

DETALJPLAN för

DEL AV HUSHAGEN 2:1 M M (Resecentrum);

Köpings tätort, Köpings kommun

PLANBESKRIVNING

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Bakgrund

Utbyggnaden av Mälarbanan pågår. För resenärerna behövs väl fungerande anläggningar med angöring och parkering, biljettförsäljning, väntsalar och regnskydd, samt service med kiosk och café. Järnvägsstationen med omgivning kommer att bli Köpings centralpunkt för all kollektivtrafik, ett Resecentrum.

Stationsbyggnaden rustades upp 1993. Under hösten 1995 - våren 1996 kommer parkeringsområdena för bilar och cyklar att anläggas, och en bussgata med bussuppställning anordnas. Längs Järnvägsgatan byggs en gång- och cykelväg för att öka tillgängligheten och säkerheten för de oskyddade trafikanterna.

Den nya och utökade bilparkeringen förläggs väster om stationsbyggnaden med anslutning från Mariavägen. Bussangöringen kommer att vara på östra sidan, mellan Alltjänst och stationen. Hit leds också paketgodstrafiken. Korttidsangöringen till stationen och kiosken behålls i nuvarande läge. Cykelparkering under tak placeras mellan bilparkeringen och kiosken.

Mariavägen flyttas ca 35 meter österut på grund av nya växlars placering. Området mellan Mariavägen och ån blir park.

En tomt för industriändamål skapas för det gamla godsmagasinet (Alltjänst).

Syfte

Detaljplanen redovisar hur marken vid järnvägsstationen skall disponeras. Detaljplanen ger underlag för markreglering mellan kommunen och markägaren, SJ Fastigheter.

SJ kan stycka av det gamla godsmagasinet som Alltjänst idag hyr som en fastighet för industriändamål.

Miljökonsekvenser

Järnvägstrafik

En särskild miljökonsekvensbeskrivning har upprättats för Mäljarbanan. Förslag till åtgärder för att minska störningar från järnvägen (främst buller och vibrationer) vid befintliga bostäder kommer att redovisas separat av Banverket.

Vägtrafik

Järnvägsgatan är hårt trafikerad. Den har relativt mycket tung trafik till bl a avfallsanläggningen och till Norsa industriområde.

Dagens resandeparkering är utformad som vinkelparkering längs Järnvägsgatan. Detta är ingen lämplig lösning med hänsyn till trafiksäkerheten och bostäderna på andra sidan gatan. Antalet parkeringsplatser har heller inte alltid räckt till utan en del uppställning har skett på bostadsgatorna i närheten till hinder för de boende.

Genom att parkeringen placeras i området mellan Mariavägen och järnvägsstationen, blir avståndet större till bostäderna. In- och utfartstrafiken koncentreras till Mariavägen. Fjärrbussarna kommer i huvudsak att trafikera Glasgatan och Järnvägsgatan öster om stationshuset. Det bör innebära minskade störningar.

Förhoppningen är att andelen tågresenärer skall öka med Mäljarbanan. Om resenärerna väljer att ta bilen till Resecentrum kommer trafiken kring stationsområdet att öka. Genom en bättre samordning mellan de olika trafikslagen bör det emellertid bli enklare att resa kollektivt även inom tätorten. Avstånden i Köping gör att cykel ofta kan väljas. För cyklarna skall klimatskyddade uppställningsplatser ordnas.

Mark och vegetation

Stationsområdet ger just nu ett ganska ovårdat intryck. Resecentrum-projektet kommer att innebära en välbehövlig ansiktslyftning. För att alla funktioner skall rymmas krävs emellertid att området utnyttjas mera effektivt än idag. Det medför bl a att större ytor måste hårdgöras.

Den stora personbilsparkeringen kommer att förläggas till grönytan väster om stationshuset. Området kommer alltså till stor del att asfalteras. Förhoppningen är att det ändå skall kännas grönt genom planteringar och att de stora träden så långt det är möjligt bevaras. Almsjuka har konstaterats i Köping vilket inger viss oro för almarnas fortbestånd. Nya träd bör planteras, så att de kan hinna etablera sig innan de äldre eventuellt måste tas bort. Almar finns även i den västra delen, mot ån, där de flesta kan bevaras i parkmarken.

