

ANTAGANDEHANDLINGAR



Trollhättan

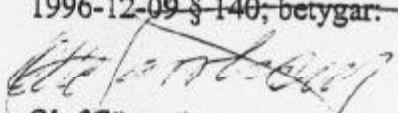
**Detaljplan för
RESECENTRUM MM
Tingvalla**

93A

- planbeskrivning
- genomförandebeskrivning
- fastighetsförteckning
- samrådsredogörelse
- utlåtande efter utställning

ANTAGEN AV KF 1996-12-09

Tillhör kommunfullmäktiges beslut
1996-12-09 § 140; betygar:

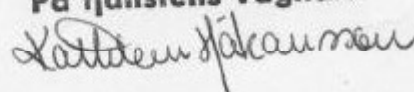


Olof Sävström
ordförande

**LAGA KRAFT 1997-12-18 GENOM
REGERINGSBESLUT SAMMA DAG**

Regeringen föreskrev att planen kompletteras
med bestämmelser som reglerar bullernivåer för
trafiken. Se plankarta med bestämmelser!

**Kopian bestyrkes
På tjänstens vägnar:**





Detaljplan för RESECENTRUM MM Tingvalla

93A

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

- Planhandlingarna består av
- plankarta med bestämmelser
 - planbeskrivning
 - genomförandebeskrivning
 - grundkarta
 - fastighetsförteckning
 - samrådsredogörelse

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Behovet av ett resecentrum i Trollhättan har under de senaste åren blivit allt tydligare. Utbyggnaden av järnvägen till dubbelspår närmar sig. Därmed ökar järnvägens kapacitet och tekniska standard, vilket förbättrar konkurrenskraften för dagens trafik och skapar nytt utrymme för bl a snabbtåg. Förutsättningarna stärks för miljövänlig järnvägstrafik såväl regionalt i västra Sverige som nationellt och internationellt.

En viktig del i dessa förutsättningar är också att stationer och resecentra kring järnvägen fungerar på ett fullgott sätt. Resenärerna har behov av enkla och snabba former för byte mellan olika trafikslag. I kedjan av kollektiva och enskilda trafikslag är bytespunkterna viktiga.

Kommunen, Älvsborgstrafiken och SJ planerar för att all kollektivtrafik skall spela centrala roller i ett resecentrum i Trollhättan, och att kollektivtrafiken på bästa sätt skall samverka med olika enskilda färdssätt.

Detaljplanen ger möjligheter till ett väl fungerande resecentrum där den nuvarande stationsbyggnaden bevaras. En ny bussterminal läggs sydost om stationen och kopplas ihop med den nuvarande byggnaden. Resecentrumet får goda anslutningsmöjligheter för olika slags trafik och goda utrymmen för bilparkering.

I planen ingår också en sammankoppling av Elfhögsgatan och Bangårdsgatan samt en breddning av Drottninggatans norra del.

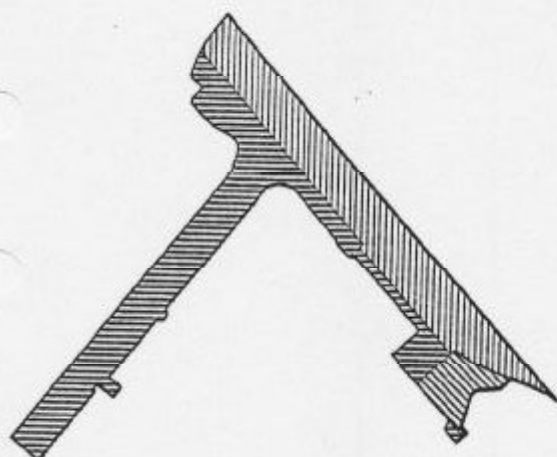
PLANDATA

Planområdet är beläget vid norra delen av Trollhättans centrum. Det avgränsas nordost vid perrongen intill järnvägens huvudspår och i nordväst till Kungsgatan. Det sträcker sig i sydost inom det nuvarande järnvägsområdet och norra delen av kvarteren Renen fram till Elviusgatan. Drottninggatan och marken intill gatan - med en sammanlagd bredd av ca 35 m - ingår fram till Olof Palmes gata. Mindre delar av Bergslagstorget och det nuvarande kv Mars ingår i planen.

