



Ändring av detaljplan för  
kv Fjällskivlingen och Flugsvampen  
Lidköpings kommun

# Innehåll

|                                    |   |
|------------------------------------|---|
| Planbeskrivning                    | 3 |
| Ändringens syfte                   | 3 |
| Förslag till ändring av detaljplan | 3 |
| Avvägning enligt miljöbalken       | 3 |
| Undersökning inför miljöbedömning  | 3 |
| Genomförande                       | 4 |
| Planförfarande                     | 4 |
| Tidplan                            | 4 |
| Planekonomi                        | 4 |
| Genomförandetid                    | 4 |

|                             |                                                                                 |
|-----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Plan</b>                 | Ändring av detaljplan för kv Fjällskivlingen och Flugsvampen, Lidköpings kommun |
| <b>Handlingsförteckning</b> | Plankarta, planbeskrivning för ändring samt ursprunglig planbeskrivning         |
| <b>Övr. handlingar</b>      | Fastighetsförteckning                                                           |
| <b>Handläggare</b>          | Eric Alnemar<br>Planarkitekt, Samhällsbyggnad, Plan-Trafik                      |
| <b>Datum</b>                | Februari, 2020                                                                  |
| <b>Kommunala beslut</b>     | Samhällsbyggnadsnämndens antagande 2020-03-03 §31<br>Laga kraft 2020-03-31      |

## Planbeskrivning

### Ändringens syfte

Planändringen syftar till att möjliggöra en större byggrätt på fastigheten Fjällskivlingen 3.

### Bakgrund

Ägaren till fastigheten Fjällskivlingen 3 har 2016-05-11 (Miljö- och byggnadsnämnden §108) beviljats ett tidsbegränsat bygglov för tillbyggnad av lager och ny inlastning för befintlig byggnad. Bygglovets tidsbegränsning är till och med 2020-06-01 och strider mot gällande detaljplan vad gäller maximalt tillåten bruttoarea. Gällande detaljplan tillåter 2500 m<sup>2</sup> bruttoarea, nu utnyttjad bruttoarea är ca 4500 m<sup>2</sup>.

### Förslag till ändring av detaljplan

Tillåten bruttoarea ändras från 2500 m<sup>2</sup> till 5500 m<sup>2</sup>. Befintlig egenskapsgräns justeras söderut så att den motsvarar fastighetsgränsen.

|                    |    |                                    |
|--------------------|----|------------------------------------|
| Gammal bestämmelse | e3 | Max bruttoarea 2500 m <sup>2</sup> |
|--------------------|----|------------------------------------|

|                |    |                                                                |
|----------------|----|----------------------------------------------------------------|
| Ny bestämmelse | e3 | Max bruttoarea 5500 m <sup>2</sup> , PBL 4 kap. 11 § 1 st 1 p. |
|----------------|----|----------------------------------------------------------------|

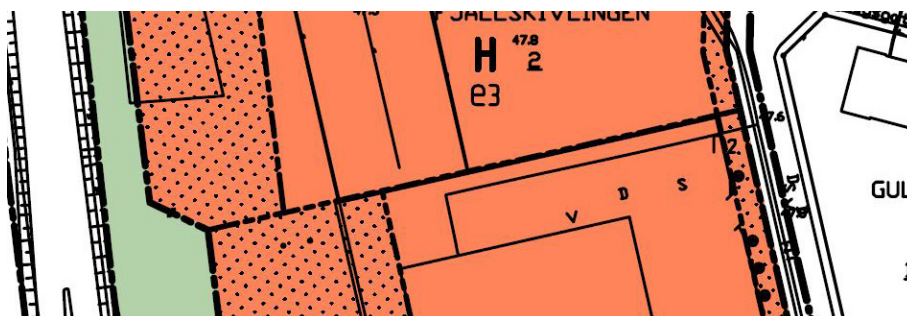


Fig. 1 Gammal egenskapsgräns (upphävs)