Undergrunden i området består av lera som inte ger möjlighet till infiltration av dagvattnet. Det är viktigt att uppmärksamma så att hårdgörningen och de övriga åtgärderna inte leder till oönskade grundvattensänkningar.

PLANDATA

Läge

Planområdet är beläget sydöst om Köpings centrum, vid Köpingsåns mynning. Det begränsas av järnvägsspåren och Köpingsån samt inkluderar Järnvägsgatan och Alltjänsts område.

Areal

Planområdet omfattar ca 2,3 ha.

Markägoförhållanden

Området kring järnvägsstationen (fastigheten Hushagen 2:1) ägs av SJ Fastigheter. Övrig mark inom planområdet ägs av Köpings kommun.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer

Arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Köpings tätort pågår.

Detaljplaner

För huvuddelen av området gäller PL 74, fastställd den 17 april 1959. För del av Järnvägsgatan gäller PL 129, fastställd den 20 mars 1972. Angränsande planer är PL 55, fastställd den 20 februari 1956, Pl 126, fastställd den 21 juli 1969 och PL 134, fastställd den 4 februari 1971.

Kommunala beslut i övrigt

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade den 13 september 1994 att uppdra åt byggnadsnämnden att ändra detaljplanen för Hushagen i området vid järnvägsstationen för Resecentrum.

Övriga beslut

Vattendom för ny järnvägsbro meddelades den 29 maj 1994.

Länsstyrelsen beviljade i länsstrafikanläggningsplanen 1994 - 2003 2,9 miljoner i bidrag till Köpings station för 1994. Det harvid omprövning höjts till 3,1 miljoner.

Byggnadsnämnden beviljade rivningslov för restaurangbyggnaden den 16 juni 1993.

Byggnadsnämnden godkände anordnande av ny utfart i strid mot gällande plan (Mariavägen) den 23 augusti 1995. Bygglov för parkeringsplatser m m beviljades i november 1995.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

MARK

Park och vegetation

Resecentrum skall ge ett välkomnande och trevligt intryck med träd och grönska och omsorgsfulla planteringar.

Området väster om järnvägsstationen kallas sedan gammalt Stinsens trädgård. Skötseln är mycket eftersatt. Det mest framträdande i området är de stora almarna mot Järnväggsgatan. Mellan träden finns en gles häck. Området bakom är idag en vildvuxen gräsmatta med gamla fruktträd och en del prydnadsbuskar.

Fruktträden bedöms inte ha något större värde och är inte lämpliga att ha i ett parkeringsområde. Nya träd bör därför planteras. Det är önskvärt att någon form av häck planteras mot Järnväggsgatan och mot järnvägen om det finns utrymme så att parkeringsområdet kan få en grön inramning. I området mellan Mariavägen (i dess nya läge) och Köpingsån står också några stora träd, mest almar. Området skall utgöra park runt ån. Raden med almar längs Järnväggsgatan skall om möjligt bevaras inom parkeringsområdet. Vid Mariavägen bevaras en stor, vacker lönn. I övrigt skall nya träd planteras som framtida ersättning för de äldre träden.

Inom det inhägnade området öster om järnvägsstationen finns också en del träd. Möjligen kan något av dem sparas vid busshållplatserna.

Geotekniska förhållanden

Geotekniska undersökningar i området kring järnvägsstationen och tillhörande spårområden har i huvudsak utförts av Banverket (tidigare SJ). Dessa finns inte tillgängliga hos Köpings kommun.

Kommunen lät i mitten av 1980-talet Statens Geotekniska Institut, SGI, utföra en översiktlig stabilitetsutredning för stränderna utefter Köpingsån. En rapport för "Område söder om Engelbrektsplan" är daterad 1986-03-20.

