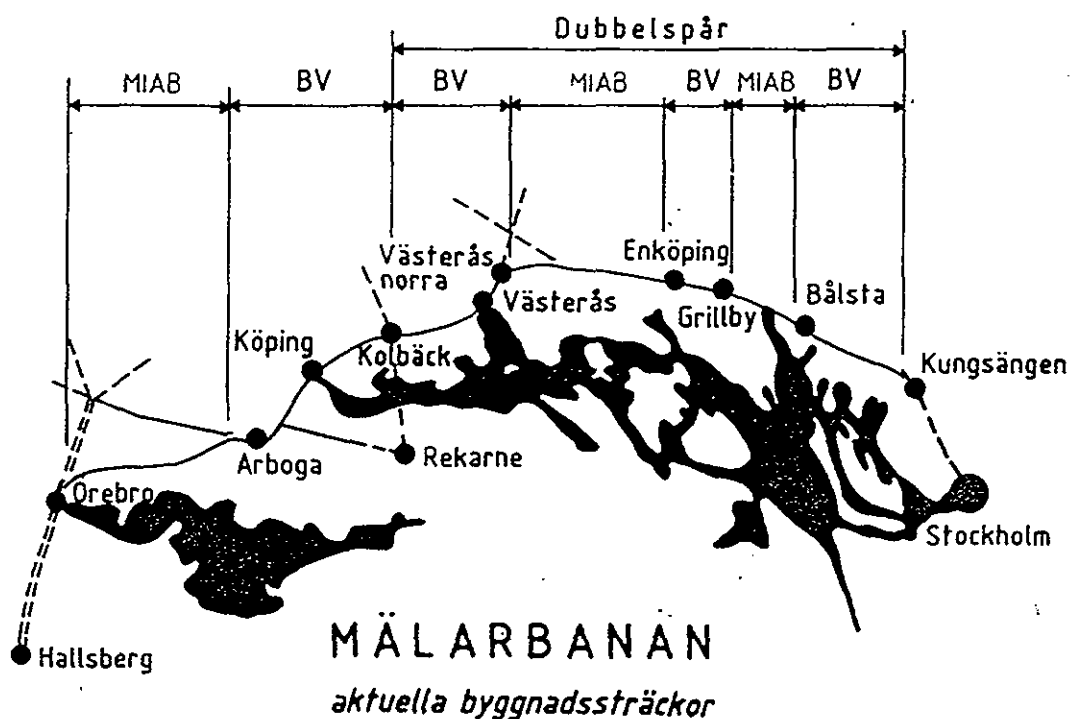
Förstudie om snabbjärnväg i Mälardalen

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



Mälarbanans 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.