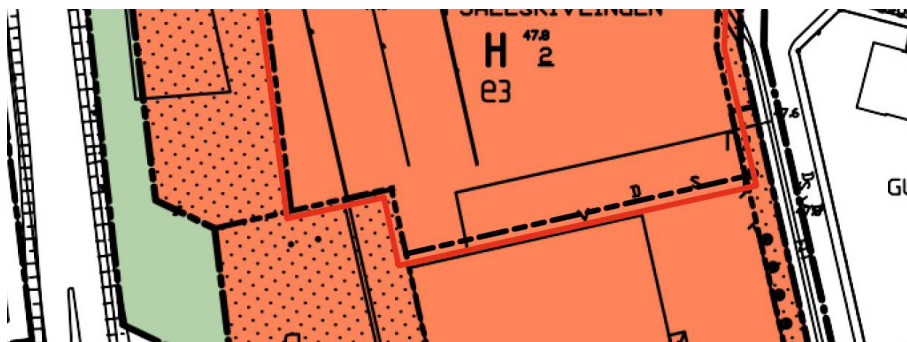


Fig. 2 Ny egenskapsgräns i linje med befintlig fastighetsgräns

## Konsekvenser och avvägning enligt miljöbalken

Fastigheten ligger i anslutning till transportled av farligt gods, Rörstrandsgatan. En bedömning av riskerna kopplat till transportleden gjordes i den ursprungliga detaljplanen och förhållandet ändras inte i och med denna ändring. Närmast tillåtna byggrätt ligger 50 m från vägkant.

Planområdet ligger inom riksintresse för det rörliga friluftslivet, Vänern. Vänerkusten eller allmänhetens tillgång till denna bedöms dock inte påverkas av ändringen. Detaljplanen tangerar också riksintresse för totalförsvaret. Möjlig byggrätt är högst 10 meter vilket inte bedöms påverka riksintresset.

Kraven på parkering ökar i och med en ökad byggrätt. Kommunens parkeringsnorm för externhandel är 35 ppl/1000 BTA. Den aktuella fastigheten är över 12 000 m<sup>2</sup> vilket innebär att det finns utrymme att tillgodose normen med god marginal.

Andelen hårdgjorda ytor är den samma efter att ändringen är genomförd - asfalt ersätts med tak. Förmågan om att ta hand om dagvatten, i synnerhet vid kraftiga regn, bedöms bli oförändrad eller till och med förbättrad genom att ”gröna tak” föreskrivs i planen.

Sammantaget bedöms riksintressen, strandskydd, miljökvalitetsnormer eller människors hälsa och säkerhet inte påverkas av ändringen. Ändringen avser bara att öka byggrätten i ett redan exploaterat område vilket har marginell påverkan på omgivningen.

## Undersökning inför miljöbedömning

Genomförandet av planen bedöms inte innebära någon betydande miljöpåverkan varför någon miljökonsekvensbeskrivning enligt 4 kap. 34§ PBL inte bedöms vara nödvändig. Länsstyrelsen har vid samråd med kommunen 2019-10-14 meddelat att de gör samma bedömning.

## Ändringar efter granskningen

Tre yttrande har kommit in under granskningstiden som varade mellan 9 - 23 januari, 2020. Länsstyrelsen och Lantmäteriet hade inget att erinra. Vattenfall Eldistribution påtalade vikten att informationen de gav om deras anläggning i samrådet förs in i planbeskrivningen. Ett stycke har lagts till om detta i planbeskrivningen.

## Förutsättningar, förändringar och konsekvenser

### Teknisk försörjning

#### *E/*

I den västra delen av planområdet, i det som i plankartan är betecknat som "PARK", har sedan den ursprungliga planen togs fram, Vattenfalls 130 kv högspänningskabel markförlagts. Vattenfall har följande säkerhetskrav som måste följas:

- Byggnader som kräver grundläggning skall placeras på ett minsta avstånd av 5 meter till markkabelns närmaste fas. Inom ett område med minst 2 meter på vardera sidan om markkabelns yttersta faser bör markanläggning t.ex. träd o buskar inte planteras. Om växtlighet i form av buskar och prydnadsväxter planteras inom ett område av 5 meter från ledningens mitt kan Vattenfall vara tvungen att flytta dessa vid en eventuell åtgärd på Vattenfalls markkabel vid t.ex. en driftstörning på markkabeln. Aktuella markanläggningar kan därvid skadas. Vattenfall skall i sådant fall hållas skadeslöst.
- Inga nya parkeringsområden bör etableras över befintliga markkablar. För anslutningsväg till parkeringsplats gäller att korsande befintlig markkabel skall förläggas i rör.

Nämnda säkerhetskrav bedöms kunna uppnås inom planområdet.

## Genomförande

### Planförfarande

Detaljplanen handläggs med standardförfarande enligt Plan- och bygglagen (2010:900) efter 1 januari 2015.