Av rapporten framgår att Köpingsåsen som löper genom Köpings stadskärna dyker ned under leran vid Engelbrektsplan. Den ger sig bl a till känna i ett par isolerade sand- och gruspartier i området norr om ån. Ett parti är troligen området där tingshögen legat (se nedan under rubriken Fornlämningar). Åsen tycks vara sammanhängande under leran. Lerdjupen på norra sidan ån uppgår till ca 10 m. Fasta botten stiger emellertid i riktning mot ån så att lerdjupet successivt tunnare till 0 m. I vissa delar består åbotten av berg som sänkts genom sprängning.

Inför byggandet av den nya järnvägsbron gjordes en geoteknisk undersökning för detta parti. Den redovisades i ansökan om vattendom för bron.

Inom området för Resecentrum avser man inte utföra några åtgärder som ökar belastningen på marken. Om det blir aktuellt att uppföra nya byggnader inom planområdet måste de geotekniska förutsättningarna undersökas innan grundläggningssätt väljs.

Grundvattensituationen i området måste uppmärksammas eftersom det finns risk för sättningar.

Fornlämningar

Planområdet ingår inte i den del av Köpings innerstad som utpekats som lagskyddad fornlämning i beslut av Riksantikvarieämbetet 1983-08-01, förutom själva ån och det närmaste strandområdet.

Inför byggandet av den nya järnvägsbron gjordes en arkeologisk utgrävning av en del av Vågtorget under sommaren 1994. Då påträffades bl a rester efter några järnbodar och Hummelbäckens ursprungliga sträckning.

Området har haft en central betydelse i det medeltida Köping. I nuvarande Stinsens trädgård låg Tingshögen, som troligen var en uppstickande del av Köpingsåsen. Längre åt öster, sydost om den nuvarande stationsbyggnaden och söder om spåren fanns resterna efter det medeltida fästet Köpingshus, som brändes 1434. Tingshögen benämndes "Lilla Hushagskulle" och Köpingshus "Stora Hushagskulle". Allt schaktades bort 1873 - 74 när järnvägen Köping - Hult skulle anläggas.

En arkeologisk förundersökning har under sommaren 1995 utförts i området där tingshögen legat. Ingenting av intresse påträffades.

BEBYGGELSEOMRÅDEN

Järnvägsstationen

Järnvägen norr om Köpingsån byggdes ut under 1870-talet som en del i Stockholm-Westerås-Bergslagens Järnväg (SWB). Det första tåget mellan Köping och Västerås gick 1874, men det dröjde till 1877 innan stationshuset började byggas. Arkitekterna Axel och Hjalmar Kumlien från Stockholm har ritat byggnaden. Den har föreslagits som statligt byggnadsminne av Riksantikvarieämbetet, men något beslut har inte fattats ännu. Byggnadens värde uppmärksammas genom beteckningen "q" - särskilt värdefull byggnad - i detaljplanen.

Stationshuset genomgick en genomgripande upprustning 1993. Byggnaden innehåller biljettförsäljning, väntsalor och godsmottagning på bottenvåningen. Övervåningen används som kontor.

Järnvägsrestaurangen

Intill stationshuset uppfördes samtidigt en restaurationsbyggnad med matsalar för första, andra och tredje klass och bostad för stationsinspektorn på övervåningen.

Numera innehåller byggnaden en del tekniska installationer och lokaler för Banverkets personal. Byggnaden har under åren förändrats en del och blivit hårt sliten. Den kan inte inordnas i det nya Resecentrum utan måste rivas.

Stationskiosken

Bredvid stationshuset ligger en kiosk med kafé. Byggnaden ägs av kioskinnehavarna. En liten uteservering kan anordnas i anslutning till kiosken.

Godsmagasinet - Alltjänst

Öster om järnvägsstationen ligger det före detta godsmagasinet som hyrs ut till firman Alltjänst. Det uppfördes i början av seklet och har senare byggts till. Området får beteckningen industri i detaljplanen så att en lämplig tomt kan avstyckas och säljas.

Bussgatan kan användas som infart till baksidan av byggnaden. Det fastläggs i detaljplanen med beteckningen "y₁" - marken skall vara tillgänglig för infart till annan fastighet. Utfart på det här området kan emellertid inte tillåtas med hänsyn till framkomligheten på bussgatan. Infart till främre delen av tomten får heller inte ske från härifrån. Mot Järnvägsplanen tillåts maximalt två in-/utfarter.

