



ENKÖPINGS KOMMUN
STADSBYGGNADSKONTORET
Planavdelningen
ÅN/LS tfn 0171-25231

1993-04-21

Bussgata mellan Kraftgatan och Västerleden, inom stadsdelen Galgvreten i Enköping.

FÖRSLAG TILL DETALJPLAN

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR Planförslaget utgörs av plankarta i skala 1:1000 med planbestämmelser.

Till planförslaget hör även:

Planbeskrivning
Genomförandebeskrivning
Samrådsredogörelse

SYFTE Syftet är att samordna färdtjänst och övrig trafik och därigenom öka trafikservicen för färdtjänstresenärer samt att totalt skapa en effektivare trafik till en minskad totalkostnad.

PLANDATA Lägesbestämning, areal

Planområdet gränsar i öster mot radhus- och villabebyggelse vid Kraftgatan, i söder mot transformatorstationen, i väster mot Västerleden och i norr går plangränsen ca 30 meter norr om koloniområdet.

Arealen uppgår till 1,76 hektar.

Markägoförhållanden

Hela området ägs av Enköpings kommun.

TIDIGARE
STÄLLNINGS-
TAGANDEN

För området gäller detaljplan (stadsplan) fastställd den 26 juni 1970 samt detaljplan (stadsplan) fastställd den 18 maj 1981.

PROGRAM

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade 1993-04-07 att uppdra åt stadsbyggnadskontoret, att göra erforderlig planändring för bussgata.

UPPSALA LÄN

- ☐ Länsstyrelsen
☐ Överlänsmätningsmyndigheten
☐ Fastighetsregisternsmyndigheten

Ink 940502
Dnr 94/290

FÖRUTSÄTT-
NINGAR OCH
FÖRÄNDRINGARTÄTORTSTRAFIKEN I ENKÖPINGBakgrund

Upphandling av tätortstrafiken pågår f n. Syftet är att samordna färdtjänst och övrig trafik och därigenom öka trafikservicen för färdtjänstresenärer samt att totalt skapa en effektivare trafik till en minskad totalkostnad.

Avsikten är inte att skapa en ny separat färdtjänstlinje utan att integrera dessa resenärer inom ramen för den ordinarie stadstrafikens två linjer. En viktig förutsättning för att lyckas med detta är att skapa reella möjligheter för resenärer med färdtjänstbevis att utnyttja stadsbussarna i stället för att åka med taxi inom tätorten.

Detta skall åstadkommas på i huvudsak tre sätt:

- * att anpassa linjedragning så långt möjligt till de färdtjänståkandes behov (bostad och resmål),
- * att anpassa busstypen så att rörelsehindrade lätt kan komma på och av bussen, samt
- * att låta färdtjänstberättigade på prov åka gratis på de nya stadsbussarna.

Efter en närmare analys av resbehoven framstår främst en investering som mycket angelägen:

Kraftgatan, som passerar Ljunggården, förlängs till Västerleden i form av en bussgata.

Investeringar

Ljunggården är alltså ett primärt mål med ett stort antal äldre inkl färdtjänstberättigade. I denna prioritering instämmer även vård- och serviceförvaltningen.

En hållplats på denna plats kan ske på två sätt:

1. Antingen genom att bygga en vändplats på Kraftgatan. Detta är dock en trafiktekniskt ointressant lösning, som dessutom kräver markinlösen.

a) Skulle man låta bussen gå in och vända varje tur, skulle risken vara stor att vissa turer skulle innehålla en lång skaftkörning utan några passagerare, vilket skulle innebära att linjen skulle upplevas som långsam och ointressant för övriga passagerare med åtföljande intäktsbortfall. Dessutom skulle man tvingas korta av linjen någon annanstans för att hinna med en längre slinga, vilket skulle medföra sämre linjedragning och dito service.

b) Skulle man istället bara köra in och vända i vissa tidslägen (t ex 9-15) skulle tidtabellen och linjedragningen variera över dagen, vilket skulle skapa en svårläst tabell, risk för färre antal resande samt mycket luft i tabellen och dåligt resursutnyttjande.

2. eller genom att förlänga Kraftgatan i form av en bussgatan till Västerleden. Detta innebär att bussen passerar Ljunggården utan att behöva vända tillbaka samma väg (s k skaftkörning) ev utan någon passagerare. Detta betyder i sin tur en betydligt bättre tidtabell och intressantare trafik för övriga resenärer.

Tidsplan

Tidsplanen är något ansträngd, vilket främst beror på att utredningen om den nya tätortstrafiken tyvärr kom igång för sent i höstas.

Sedan har arbetet forcerats såväl utredning som upphandling, vilket inte varit utan komplikationer då kravspecifikation och beslutsprocess har varit omfattande. Allt måste naturligtvis ske formellt korrekt med tanke på upphandlingens karaktär.

Skrivelsen till kommunstyrelsen om ansökan om medel till bussgata och förslag till planuppdrag har av samma skäl kommit senare än önskvärt.

Den nya tidtabellen förutsätter en ny linjesträckning, vilket i sin tur förutsätter att den nya bussgatan är tillgänglig senast den 1 juli 1993, då tidtabellen för tätortstrafiken börjar gälla.

Mot denna bakgrund är det angeläget att ett planbeslut om möjligt tas i byggnadsnämnden den 26 maj 1993.

Koloniområde

Enköpings kommun tecknade 1982 avtal om koloniträdgårdsarrende med Lillsidans kolonilotts förening.

Upplåtelsen avser en tid av tjugofem år, räknat från 1982-03-14. Kommunen äger dock rätt att återtaga sådan mark, som kommunen finner vara för annat behov erforderlig. Uppsägning skall därvid äga rum ett år före årsförfallodag (14 mars).

Innan uppsägning enligt ovan äger rum, skall ärendet underställas kommunens samarbetskommitté för koloniföreningarna för yttrande.

Sker sådan uppsägning skall kommunen, om föreningen yrkar det, ställa annan mark till förfogande. Föreningen äger ingen övrig rätt till ersättning för skada som åsamkas föreningen genom uppsägningen.

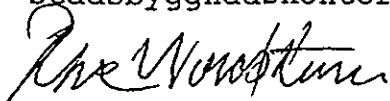
Området där koloniområdet är beläget är enligt gällande detaljplan redovisat som allmän plats, park. Nu föreliggande plan reglerar detta då området ifråga åsätts en beteckning för odling, koloniområde.

Angöring med bil till koloniområdet sker via Kraftgatan.

Administrativa frågor

Se bifogad genomförandebeskrivning.

Stadsbyggnadskontoret i Enköping



Åke Nordström