### Tidplan

Detaljplanen beräknas kunna antas tidigt under 2020 om inget oförutsett sker.

### Planekonomi

Planavgift tas ut i samband med bygglov.

### Genomförandetid

Genomförandetiden är den tid som detaljplanen är avsedd att genomföras. Genomförandetiden räknas från den dag detaljplanen vinner laga kraft. Under genomförandetiden får planen inte ändras eller upphävas. Under den här tiden är fastighetsägaren garanterad sin bygg rätt. Om detaljplanen ändras eller upphävs innan genomförandetiden har gått ut, har fastighetsägaren rätt till ersättning från kommunen för den förlorande bygg rätten. Detaljplanen gäller även efter genomförandetidens utgång.

Detaljplanen föreslås få en genomförandetid på fem år. Den korta genomförandetiden motiveras med att stora delar av detaljplanen redan är genomförd.

Lidköpings kommun  
Samhällsbyggnad  
531 88 Lidköping  
0510-77 00 00  
[www.lidkoping.se](http://www.lidkoping.se)





## PLANBESKRIVNING

Detaljplan för  
**kv Fjällskivlingen och Flugsvampen m m**  
Lidköpings kommun, Västra Götalands län

Upprättad av Viproj AB i november 2008

Godkänd SBN 2009-02-10, § 2  
Antagen KF 2009-03-23, § 32  
Laga kraft 2009-04-18

## HANDLINGAR

- Planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning
- Plankarta med bestämmelser
- Illustrationsplan
- Miljökonsekvensbeskrivning

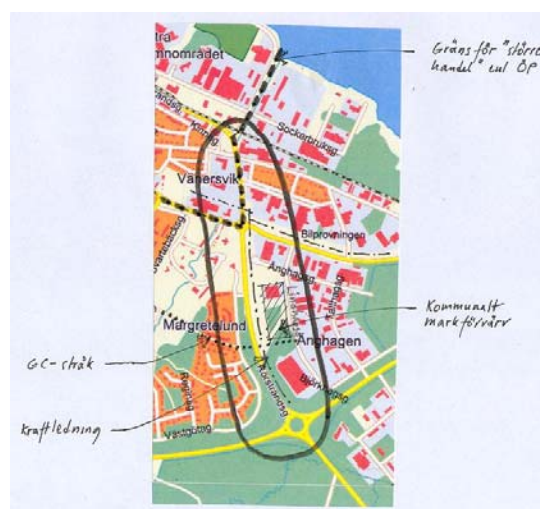
## BAKGRUND OCH SYFTE

### Handeln i Lidköping

Handeln i Lidköping är till stor del fortfarande lokaliserad till stadskärnan. En viss utlokalisering har skett till Framnäs, som ligger inom gångavstånd från centrum. Livsmedelsbutiker finns förutom i centrala staden (fyra st) och Framnäs även i Margretelund, Råda, Vänersvik, Majåker, Vinninga och Järpås.

I Översiktsplan för Lidköping ÖP 2003 anges, att kommunens viljeinriktning skall vara att "förlägga all större handel inom området norr om Esplanaden/Wennerbergsvägen och mellan Förstadsvägen och Rörstrandsleden/Jungmansgatan." Se figur 1.

Utanför denna zon har det i Vänersviks och Änghagens industriområden sedan tidigare utvecklats viss handel med sällanköpsvaror.



Figur 1 Område för detaljplaneprogram

### Syfte

Syftet med denna detaljplan är att ge möjlighet att utveckla detaljhandel längs Rörstrandsgatan i Änghagens industriområde när nuvarande högspänningsledningar markförläggs samt att möjliggöra en ny infart till handelsområdet från Rörstrandsgatan.

## PLANDATA

Planområdet omfattar kvarteren Flugsvampen och Fjällskivlingen samt parkområdet med kraftledningar väster därom, se figur 2.

Flugsvampen 1 och ägs av Erik Thun AB  
 Flugsvampen 2 ägs av Rolf Pettersson Bil AB  
 Fjällskivlingen 2 ägs av AB Spinnhuset  
 Kartåsen 2:2 ägs av kommunen  
 Planområdet är cirka 8,8 ha stort

## FÖRENLIGT MED 3, 4 OCH 5 KAP MILJÖBALKEN

Planförslaget innebär, att utöver de befintliga byggnaderna och parkeringsplatserna kan det tillkomma drygt dubbelt så mycket byggnads- och parkeringsyta. Marken som tas i anspråk utgörs av gräsbevuxna ytor och en mindre skogsdunge. En del av marken och skogsdungen sparas. De nya byggnaderna skall ha vegetationstak för att kompensera bortfallet av grönytor inom planområdet. Planförslaget bedöms vara förenligt med 3, 4 och 5 kap i Miljöbalken.

## TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

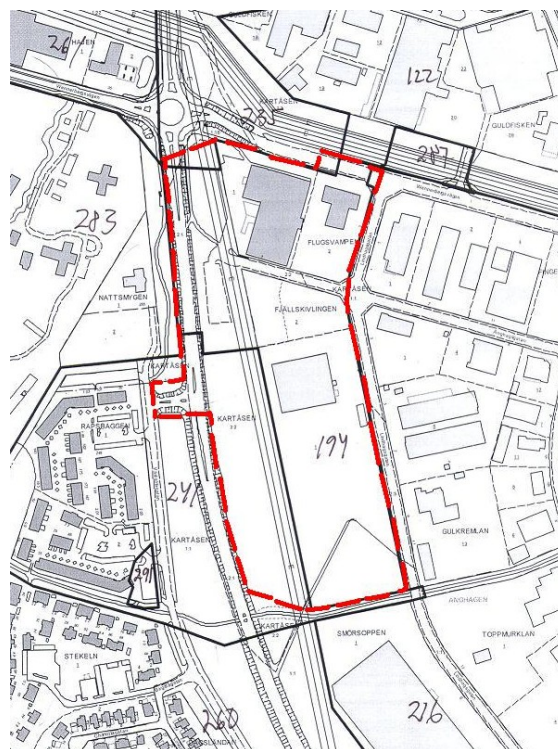
### Detaljplaner, planbeslut och program

Följande *detaljplaner* berörs:

För den norra och sydöstra delen av planområdet gäller Detaljplan för industriområde vid Änghagen, akt nr 194 och fastställd 1968-05-10. I denna regleras endast byggnadshöjden, som är satt till 10,0 m. Genomförandetiden har gått ut för planen. Denna detaljplan ersätts helt.

Parkområdet mellan Rörstrandsgatan och kv Fjällskivlingen, där högspänningsledningarna går, regleras i Detaljplan för Östra Margaretelund, akt nr 241 och fastställd 1980-09-05. I denna redovisas gc-vägens korsning med Rörstrandsgatan som en planskild korsning.

Detaljplanens avgränsning visas på figur 2.



Figur 2 Detaljplaneavgränsning

I kommunfullmäktiges *planbeslut*, protokoll 2007-09-24 § 95 anges, att gällande detaljplan skall ändras från industriändamål till handel.

*Detaljplaneprogram* upprättat i maj 2008, som omfattar det område som visas i figur 1 har varit utsänt på samråd. Program och samrådsredogörelse daterad 2008-09-17 ligger till grund för detaljplanen.

### **Miljökonsekvensbeskrivning**

Miljökonsekvensbeskrivning har upprättats av Samhällsbyggnad. Kommunen har i samråd med Länsstyrelsen bedömt att betydande miljöpåverkan kan uppstå med hänsyn till:

- Trafik/trafikbuller
- Luftföroreningar
- Markföroreningar
- Energiförbrukning
- Dagvattenhantering

Kortfattat konstateras, att trafikbullret ökar vid angränsande bostadsområde, men ligger under gällande normer. Luftföroreningarna ökar men ligger klart under miljökvalitetsnormen. Inom området finns inga markföroreningar. Uppvärmning skall ske med fjärrvärme. Energiförbrukningen skall minimeras med åtgärder i byggnaderna. Dagvatten skall omhändertas lokalt och byggnaderna förses med gröna tak.

## **FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER**

### **Mark och vegetation**

Markytan är relativt plan och är under högspänningsledningarna gräsbevuxen. I den södra delen finns ett cirka 1,8 ha stort naturområde med skog, se omslagsbilden.

### **Geoteknik**

Planområdet är tidigare detaljplanerat för industriändamål. I samband med planläggningen konstaterades, att grundläggning skall ske utan källare och att marken inte bör uppfyllas. I samband med uppförandet av industribyggnaden på Fjällskivlingen 1 konstaterades (Bo Alte AB 19710113), att "risk för sättningar bedömes ej föreligga om belastningen på golvet begränsas till 2 Mp/m<sup>2</sup>. Om högre laster önskas inom vissa partier bör detta speciellt studeras".