Detaljplanens utformning

Järnvägsstationen och kiosken skall även fortsättningsvis tillhöra järnvägsområdet, men planen möjliggör framtida avstyckning.

Angöring, parkering för bilar och cyklar samt bussgata med hållplatser och regnskydd ges beteckningen Resecentrum i detaljplanen. För att inte hindra en framtida utveckling inom området görs inga närmare regleringar av markanvändning eller byggrätter, förutom u-områden för befintliga och planerade ledningar. Det förutsättes att sådana anordningar som kan hänföras till ändamålet fritt kan placeras inom området.

TRAFIK***Järnvägsgatan***

Dagens trafikbelastning på Järnvägsgatan har uppmätts till 5 000 fordon/dygn sydost om Vågtorget och 3 200 fordon/dygn sydost om korsningen med Glasgatan. Andelen tung trafik, främst till avfallsupplaget och till industriområdet i Norska är ganska stor. På hösten, men även under andra tider på året förekommer en livlig trafik av traktortransporter till Lantmännens siloanläggningar vid Mariakajen och i Norska. Köer kan ibland bildas vid järnvägsövergången.

Järnvägsgatan har idag ett brett och opreciserat gatuutrymme. På södra sidan finns en vinkelparkering för ca 50 bilar, som främst används av SJ:s resenärer.

Järnvägsgatan kommer att byggas om och få ett avgränsat gatuområde om 7,5 m bredd. På södra sidan, avskild från gatan med en grönremsa, byggs en gång- och cykelväg. Från Glasgatan fortsätter gång- och cykelvägen österut på den norra sidan av gatan. Eventuellt kan en separat gång- och cykelbro över ån aktualiseras senare.

Mellan Köpingsån och Glasgatan bör några ytterligare anslutningar inte tillkomma.

Mariavägen

Mariavägen ansluter idag till Järnvägsgatan alldeles invid ån. Den är tillfart till den norra åstranden med bangårdsområde, småbåtspplatser, båthus och Lantmännens siloanläggning vid Mariakajen.

I samband med att huvudspåret läggs om och den nya järnvägsbron tas i bruk måste Mariagatans korsning med järnvägen flyttas ca 30 - 40 meter längre österut på en växlarnas placering. En rak anslutning ordnas mot Järnvägsgatan. Till Mariavägen ansluts också det nya parkeringsområdet. På västra sidan anordnas en gångbana.

En körväg för arbetsfordon från Mariavägen till åstranden kan behövas genom parken längs med järnvägen för att komma åt länsarna i Köpingsån.

Angöring till Resecentrum

Resecentrum skall kunna angöras med personbilar, bussar och godstransporter, samt ha säkra förbindelser för cyklister och gående.

Korttidsangöring för personbilar och taxi till järnvägsstation och kiosk placeras framför stationen, och fungerar ungefär på samma sätt som idag. Dagens oordnade angöring till kiosken måste upphöra.

En bussgata, som också kommer att användas av dem som hämtar och lämnar gods ordnas öster om stationsbyggnaden. Infarten läggs alldeles intill Alltjänst och utfarten vid stationsbyggnaden.

Angöringsplatser för bussarna ordnas längs inre delen av bussgatan, mitt emot stationshusets kortsida och även längs Järnvägsgatan. I anslutning till busshållplatserna skall rejäla väderskydd finnas.

Angöringen för godstransporter finns vid stationshusets kortsida, där godsmottagningen för paketgods har sina lokaler.

På Järnvägsgatans södra sida strax före korsningen med Glasgatan ordnas en busshållplats för de bussar som kommer västerifrån, i första hand stadsbuss-

linjerna. De bussar som kommer från Glasgatan och skall fortsätta västerut får utnyttja bussgatans hållplatser.

Parkering

Huvudparkeringen för resenärer förläggs mellan Järnvägsgatan och järnvägen. Infarten sker från Mariavägen. Inom området rymms ca 80 platser. Närmast stationsbyggnaden kan ca 10 platser reserveras för SJ:s riksparkering, d v s platser med avgift som går att förhandsboka. I övrigt kommer samma regler att gälla som vid övriga kommunala parkeringar, d v s för närvarande gratis parkering.