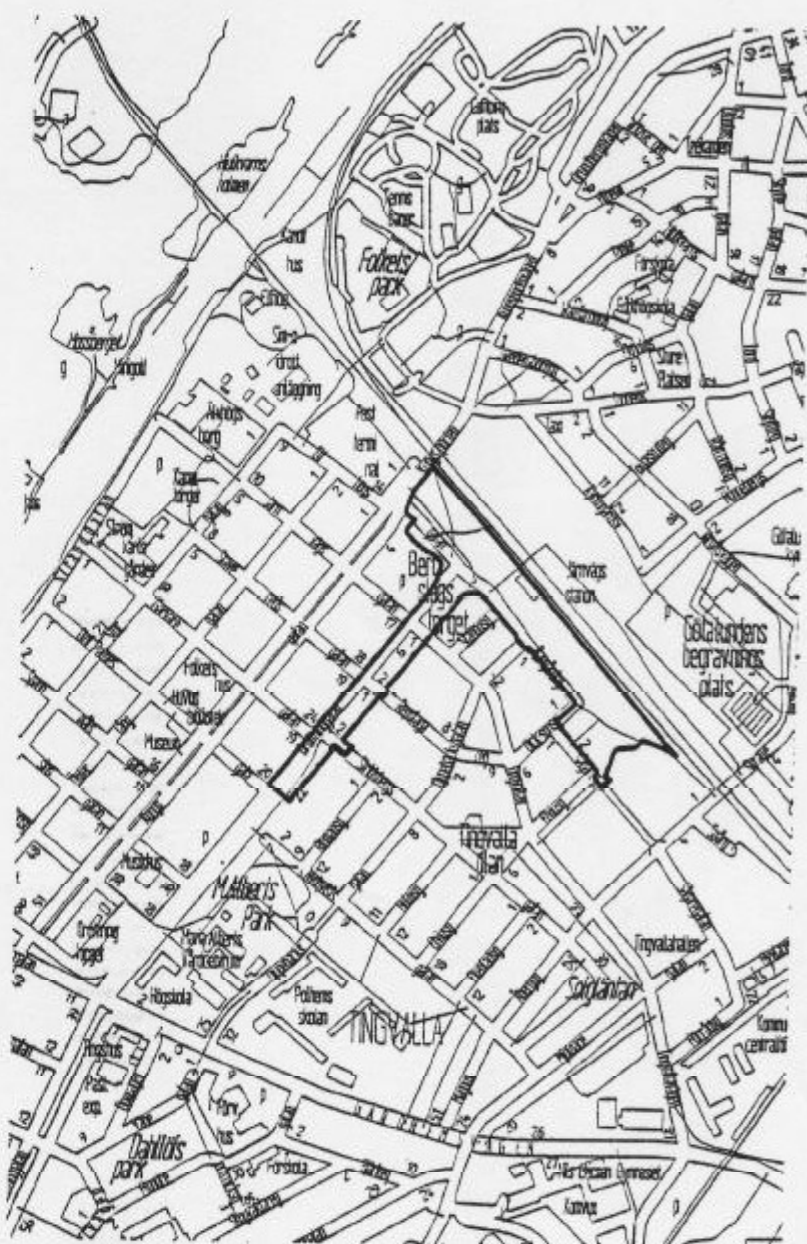
Planområdets areal är ca 4,6 ha. Marken ägs nästan helt av Staten/SJ, Trollhättans kommun och Trollhättans Tomt AB. Ägarförhållandena framgår av fastighetsförteckningen.

Planområdets läge

Markägare



-  Trollhättans kommun
-  Staten/SJ
-  Trollhättans Tomt AB



PLANENS FÖRENLIGHET MED NATURRESURSLAGEN (NRL)

Den aktuella detaljplanen är förenlig med en från allmän synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurser enl 2 kap NRL.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer och utredningar

Översiktsplaner

Översiktsplanen för Trollhättans kommun antogs av kommunfullmäktige 1990-10-29. Den kommuntäckande översiktsplanen har inte sådan detaljeringsgrad att den visar på vilket sätt olika delområden i tätorten ska användas. Det anges dock att järnvägsstationen i Trollhättan inte är anpassad till dagens förväntningar på en terminal och att den inte är lätt att nå. Den befintliga Bergslagsbanan samt idéprojekt för upprustning av banan är av riksintresse.

En fördjupad översiktsplan för Trollhättans tätort antogs av kommunfullmäktige 1995-11-20. I denna omtalas att järnvägsstationen skall utvecklas till ett resecentrum med terminal för den regionala busstrafiken och angöring för lokalbussarna. Tillgänglighet och bekvämlighet skall förbättras. På gatunätet skall busstrafikens framkomlighet prioriteras, särskilt inne i den centrala staden. Översiktsplanen säger också att bil- och busstrafiken från Tingvallavägen avses dras i en ny sträckning bakom kvarteren Lodjuret och Tigern och anslutas till Drottninggatan i en rondell. Avsikten med förändringen är att trafiken inte skall störa bostäderna i området.

- Utv.plan koll.trafik En utvecklingsplan för kollektivtrafik i Trollhättans tätort har utgjort underlag för översiktsplanarbetet. Utvecklingsplanen antogs av kommunfullmäktige 1991-02-25. Bland kollektivtrafikåtgärder i steg 2 (1992-1995) redovisas:

"Busskörfält (inkl bussprioritering) på Drottninggatan mellan Drottningtorget och järnvägsstationen. En ny och för kollektivtrafiken effektivare trafiklösning genomförs vid järnvägsstationen i samband med att ett nytt rese-/kollektivtrafikcentrum byggs upp i området mellan nuvarande järnvägsstation och Kungsgatan. Busstrafiken flyttas över från Kungsgatan till Drottninggatan, vilket innebär att alla linjer i basnätet utom en kommer att gå på Drottninggatan, som därmed blir ett rejält kollektivtrafikstråk - i synnerhet som även flera regionala linjer också kommer att gå där."

Trafikledsplan

En utredning om Trollhättans trafiksystem (trafikledsplan) har arbetats fram samordnat med översiktsplanen. Trafikledsplanen antogs av kommunfullmäktige 1996-04-29. Ett av de objekt, som särskilt beskrivits där, är busskörfält på Drottninggatan mellan Drottningtorget och järnvägsstationen för att öka kollektivtrafikens framkomlighet. Ett annat beskrivet objekt är den ovan omtalade ombyggnaden av Tingvallavägen.

Risikanalys

Risikanalys för Trollhättans kommun har fastställts av kommunstyrelsen 1993-02-11. I denna sägs bl a att ett skyddsområde motsvarande 100 meter bör tillämpas för vardera sidan av järnvägen. Detta innebär att säkerhetsaspekterna särskilt skall beaktas och beaktas i samband med planläggning av mark- och vattenanvändning samt bebyggelse inom skyddsområdet.

Kult.miljöprogram

Kulturmiljöprogram för Trollhättans kommun antogs av kommunfullmäktige 1992-02-24. I den lista över kulturhistoriskt värdefull bebyggelse, som finns i programmet, ingår följande fastigheter inom detaljplaneområdet.