I planen införs därför en bestämmelse om att bygglov skall föregås av en geoteknisk undersökning.

## Markföroreningar

Det finns inga kända markföroreningar i området. Vid exploatering skall dock förekomst av eventuella markföroreningar bevakas.

## Fornlämningar

Några registrerade fornlämningar finns inte i området.

## Bebyggelseområden

### Handel

I anslutningen till Vänerviksrondellen har det utvecklats ett embryo till ett handelsområde. I den befintliga byggnaden närmast rondellen i kv Flugsvampen 1 finns cirka 5000 m<sup>2</sup> vy och i den östra delen av kvarteret finns ett bilförsäljningsföretag med cirka 1100 m<sup>2</sup> vy. I kvarteret Fjällskivlingen söder om Änghagsgatan finns parkering och en industribyggnad på cirka 3 000 m<sup>2</sup>.

När kraftledningarna grävs ner och besöksstrafiken leds in via en rondell på Rörstrandsgatan kan en del av nuvarande parkmark för högspänningsledningar läggas till kvartersmarken och området kompletteras med nya handelsfunktioner. En sammanslagning av de båda kvarteren föreslås, men befintliga ledningar i Änghagsgatans västra del måste bibehållas.



Den befintliga byggnaden på Flugsvampen 1 bör inte byggas ut bl a för att kunna erbjuda närbelägna bilplatser. En utveckling av handelsfunktioner på bilför-

säljningstomten, Flugsvampen 2, till cirka 2500 m<sup>2</sup> kan vara rimlig på längre sikt. På den norra delen av kv Fjällskivlingen kan en handelsenhet på cirka 2500 m<sup>2</sup> vy uppföras. Bilplatser för besökare kan med denna exploatering klaras inom ett rimligt gångavstånd.

Den södra handelsenheten innehåller den befintliga industribyggnaden, som med sina 3000 m<sup>2</sup> bildar den första etappen. En fortsatt utbyggnad söderut med cirka 8000 m<sup>2</sup> är fysiskt möjlig.

Inalles skulle detta innebära, att nytillskottet av handelsyta uppgår till cirka 15 000 m<sup>2</sup>. Den möjliga ytan är något större än den maxyta som rekommenderas i utredningen "Konsekvensanalys – en bedömning av extern volymhandel i Lidköping. Handelns Utredningsinstitut (HUI). Juni 2007". Skall hela denna utbyggnadskapacitet utnyttjas bör handelsinnehållet balanseras mot stadskärnans utbud, så att det innebär ett komplement till detta och att ingen konkurrenssituation uppstår.

Förutom begränsning av utnyttjandegraden i form av bruttoarea föreskrivs att byggnadshöjden inte för överstiga 10,0 m, vilket motsvarar dagens reglering. Vidare skall nya byggnader förses med vegetationstak, vilket motiveras under avsnittet om 'Grönområden'.

## **Gator och trafiksystem**

### Nuvarande trafiksystem

*Rörstrandsgatan* är infartsled till stadskärnan från Ringleden via Skararondellen. Mellan Skararondellen och Vänersviksrondellen finns en trevägskorsning västerut till Margretelundsområdet. Strax före Vänersviksrondellen hastighetsskyltas vägen till 50 km/tim. År 2002 uppgick medeldygnstrafiken på Rörstrandsgatan söder om Vänersviksrondellen till 6970 fordon och norr om rondellen till 9820 fordon.

*Wennerbergsvägen* går genom Vänersviksrondellen i öst-västlig riktning och är hastighetsbegränsad till 50 km/tim. År 2002 uppgick medeldygnstrafiken öster om Vänersviksrondellen till 4435 fordon och väster om rondellen till 7410 fordon.

Infart till Änghagens industriområde sker via *Lindhagsgatan*, där korsningar och gatubredder är dimensionerade för tunga och breda transporter, vilket medför att besöks trafik blandas med tung trafik in till industriområdet.