Framför stationsbyggnaden anordnas 9 platser för korttidsuppställning samt angöring för taxi vid entrén till stationen.

Parkeringen för de som arbetar i området placeras i östra delen mot Alltjänst.

Antalet parkeringsplatser bedöms täcka dagens behov enligt de beräkningar som gjorts under programarbetet för Resecentrum. Inom detaljplaneområdet finns inga ytor för ytterligare parkering om sådana skulle behövas i framtiden, förutom att arbetsparkeringen vid Alltjänst möjligen kan utökas med några platser.

Cykelparkering

Cykelparkeringen finns på samma område som idag men utökas för att rymma flera cyklar. Här kommer det att finnas cykelställ med tak och utformade så att rejäla cykellås lätt kan användas.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

VA-ledningar

Dagvatten- och spillvattenledningar finns längs Järnvägsgatan. En ny tryck-avloppsledning till reningsverket i Norska skall byggas. Den har projekterats i en sträckning genom Stinsens trädgård parallellt med befintliga fjärrvärmeledningar och öster om stationshuset längs södra sidan av Järnvägsgatan. Där kommer också dagvattenledningarna för området att dras. Ett u-område läggs ut i detaljplanen.

Fjärrvärme

En befintlig fjärrvärmeledning går i en sträckning genom Stinsens trädgård. Erforderligt u-område samordnas med området för tryckavloppsledningen.

Stationsbyggnaden är ansluten till fjärrvärme.

Teleledningar

Teleledningar korsar Resecentrum-området väster om kiosken. Teleanslutning till stationsbyggnaden, Alltjänst m fl går parallellt med Järnvägsgatan inne på Resecentrums område. U-områden läggs ut i detaljplanen.

Elledning

Stora kabelstråk finns på båda sidor av Järnvägsgatan. Ett stråk från Mariavägen korsar järnvägen strax öster om Mariavägens nuvarande läge. När järnvägsspåret byggs ut i sin nya sträckning behöver kablarna läggas om. Eventuellt kan det bli aktuellt att söka ett helt nytt läge. Några u-områden bedöms inte erfordras för befintliga kabelstråk.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER**BYGGLOVBEFRIELSE**

Ett Resecentrum är en entré till staden där många människor rör sig och där utformningen har stor betydelse. Det bedöms därför inte lämpligt att införa bygglovbefrielse i området.

STADSARKITEKTKONTORET

Dag Björnemo
Stadsarkitekt

Christina Johansson
Planarkitekt

DETALJPLAN för

DEL AV HUSHAGEN 2:1 M M (Resecentrum);

Köpings tätort, Köpings kommun

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Detaljplanen upprättas med normalt planförfarande.

Tidplan

Samråd	<i>september 1995</i>
Utställning	<i>december 1995</i>
Antagande	<i>februari 1996</i>

Utbyggnad av parkeringsplatsen och arbetena kring stationshuset påbörjas under hösten 1995, bussangöringen vintern/våren 1996 samt de arbeten som berör Järnvägsgatan (gång- och cykelvägen, busshållplatsen samt ledningsarbete i östra delen) under våren 1996. Mariavägens flyttade överfart över järnvägen byggs när spåranslutningen till den nya bron är klar, troligen våren 1996.

Genomförandetid

Genomförandetiden sätts till 5 år efter det att planen vunnit laga kraft. Därefter fortsätter planen att gälla om det inte finns skäl att ändra den.

Huvudmannaskap

Banverket svarar för Mälarbanans utbyggnad i avsnittet mellan Kolbäck - Arboga. SJ Trafik svarar för trafikeringen av banan.

Kommunen är huvudman för utbyggnaden av Resecentrum. Kommunen är också väghållare för Järnvägsgatan och Mariavägen.

Västmanlands Lokaltrafik är huvudman för den regionala trafiken.

SJ Fastigheter ansvarar för alla åtgärder på egen mark.

Avtal

Ett avtal om marköverlåtelse m m avses upprättas mellan Köpings kommun och SJ (SJ Fastigheter).