Mälarbanan genom Ekolsund

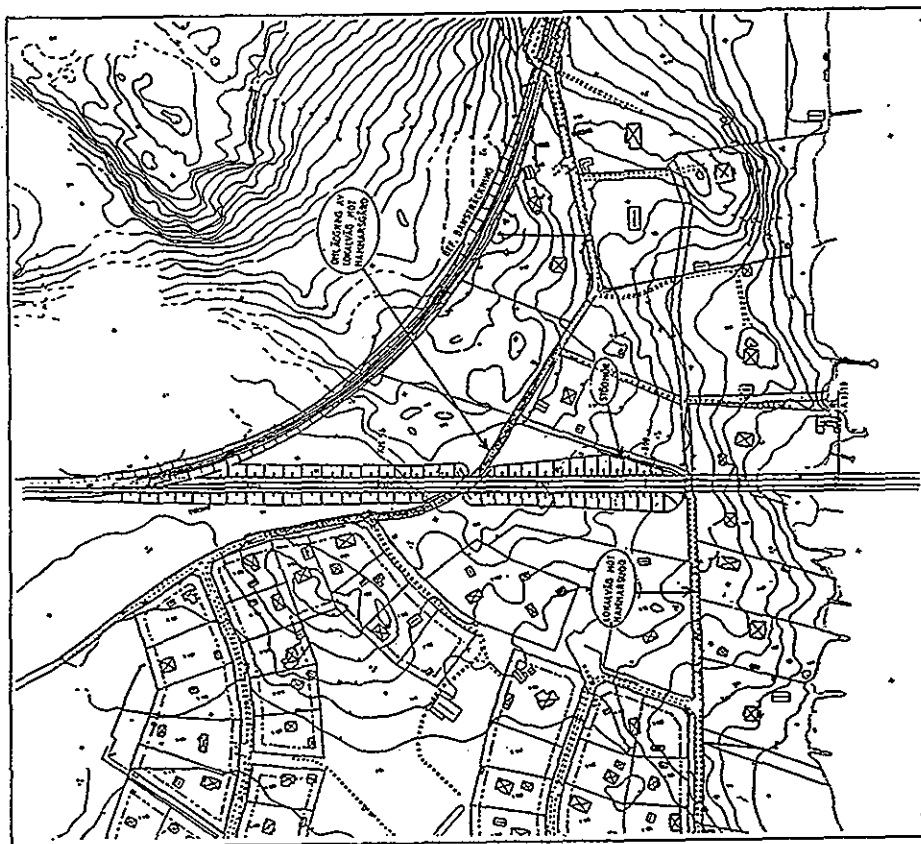
Enligt tidplanen skall dubbelspårerna på sträckan Bålsta - Ekolsund - Grillby kunna tas i anspråk för tågtrafik under 1995.

Nu aktuell sträckning av Mälarbanan genom Ekolsund och österut över Ekolsundsviken och fram till Bålsta utgör en del av den satsning på dubbelspår och bättre banstandard som nu planeras på norra sidan av Mälaren. Den tidigare ommärkta förstudien har legat till grund för projekteringen.

I dag utgörs sträckan av ett enkelspår med delvis låg standard. För att förbättra den låga banstandarden föreslås att befintligt spår kompletteras till dubbelspår. Banan har projekterats för att klara en tåghastighet av 200 km/t.

Över Ekolsundsviken byggs en ny bro, bil. 1. Den nya brons profil har anpassats så att den passerar över befintligt spår på Kräggsidan och ansluter till befintlig spårprofil på Ekolsundssidan. Bron utförs som en kontinuerlig lådbalkbro i betong alternativt i stålkonstruktion med 14 stöd i vatten. Den fria höjden under bron skall ej understiga 8 meter vid medelvattenstånd. Byggandet av den nya bron med anslutningar på land skall vara klart i november 1994.

Dragningen av Mälarbanan genom Ekolsunds samhälle har inneburit att mark där järnvägen går fram har förvärvats och att några fastigheter har lösts in av Banverket.



Förstudie juli 1990.

Nuvarande trafikförsörjning (enligt förundersökningen)

Delen mellan Bålsta och Ekolsund trafikeras under vardagar av 16 tåg mellan Stockholm och Västerås, 16 tåg mellan Stockholm och Hallsberg, 2 natttåg mellan Stockholm - Oslo samt 2 tjänstetåg mellan Tillberga och Stockholm. Nattetid (22-06) passerar två av tågen Bålsta - Ekolsund. Lördagar och söndagar trafikeras sträckan av 20 st respektive 19 st tåg. Inga tåg stannar i Bålsta utan närmaste stoppet är Kungsängen där omstigning kan ske till pendeltåg. Inga godståg går för närvarande längs sträckan. Det innebär i klartext att ca 30 tåg passerar Ekolsund per dygn i båda riktningarna för närvarande.

Trafikering efter ombyggnad

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

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)	

Buller

Vid Ekolsund behövs bullerskyddande åtgärder vid den nya brons landfäste.

Ljudnivåerna längs den nya bansträckningen har beräknats med avseende på framtida trafikering mellan Stockholm - Västerås, bil. 2.