Tingvalla 1:1

Stationshus av rött tegel (1870-tal) invid gamla Bergslagsbanan, nu SJ. Byggnaden är uppförd efter typritning av arkitekt Axel Kumlin och är den enda kvarvarande stationen utmed Bergslagsbanan i kommunen. SJ:s gamla vattentorn (1924) - ett viktigt landmärke för tågresenärerna. Falurött godsmagasin.

Centrala staden 5:2
Hervor/Oscarsberg

Bostadshus (1870-talet) med karakteristiskt läge på höjtplatå vid Kungsgatan.

De förtecknade byggnaderna skall enligt kulturmiljöprogrammet omfattas av 3 kap 12 § i plan- och bygglagen (PBL). Denna säger: "Byggnader, som är särskilt värdefulla från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt eller som ingår i ett bebyggelseområde av denna karaktär, får inte förvanskas."

Förteckning över byggnader i statens ägo

Byggnader inom stationsområdet i Trollhättan ingår i en förteckning 1994 över SJ fastighetsdivisions kulturhistoriska byggnadsbestånd. Förteckningen, som är riksomfattande, tar bl a upp 15 stationer i Älvsborgs län. Stationsbyggnaderna i Trollhättan - liksom de flesta andra på listan - klassificeras som värdefulla, men de anges inte kunna komma i fråga för byggnadsminnesförklaring. De omfattas av 12-13 §§ i förordningen om statliga byggnadsminnen mm, där det sägs att byggnaderna "får ändras bara om det är nödvändigt".

Samarbetsavtal

Trollhättans kommun träffade 1991 ett samarbetsavtal med SJ Fastigheter och Banverket om utveckling av området vid järnvägsstationen. Avtalet godkändes av kommunstyrelsen 1991-05-30. Syftet var att åstadkomma en ny bebyggelse för i huvudsak resecentrum, kontor, kommersiella aktiviteter samt erforderlig parkering.

Gällande detaljplaner

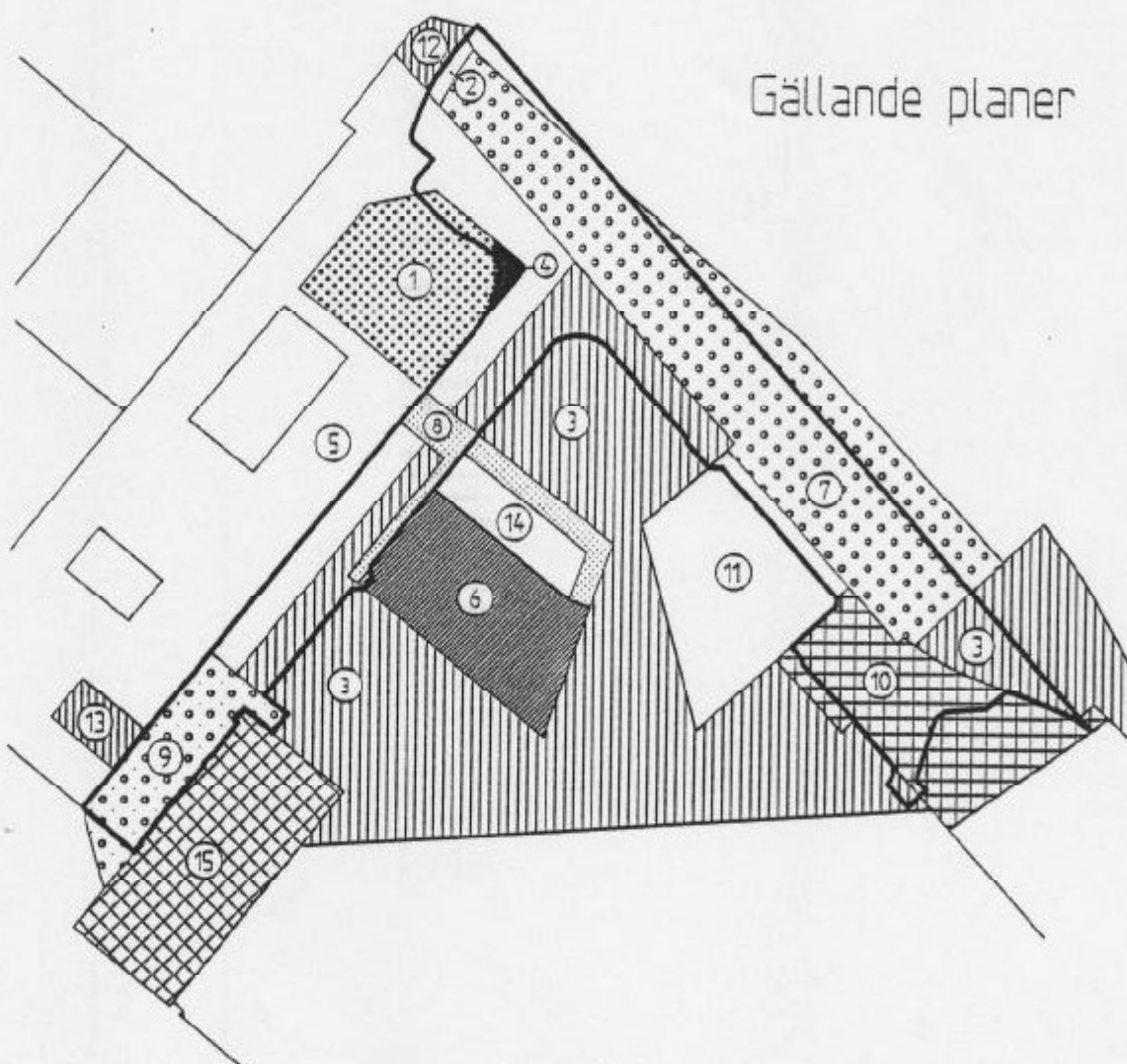
Följande detaljplaner gäller inom området:

1. Stadsplan för centrala staden, Kungl Maj:ts beslut 1904-10-14.
2. Stadsplan för Hjulikvarns egnahemsområde i Trollhättans stad, Kungl Maj:ts beslut 1932-09-02.
3. Utvidgning av stadsplanen för Trollhättans stad, Kungl Maj:ts beslut 1938-06-10.
4. Ändring av stadsplanen för kv Mars, länsstyrelsens beslut 1939-10-04.
5. Ändring av stadsplanen för kv Jupiter m m, Kungl Maj:ts beslut 1950-03-03.
6. Ändring av stadsplanen för kv Brudslöjan, länsstyrelsens beslut 1952-01-11.
7. Ändring av stadsplanen för del av järnvägsområdet, Kungl Maj:ts beslut 1952-08-15

8. Ändring av stadsplanen för kv Brudslöjan, länsstyrelsens beslut 1952-12-29.
9. Ändring av stadsplanen för kv Frej m m, länsstyrelsens beslut 1975-01-17.
10. Ändring av stadsplanen för kv Renen m m, länsstyrelsens beslut 1985-05-24.
11. Ändring av stadsplanen för del av Håjumsområdet, länsstyrelsens beslut 1940-06-20.

För angränsande områden gäller förutom ovan uppräknade planer:

12. Ändring av stadsplanen för Stavremosseområdet i Trollhättans stad, Kungl Maj:ts beslut 1946-06-28.
13. Ändring av stadsplanen för kv Stormen, länsstyrelsens beslut 1954-03-11.
14. Ändring av stadsplanen för kv Brudslöjan, länsstyrelsens beslut 1963-07-18.
15. Ändring av stadsplanen för kv Björnen m m, länsstyrelsens beslut 1984-01-31.



Detaljplaneuppdrag

Kommunstyrelsen uppdrog 1992-04-09 åt dåvarande byggnads- och räddningsnämnden att upprätta en detaljplan för resecentrum m m. Nämnden uppdrog åt dåvarande planenheten att upprätta detaljplanen. Byggnads- och räddningsnämnden/samhällsbyggnadsnämnden samt ledningsgruppen för planeringsfrågor har därefter under åren 1992-1995 behandlat ärendet vid en rad tillfällen.

Ett planförslag till ett resecentrum vid Drottninggatans norra fond var utställt under hösten 1995. Förslaget innebar bl a att den befintliga stationsbyggnaden skulle rivas. Efter utställning av förslaget återremitterades det av samhällsbyggnadsnämnden till stadsarkitektkontoret för utarbetande av ett nytt förslag med bevarande av stationsbyggnaden (SBN:s beslut 1995-11-15 § 224).

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur

Mark, vegetation

Nivåskillnaderna inom planområdet uppgår totalt till ca 5 m. De högsta marknivåerna finns vid vattentornet samt intill kv Björnen i planområdets södra del och de lägsta vid korsningen Kungsgatan-Elfhögsgatan. Vattentornet är beläget ca 2,5 m över gatunivån vid Drottninggatans nordligaste del.

Markytorna består dels av omfattande hårdgjorda ytor för trafik och parkering, dels av spårområde och perrong i planområdets östra och nordöstra delar, dels av gräsytor och annan parkliknande mark på flera håll i området. Berg i dagen finns kring vattentornet.

Större träd inom planområdet finns framför allt utefter Drottninggatan samt inom SJ:s område. Av det 25-tal träd, som finns utefter Drottninggatan, bedöms mer än hälften kunna vara kvar. Av de träd som ligger på SJ:s mark inom planen kan också de flesta sparas. Alla träd i järnvägsparken nordväst om stationen kan finnas kvar. Trädbeståndet på Bergslagstorget kan möjligen påverkas så att något träd längst i nordost behöver tas bort. I övrigt skall inte träden inom Bergslagstorget behöva röras med anledning av planen.

Generellt gäller att det skall läggas ned omsorg på att spara träd som kan sparas. Kompletterande och nya planteringar skall göras för att skapa goda miljöer inom planområdet. Utformningen av rondellen vid Drottninggatan och bergspartiet norr därom har stor betydelse för stadsbilden.

Geoteknik

Geoteknisk undersökning bedöms inte nödvändig i samband med detaljplanearbetet. I samband med projektering av bebyggelse samt tunnel under järnvägsspår behöver undersökningar göras för att bestämma grundläggningssätt och eventuellt nödvändiga åtgärder mot vibrationer från tågtrafiken.

Fornlämningar

Inga kända fornlämningar finns inom planområdet och inte heller något byggnadsminne

Bebyggelseområden

Befintl. bebyggelse Inom den del av SJ:s fastighet Tingvalla 1:1, som ingår i planen, finns stationshus, vattentorn, godsmagasin, ett mindre magasin, ställverksbyggnad och en kiosk. En del av bebyggelsen har beskrivits under "Kulturmiljöprogram" ovan. Intill Drottninggatan mitt för kv Brudslöjan finns en transformatorstation.

Den befintliga stationsbyggnaden, det gamla vattentornet samt trähusen inom fastigheten Centrala staden 5:2 (kvarteret Hervor) föreslås bli bevarade. De bevaras bl a för sina kulturhistoriska värden och har på plankartan givits beteckningarna q1 - q3. Exteriört skall dess byggnader underhållas så att deras särart bevaras. Byggnaderna får inte förvanskas eller rivas. Vid ombyggnad/reparation skall användas sådant material, färg och utseende som överensstämmer med husens karaktär eller originalutförande.