FASTIGHETSRETTSLIGA ÅTGÄRDER

FASTIGHETSREGLERINGAR

Resecentrum

SJ Fastigheter avses överlåta mark för angöring, parkering, busstrafik m m till Köpings kommun. Kostnaderna för förrättningen regleras i avtalet.

Alltjänst

Området kring Alltjänsts byggnad kan avstyckas för industriändamål. SJ Fastigheter svarar för fastighetsbildningskostnaden.

SERVITUT OCH LEDNINGSRÄTTER

In- och utfart för stationshuset och kiosken

För in- och utfartstransporter avses SJ Fastigheter, som ägare till fastighetsdelen av Hushagen 2:1 med station och kiosk enligt blivande avtal erhålla servitutsrätt för transporter mellan Järnvägsgatan och fastighetsdelen. Rätten avses att tryggas som ett fastighetsbildningsservitut.

Parkering till stationshuset och kiosken

Parkeringen vid bussgatans infart avses nyttjas av SJ Fastigheter för verksamheten i stationshuset och kiosken. Enligt blivande avtal avses kommunen medverka till inrättandet av ett servitut för parkeringen till förmån för Hushagen 2:1. Rätten avses tryggas som ett fastighetsbildningsservitut.

Riksparkering

SJ Fastigheter avses genom en upplåtelse av servitut till förmån för Hushagen 2:1, enligt blivande avtal få rätt att nyttja ett område om ca 10 platser för riksparkering inom den stora parkeringen samt parkeringens körytor för väg till/från parkeringsplatserna.

Gods

SJ Fastigheter avses för godstransportändamål genom en upplåtelse av servitut till förmån för Hushagen 2:1, enligt blivande avtal få nyttja ett område för fordonsuppställning öster om stationshuset och i anslutning till bussgatan samt hela bussgatan för väg till/från området.

Extra in- och utfart för den blivande industritomten

Tomten skall för in- och utfartsändamål med fordon kortare än 8 m äga rätt att utnyttja området som betecknats med y_1 . Området får dessutom användas som infart för längre fordon. (Från y_1 - området får endast anordnas en anslutning av erforderlig bredd och som är belägen minst 14 meter från Järnvägsgatan.) Servitutsrätten avses bli sanktionerad i blivande avtal med SJ Fastigheter och tryggas som fastighetsbildningsservitut, inledningsvis till förmån för Hushagen 2:1

och i ett senare skede i samband med avstyckning av industridelen till förmån för denna.

Resecentrum-området

Telia AB avser ansöka om förrättning för upplåtande av ledningsrätt för teleledningarna inom Resecentrum-området och järnvägsområdet.

EKONOMISKA FRÅGOR

Projektet är kostnadsberäknat till 7,7 miljoner. Statliga bidrag till länstrafikanläggningar (LTA-bidrag) har beviljats med 3,1 miljoner.

Omläggning av ledningar

Banverket bekostar omläggning av elledningar som förorsakas av spårutbyggnaden.

MEDVERKANDE I PLANARBETE OCH GENOMFÖRANDE

Stadsarkitektkontoret	Avtal, bygglov, planfrågor
Tekniska kontoret	Samordnare för utbyggnad av Resecentrum Gator, ledningar, parker
Lantmäteriet	Fastighetsrättsliga frågor
Banverket	Byggherre Mäljarbanan
Västerås, Sundbyberg	
Länsstyrelsen	Ansvarig för fördelning av LTA-medel
SJ Fastigheter	Fastighetsägare
SJ Trafik	Trafikansvarig för fjärtrafiken
Vägverket	Ansvarig för kontroll och utbetalning av LTA-medel
Västmanlands Lokaltrafik AB	Huvudman för den regionala trafiken
VBB-Viak	Detaljprojektör

För planförslaget svarar planarkitekt Christina Johansson och avdelningschef Ola Lindholm, stadsarkitektkontoret, samt projekteringsingenjör Claes-Håkan Östergren, tekniska kontoret.

STADSARKITEKTKONTORET

Dag Björnemo	Christina Johansson
Stadsarkitekt	Planarkitekt