I Banverkets förslag till bullerpolicy finns tre planeringsfall.

- A) Ny bana vid befintlig bebyggelse vid befintlig bana.
- B) Befintlig bana och befintlig bebyggelse.
- C) Väsentlig ombyggnad av befintlig bana vid befintlig bebyggelse.

Av dessa tre är planeringsfall C tillämplig mellan Bålsta och Högsta samt A från Högsta till Ekolsund.

Följande gränsvärden gäller:

	A	C
Utomhus i bostadsområden: Ekvivalent ljudnivå för dygn 1.5 m över marknivå	60	70
Inomhus i bostadshus: Ekvivalent ljudnivå för dygn	30	40
Sovrum nattetid: (22-06) Maximal ljudnivå. Denna ljudnivå bör maximalt få överskrida två gångar per natt	50	55

Ovanstående värden innebär att på Ekolsundssidan berörs ett antal bostadshus av ekvivalenta ljudnivåer överstigande 60 dBA respektive maximalnivåer överstigande 80 dBA. För att minska ljudnivåerna från tågen föreslås bullerskydd i form av en skärm på båda sidor om den nya järnvägsbanken och en bit ut på bron.

Detaljplaneförslag genom Ekolsund

förslaget omfattar den del av nya spårområdet från anslutningen till nuvarande järnväg i väster och fram till Ekolsundsviken. I söder har planen givits en gräns mot Hammarsudds fritidsområde.

Norr om spårområdet omfattar planen fastigheten Ekolsund 1:48 som utlagts för småindustri, båtservice samt Ekolsund 1:31 som redovisas för fritidsboende inom ramen för befintlig byggnad. Fastigheten 1:224 som även ingår i detaljplanen har utlagts med byggrätt för ett helårshus som skall utgöra en ersättning för befintlig bostad på 1:48. Fastigheten där det nya helårshuset skall byggas har givits en planbestämmelse om högsta tillåtna bullernivå från järnvägen.

Det nya spåret kommer att gå på bank som blir hög i den östra delen. Den nya vägen mot Hammarsgård passerar under spåret ca 100 meter väster om den befintliga vägen. I samband med utbyggnaden av vägporten bör en trumma (rör) inläggas för eventuella framtida ledningar. Sträckningen mot Hammarsudd föreslås att gå parallellt med järnvägen och ansluta till den befintliga vägen vid fastigheten Ekolsund 1:51. En GC-förbindelse under spårområdet föreslås vid det västra landfästet.

Den nya järnvägssträckningen genom Ekolsund kommer onekligen att bli ett dominerande inslag i samhället och ut över Ekolsundsviken. Det har ändå bedömts som mest lämpligt att låta järnvägen gå på bank i stället för på pelare på landsidan. Slänterna kommer dessutom att skogsplanteras för att minska intrycket av hög bank samtidigt som planteringen utgör ett visst skydd mot buller.

Genom den nya sträckningen av Mälarbanan förbättras de interna kommunikationerna i Ekolsund som helhet då befintlig bana tas bort.

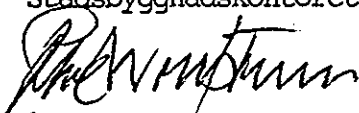
Strandskydd

Till alla delar ingående bebyggelse i detaljplanen ingår i strandskyddat område. Befintligt strandskydd föreslås behållas.

Administrativa frågor

Se genomförandebeskrivning.

Stadsbyggnadskontoret i Enköping



Åke Nordström
1:e planingenjör

Revidering:

I enlighet med byggnadsnämndens beslut 1993-03-10 revideras planen enligt följande:

Strandskydd jämlikt 15 § naturvårdslagen skall behållas intill 100 meter från stranden.

Revideringen påföres även plankartan.