För närvarande studeras hur den befintliga stationsbyggnaden skall byggas om och hur utrymmena i bottenvåningen skall disponeras. Byggnaden skall i första hand innehålla vänthall med ytrymmen för reseinformation, biljettförsäljning och viss godshantering. Servering, kiosk mm kan bli värdefulla komplement till resecentrums basfunktioner.

Planen förutsätter att godsmagasinet, ett mindre magasin, ställverksbyggnaden och kiosken på sikt inte kommer att finnas kvar. Ställverket flyttas vid lämplig tidpunkt från det läge det har idag till en anvisad plats omedelbart sydost om den sydöstra långtidsparkeringen.

Ny bebyggelse Sydost om stationsbyggnaden föreslås en byggrätt för bussterminal utformad enligt sk dockningsprincip. Där kan uppföras en byggnad som binder samman uppställningsplatser för 6 bussar. Byggnaden kan naturligtvis utföras med olika grader av klimatskydd. Se även under "Bussterminal" nedan. Terminalbyggnaden läggs vinkelrätt mot spåren ca 10 meter sydost om stationsbyggnaden, vilket innebär korta gångavstånd mellan bussterminalen och stationen.

Utanför den nya detaljplanen kan skärmtak eller andra väderskydd uppföras intill och över perrongen. Det befintliga skärmtaket på stationsbyggnadens nordöstra sida är kraftigt förändrat och det föreslås bli ersatt av ett nytt längre tak som bl a binder ihop olika byggnader. Den tidigare detaljplanen utgör inget hinder mot att skärmtak eller liknande också kan byggas på perrongen mellan järnvägsspåren.

Nordväst om stationsbyggnaden föreslås en byggrätt för bl a viss godsförvaring och eventuell cykeluppställning under tak.

Underlag för utformningen av detaljplanen vad gäller stationsbyggnad/bussterminal mm har under 1996 upprättats av ABAKO Arkitektkontor AB, Göteborg.

Kvartersmark

Kvartersmarken med byggrätter och två långtidsparkeringar nordost om Bangårdsgatan mellan Drottninggatan och Elviusgatan är i sin helhet avsatt för resecentrum.

Den befintliga fastigheten Centrala staden 5:2 får ändrade gränser mot nordväst, nordost och sydost. Den föreslås i fortsättningen utgöra kvarteret Hervor.

Angöringsgatorna utmed Drottninggatan framför kvarteren Brudslöjan och Lejonet föreslås bli kvartersmark för bostadsändamål m m. De föreslås höra till angränsande bostadsfastigheter och därmed delvis kunna användas för enskild parkering. Eventuellt behov av gemensamhetsanläggning klargörs senast i samband med fastighetsregleringen.

Den nuvarande kvartersmarken Silverbäcken 1 utgår. Fastigheten, som ligger nordväst om Bergslagstorget, ägs av kommunen.

Ett markområde sydost om Dicksonsgatan har avsatts för parkering. Den föreslås i första hand vara knuten till bostäderna i kvarteret Tigern. Träden i området skall till största delen bevaras.

En ny tillfart till resecentrum från Tingvallavägen via Elviusgatan och en park väster därom redovisas i planförslaget. Dessa berör den nordvästra delen av fastigheten Renen 6. Fastigheten, som i gällande stadsplan är avsedd för småindustriändamål, föreslås utökas mot norr på mark som ägs av Staten/SJ.

Ett markområde sydost om Dicksonsgatan har avsatts för parkering. Det föreslås i första hand vara knutet till bostäderna i kvarteret Tigern. Träden i området skall till största delen bevaras.

Skyddsrum

Ca 40 meter sydost om det nuvarande stationshuset finns planområdets enda skyddsrum. Det har 100 platser och är friliggande (delvis under mark). Skyddsrummet bedöms inte kunna bevaras. Med nuvarande prioritering kommer det sannolikt inte att krävas några nya skyddsrumspatser inom planområdet.

Friytor

Framför resecentrum föreslås gångytor och i viss mån körytor med bearbetad markbehandling.

Järnvägsparken nordväst om stationsbyggnaden bibehålls. Stora träd intill cykelparkeringen kan sparas. Tillsammans med nya planteringar framför stationshuset samt i och omkring den nya rondellen ger detta förutsättningar för en fin miljö kring ett omsorgsfullt utformat resecentrum.

Mellan perrongen och långtidsparkeringen föreslås träd bli planterade i bl a avskärmande syfte. Även vid övriga sidor av långtidsparkeringarna samt inne på parkeringsområdena föreslås träd bli planterade.

Den mark utefter Drottninggatan, som inte utnyttjas för trafik, bör bibehålla parkprägnen. Kompletterande trädplanteringar skall göras. Även utefter gatans nordvästra sida bör trädplantering övervägas. Uppdelningen av körfälten med en 6,5 meter bred mittremsa ger bra förutsättningar för att Drottninggatan ska kunna ha kvar sin "gröna" karaktär.

En mindre parkyta med planterade träd anläggs nordost om kvarteret Lodjuret.

Gator och trafik

Drottninggatan

Drottninggatan och dess fortsättning i Elfhögsgatan är en huvudgata i stadens trafiknät. Trafikmängden på Drottninggatan vid kv Rödjan uppgick 1992 till 9 900 fordon per vardagsdygn. Norr därom var trafikmängden större. Genom Kungsporten nordväst om planområdet passerade 13 200 fordon per vardagsdygn.

I samband med utredningsarbetet för trafikledsplanen (se ovan under "Översiktliga planer och utredningar") har det gjorts prognoser för trafikutvecklingen fram till år 2015. Prognoserna grundas på olika förutsättningar i fråga om överordnat trafiknät, broar över Göta älv, tätortsutveckling o s v. För Drottninggatan inom planområdet bedöms trafikmängderna under de närmaste 20 åren öka med högst ca 35%. Detta förutsätter att gatunätet i princip är detsamma som idag. Byggs gatunätet ut enligt trafikledsplanen (bl a en ny bro över Göta älv) blir det i stället en minskning av trafiken på Drottninggatan.

Inom planområdet har Drottninggatan till största delen ett körfält i vardera riktningen. Gatans bredd från körbanekant till körbanekant är ca 9 meter. Söder om Garvaregatans anslutning övergår Drottninggatan till att vara fyrfilig med två stycken 7 meter breda körbanor och en mittremsa på ca 6,5 meter.

Skyltad hastighet inom planområdet är 50 km/tim. Korsningen mellan Drottninggatan och Järnvägsgatan/Tingvallavägen är ljusreglerad.

I detaljplanen föreslås Drottninggatans norra del få två körfiler i vardera riktningen. Enligt utvecklingsplanen för kollektivtrafik skall ett av körfälten i varje riktning reserveras för bussar. Den formella regleringen av trafikförhållandena på Drottninggatan och vid anslutande gator görs till största delen på annat sätt än i detaljplanen. Gatans tvärsektion föreslås bli likadan som söder om planområdet. En trädbevuxen mittremsa på 6,5 meters bredd och bibehållna grönytor utefter gatans sida ger förutsättningar för en bra gatumiljö.

Vid Drottninggatans norra ända föreslås en rondell där Elfhögsgatan och Bangårdsgatan ansluter. Rondellen har positiva effekter för trafikflödet jämfört med en vanlig gatukorsning i detta läge. Rondellen ger också möjligheter till en vackrare gatumiljö.

De övriga befintliga gatuanslutningarna till Drottninggatan bibehålls i detaljplanen med ett undantag, Repslagaregatan. Denna gata har tydligt lokal karaktär och får en backvändplats sydost om Drottninggatan.

Angöringsgatorna, som ligger intill bostadshusen i kvarteren Brudslöjan och Lejonet, föreslås bli överförda till bostadstomterna (se ovan vid "Kvartersmark").

Bangårdsgatan

Bangårdsgatan föreslås alltså bli förlängd fram till den nya rondellen vid Drottninggatan. Därmed kompletteras rutnätsstadens gatustruktur, vilket ger en god flexibilitet i trafiksystemet kring resecentrum. Vid Bangårdsgatan finns samtliga in- och utfarter för resecentrum med bussterminal och parkering. Djupebäcksgatans och Dicksonsgatans anslutningar till Bangårdsgatan bibehålls. Stationsgatan tvärs över Bergslagstorget utgår.

I detaljplanen föreslås också att Bangårdsgatan förlängs åt sydost över den nordvästra delen av kvarteret Renen fram till Elviusgatan. Den fortsatta förändring av gatusystemet, som åsyftas i översiktsplanen för Trollhättans tätort och i trafikledsplanen ställer dock krav på ytterligare en ny detaljplan.

GC-trafik

Gångbanor bör finnas utefter båda sidorna av planområdets gator. Vid Bangårdsgatan från Djupebäcksgatan i norr till Elviusgatan i söder bör det räcka med gångbana på den sida som vetter mot bostäderna i kvarteren Tigern och Lodjuret.

Gång- och cykeltrafik från övriga delar av centrala staden kommer till resecentrum framför allt via Kungsgatan. Korsningen med Elfhögsgatan måste utformas så att den ger tillräcklig bekvämlighet och säkerhet.

Cykelparkeringen vid resecentrum föreslås bli uppdelad på flera uppställningsplatser nära stationsbyggnaden och bussterminalen.

Bussterminal

Resecentrum skall utgöra terminal och central för den regionala busstrafiken. Bussterminalen föreslås ligga sydost om det befintliga stationshuset. Den har sin infart från Bangårdsgatan mitt emot Dicksonsgatan och sin utfart vid Bangårdsgatan mitt emot Djupebäcksgatan. Antalet uppställningsplatser kan vara 6 st i en sk dockningsterminal och upp till ca 5 platser för t ex avstigning intill perrongen. Manöverutrymmen och dylikt dimensioneras för boogiebussar.

Det begränsade antalet dockningsplatser medför krav på effektiv samordning av busstrafiken. I gengäld ger den mindre anläggningen bra överskådlighet och korta gångavstånd.

En byggnad binder samman av- och påstigningsplatser i terminalen. Tak kan byggas även över bussuppställningsplatsernas främsta delar. Ett skärmtak kopplar också ihop byggnaden med stationshuset.

För att terminalen med backande bussar skall vara trafiksäker måste obehöriga så långt som möjligt hållas borta från manöverytorna. För att minska riskerna för att fotgängare och cyklisterna skall komma in måste körytorna inhägnas på lämpligt sätt. Gångtrafik kring terminalen bör styras så att den inte lockas till "genvägar" över manöverytorna.

Dockningsterminalen bör kunna utnyttjas även av turistbussar, eftersom den är så bekvämt tillgänglig för både lokalbussresenärer och bilister.

Kopplingen mellan den regionala busstrafiken, tågtrafiken och tätortstrafiken med buss är viktig. Framför resecentrum vid Bangårdsgatan och vid Elfhögsgatan föreslås därför hållplatser för bussar i tätortstrafik. De flesta linjer i basnätet beräknas passera resecentrum.

Angöring, parkering Framför stationsbyggnaden föreslås angöring för privatbilar och taxi, korttidsparkering för privatbilar samt väntplatser för taxi.

Långtidsparkering, som rymmer ca 160 personbilar, föreslås sydväst och sydost om det nuvarande godsmagasinet. In- och utfarter föreslås ske dels vid Bangårdsgatan mitt emot öppningen mellan flerbostadshusen på tomterna Tigern 3 och 8 dels mitt emot Dicksonsgatan. Platserna är valda för att minimera störningarna för de boende.