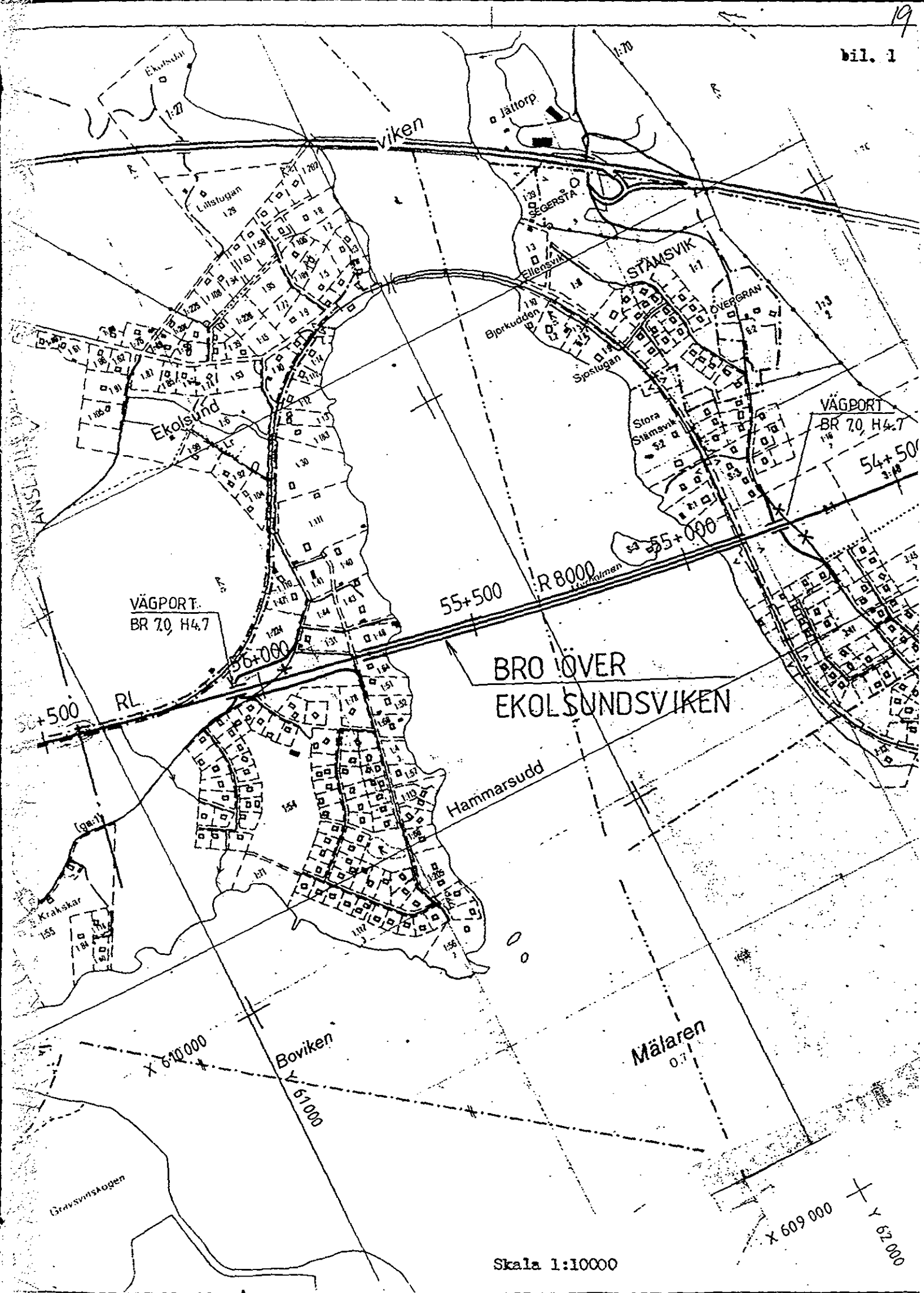
Stadsbyggnadskontoret i Enköping 1993-07-12

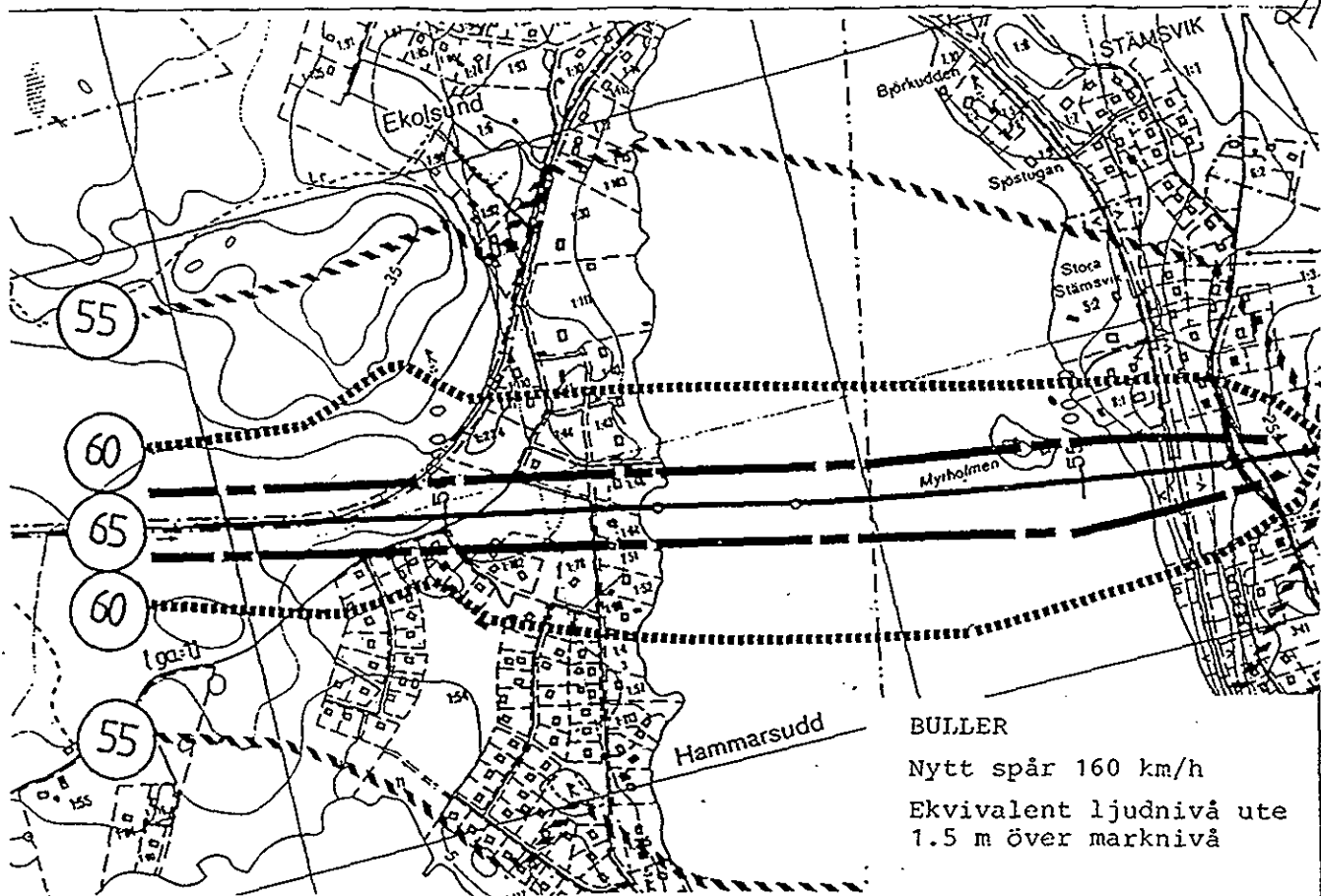


Anna Hall
planarkitekt



Solveig Wassler
plantekniker





Beräknade
BULLERNIVÅER

bil. 2