En ny parkeringsplats, som rymmer ca 30 personbilar för de boende i kvarteret Tigern föreslås sydost om Dicksonsgatan. De nuvarande vinkelräta parkeringarna vid Bangårdsgatan framför kvarteret Tigern är ur säkerhetssynpunkt olämpliga och föreslås utgå.

Kvarteret Mars utanför planområdet kommer tills vidare, med mindre justeringar, att vara parkeringsplats som idag.

Parkeringsytan på nordvästra delen av Bergslagstorget föreslås utgå.

Trafikbuller m m

Trafikbuller från Drottninggatan påverkar bostäder intill planområdet vid båda sidorna av gatan. Med förändringar i trafiksituationen följer sannolikt också förändringar av hur närboende störs av bullret. Bullerstörningarna bedöms inte bli oacceptabla.

Prognoserna om trafikmängder talar för att störningarna kommer att förändras bara relativt liten utsträckning.

"Sidoförskjutningen" av körfält i det befintliga gaturummet som följd av gatans breddning ger också effekter, som är svåra att kvantifiera. Den begränsade ökningen av bullret, som kan väntas vid gatans ena sida, skall noteras tillsammans med en väntad minskning av bullret vid gatans andra sida.

Trafiksituationen vid kvarteret Tigern och kvarteret Lodjuret kommer att bli förändrad jämfört med idag. Trafiken kan också efter hand ändra karaktär beroende på t ex bussarnas linjesträckningar och turtäthet. Kommunen kommer att lägga stor vikt vid åtgärder för att begränsa störningar för närboende.

Säkerhetsfrågor

Enligt riskanalysen för Trollhättans kommun (se ovan under "Översiktliga planer och utredningar") skall säkerhetsaspekter beaktas och beaktas i samband med planläggning av mark- och vattenanvändning samt bebyggelse inom 100 meter från järnvägen.

Den förändring av markanvändning och bebyggelse, som redovisas i denna plan, bedöms inte ställa krav på en fördjupad riskanalys. Däremot är det viktigt att tillgängligheten till spårområdet för räddningstjänstens fordon bevakas i kommande projekteringsarbete.

Teknisk försörjning

Bef. ledningar

Inom planområdet, främst inom gatumarken, finns vatten- och avloppsledningar, fjärrvärmeledningar, elanläggningar och teleanläggningar. Inom de angränsande gator, som föreslås övergå till kvarteren Brudslöjan och Lejonet, finns bl a fjärrvärmeledning och en spillvattenledning. Ledningarna bör kunna ligga kvar.

Vatten och avlopp

Stationsområdets vatten- och avloppsledningar är anslutna till det kommunala va-nätet vid Bergslagstorget och Bangårdsgatan. Nya byggnader och anläggningar ansluts till kommunens va-system med de ledningsdragningar, dimensioner och anslutningspunkter som bestäms i samband med projekteringen. Dagvatten från området bör i möjligaste mån tas om hand inom kvartersmarken.

Intill norra hörnet av Bergslagstorget finns en nedgång till ett tunnelsystem.

Värme

Bebyggelsen inom stationsområdet är inte ansluten till fjärrvärmenätet. För bebyggelse med bruttoarea större än 500 kvm införs en planbestämmelse som säger att uppvärmning endast får ske med fjärrvärme eller lokalt, miljövänligt producerad värme.

El

Det befintliga ställverket för järnvägstrafiken och tillhörande anläggningar ligger i en byggnad ca 25 meter sydost om nuvarande stationshus. Ett nytt ställverk föreslås bli beläget sydost om den sydöstra långtidsparkeringen. En ny transformatorstation föreslås i grönytan som ingår i den nordvästra långtidsparkeringen.

En äldre transformatorstation finns mellan Drottninggatan och angöringsgatan vid kv Brudslöjan. Nuvarande byggnaden bör ersättas med en mycket mindre transformatorstation. Den nya föreslås bli belägen inom kvartersmarken på andra sidan av angöringsgatan.

MILJÖKONSEKVENSER

I 15 kap 18 § plan- och bygglagen stadgas:

- En miljökonsekvensbeskrivning enligt 5 kap lagen om hushållning med naturresurser m m skall upprättas, om detaljplan medger en användning av mark eller byggnader eller andra anläggningar som innebär betydande påverkan på miljön, hälsan eller hushållningen med naturresurser.

Trollhättans kommun har i mål- och resursplan 1995-1997 respektive program för Agenda 21 bl a angett följande:

- Inför varje beslut där miljön kan komma att påverkas, skall en miljökonsekvensbeskrivning göras och redovisas.
- Miljökonsekvensbeskrivningar skall införas vid all kommunal planering och beslut som rör användning av mark och vatten.

Till föreliggande detaljplan har miljökonsekvensbeskrivning i form av självständig handling ej upprättats. Detaljplanens konsekvenser för bl a miljön har behandlats i översikts- och trafikledsplanen. Detaljplanens konsekvenser tas även upp i olika avsnitt i planbeskrivningen.

En sammansfattning av detaljplanens konsekvenser redovisas nedan:

Natur

Generellt gäller att stor omsorg skall läggas ned för att spara träd som kan sparas. Kompletterande och nya planteringar skall göras för att skapa goda miljöer vid Drottninggatan, resecentrum, runt långtidsparkeringarna och framför kvarteret Loddjuret. Se vidare under "Mark, vegetation" på sidan 6 och "Friytor" på sidan 9.

Bebyggelseområde

Den befintliga stationsbyggnaden, det gamla vattentornet samt trähusen inom fastigheten Centrala staden 5:2 (kv Hervor) föreslås bli bevarade. Bebyggelsen utgör värdefull miljö. Rivningsförbud och skyddsbestämmelser mot förvanskning ingår i planbestämmelserna. Godsmagasinet, ett mindre magasin, ställverksbyggnaden och kiosken kommer på sikt inte att finnas kvar. Se vidare under "Befintlig bebyggelse" på sidan 7.

En ny bussterminal föreslås sydost om det befintliga stationshuset. Nordväst om stationsbyggnaden föreslås ett hus för viss godsförvaring och eventuellt cykeluppställning. Se vidare under "Ny bebyggelse" på sidan 7.

Gator och trafik

I trafikledsplanen redovisas framkomlighetsförbättringar och busskörfält för att stärka kollektivtrafiken på Drottninggatan.

En utbyggnad av busskörfält med bussprioriterade korsningar innebär en bättre framkomlighet för kollektivtrafiken utmed Drottninggatan. Därmed förbättras också förutsättningarna för en bättre samordning mellan kollektivtrafikterminalen vid Drottningtorget respektive resecentrum/järnvägstationen.

Busskörfälten innebär ett minskat gatututrymme för biltrafiken i den del av Drottninggatan som idag har fyra körfält.

Utbyggnaden av busskörfälten medför också att den nordligaste delen av Drottninggatan måste breddas. Denna breddning innebär ett intrång i befintlig parkremsa. Ombyggnaden medför också att ett antal gatuparkeringsplatser behöver tas bort utmed gatans västra sida. En trädbevuxen mittremsa på 6,5 meters bredd och bibehållna grönytor utefter gatans östra sida ger förutsättningar för en bra gatumiljö. Vid Drottninggatans norra ända förslås en rondell där Elfhögsgatan och Bangårdsgatan ansluter. Rondellen ger möjligheter till en vackrare gatumiljö. Se vidare under "Drottninggatan" på sidan 10.

Trafikbuller från Drottninggatan påverkar bostäder intill planområdet vid båda sidorna. Prognoserna om trafik talar för att störningarna kommer att förändras bara i relativt liten utsträckning. Se vidare under "Trafikbuller" på sidan 12.

Trafik på Tingvallavägen kan i stor utsträckning komma att flyttas till Bangårdsgatan vid nordöstra och östra sidorna av kvarteren Tigern och Lodjuret. Syftet med förändringen beskrivs i översiktsplanen för Trollhättans tätort och i trafikledsplanen. Trafikmängden på Tingvallavägen strax väster om Magnus Åbergsgatan är idag 8200 fordon/dygn.

Trafiksituationen vid kvarteren Lodjuret och Tigern kommer att bli förändrad jämfört med idag. Se vidare under "Trafikbuller mm" på sidan 12.

Den förlängning av Bangårdsgatan som blir aktuell nordost om kvarteret Lodjuret berör omgivningen också genom att en byggnad behöver tas bort.

Bussterminal

In- och utfarter för busstrafiken har valts för att bli begränsa störningarna för närboende. Se även under "Bussterminal" på sidan 11.

Angöring, parkering

Långtidsparkeringarna föreslås sydväst och sydost om det nuvarande godsmagasinet. In- och utfarter föreslås ske dels vid Bangårdsgatan mitt emot öppningen mellan flerbostadshusen på tomterna Tigern 3 och 8 dels mitt emot Dicksonsgatan. Platserna är valda för att minska störningarna för de boende. En parkeringsplats för de boende i kvarteret Tigern föreslås sydost om Dicksonsgatan. Parkeringsytan på nordvästra delen av Bergslagstorget föreslås utgå. Se även under "Angöring/parkering" på sidan 11.

Säkerhet

Enligt riskanalysen för Trollhättans kommun skall säkerhetsaspekter belysas och beaktas i samband med planläggning av mark- och vattenanvändning samt bebyggelse inom 100 meter från järnvägen.

Den förändring av markanvändning och bebyggelse, som redovisas i denna plan, bedöms inte ställa krav på fördjupad riskanalys. Däremot är det viktigt att tillgängligheten till spårområdet för räddningstjänstens fordon bevakas i kommande projekteringsarbete.

Energi

Kommunens energiplan har motiverat att särskild planbestämmelse rörande bebyggelsens uppvärmningssätt intagits i planbestämmelserna. Se vidare under "teknisk försörjning".

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Bygglövplikt

Efter övervägande enligt 5 kap 26 § 2:a st PBL har med anledning av planens innehåll bygglövpikten utökats så att den omfattar även utbyte, flyttning och igensättning av fönster och ytterdörrar/portar, samt underhållsåtgärd som avser byggnads yttre.

Genomförandetid

Genomförandetiden upphör vid utgången av år 2006. Före genomförandetidens utgång får mot berörda fastighetsägares bestridande detaljplan ändras eller upphävas endast om det är nödvändigt på grund av nya förhållanden av stor allmän vikt, vilka inte kunnat förutses vid planläggningen. Efter genomförandetidens slut har kommunen större frihet att ändra eller upphäva planen. Detaljplanen gäller dock även efter genomförandetiden tills den ändras eller upphävs.

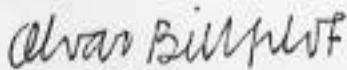
Fastighetsplaner

När denna detaljplan vinner laga kraft upphävs fastighetsplanen (tomtindelningen) för hittillsvarande kv Silverbäcken. Delar av flera andra fastighetsplaner, som är belägna inom detaljplaneområdet, upphävs också. Ingen ny fastighetsplan erfordras för detaljplanens genomförande.

Trollhättan i maj 1996

Stadsbyggnadsförvaltningen
STADSARKITEKTKONTORET


Leif Löf
stadsarkitekt


Alvar Billfeldt
planingenjör