### Föreslaget trafiksystem

Huvudstrukturen i trafiksystemet är att kunderna skall nå parkeringsplatserna från *Rörstrandsgatan*, medan varutillförsel sker från *Lindhagsgatan* genom industriområdet. Detta innebär att en cirkulationsplats byggs där infarten till Östra

Margretelund ligger och att hastigheten sänks till 50 km/tim söder om denna. Rondellen ges samma standard som Vänersviksrondellen och ansluts direkt till kvartersmarken och fastigheten Fjällskivlingen 1. För att kunna nå tomterna Fjällskivlingen 2 och Flugsvampen, som har samma ägare, måste ett gemensamt område för bil-, gång- och cykeltrafik skapas. Som en konsekvens av planförslaget beräknas trafiken på Rörstrandsgatan öka till ca 1600 fordon år 2010, se bilagd miljökonsekvensbeskrivning.

Vid en utbyggnad på nuvarande bilfirmans tomt måste tillfart ske via Lindhagsgatan.

På Rörstrandsgatan tillåts transporter av *farligt gods*. Länsstyrelsen har i sitt policydokument "Riskhantering i detaljplaneprocessen" pekat på att inom ett avstånd på 150 m från en trafikled med farligt gods bör en riskbedömning göras. I zonen närmast vägen kan trafik och ytparkering tillåtas. Inom nästa zon kan viss bebyggelse accepteras.

Riskbedömningen för byggnad inom planområdet med markanvändning – sällanköpshandel, lager och kontor mm – är ca 50 meter från transportleden. Riskbedömning för markanvändning parkering (ytparkering) inom planområdet är att denna är möjlig 10-50 meter från transportleden.

### Gestaltning

Rörstrandsgatan är en viktig infart till centrala Lidköping. Gatumiljön bör utformas så att den signalerar stadsmässighet med en trädallé mot handelsområdet. Denna bör utformas så, att bilisten har fri sikt in mot p-ytorna och kan se att det finns lediga bilplatser.

Handelsområdet kan även visuellt avskiljas från industriområdet österut med en trädrad längs Lindhagsgatan.

### **Parkering**

I ett externt handelsområde är det väsentligt, att det alltid finns lediga bilplatser. För sällanköpshandel med volymvaror krävs då 45 bilplatser/1000 m<sup>2</sup>. Om det blir inslag av dagligvaruhandel bör p-normen ökas, vilket får utredas om och när detta blir aktuellt.

I illustrationsplanen redovisas parkeringsbehovet vid volymhandel. Två större gemensamma parkeringsanläggningar föreslås. Den norra innehåller 325 bilplatser och skall betjäna det framtida behovet på 7500 m<sup>2</sup> vy. Idag finns cirka 210 bilplatser till de befintliga 5000 m<sup>2</sup> vy, d v s 42 bilplatser/1000 m<sup>2</sup>vy. Vid en framtida utbyggnad på bilförsäljningstomten illustreras 105 bilplatser till 2500 m<sup>2</sup> BTA.

Parkeringsbehovet för den södra delen uppgår till 500 bilplatser för att tillgodose den möjliga handelsutbyggnaden på 11 000 m<sup>2</sup>. På illustrationsplanen redovisas 515 besöksplatser och 60 bilplatser för anställda.

### Gestaltning

De föreslagna parkeringsytorna bör visuellt delas upp i mindre enheter för att undvika känslan av 'bilhav'. Detta kan göras genom att p-ytorna avskiljs med trädrader, buskvegetation och plattsättningar, som kan hänga samman med entréerna.



### **Grönområden**

Idag består en del av planområdet av oexploaterad mark med en skogsdunge i den södra delen samt en gräsbevuxen parkremsa under luftledningarna längs Rörstrandsgatan. Planens ambition är att en del av det gröna som tas i anspråk skall ersättas.

### Gestaltning och utförande

En 10 m bred zon längs Rörstrandsgatan behålls som parkmark. I denna zon skall en trädallé planteras och ett infiltrationsstråk för dagvatten skapas. Längs Wennerbergsvägen skall det avsättas ett 15 m brett planteringsområde på kvartermarken. Ett motsvarande 6 m brett stråk avsätts längs Lindhagsvägen söderut. Eftersom infarter och inlastning skall ske längs Lindhagsvägen måste avbrott göras i detta planteringsområde. I söder sparas en 30 m bred remsa av den befintliga skogen där de befintliga träden skall sparas.

Planen medger att stora nya byggnader tillkommer. Taken på dessa skall utföras som vegetationstak, vilket innebär att cirka 13000 m<sup>2</sup> grönytor tillkommer som kompensation för de hårdgjorda ytorna.

### **Gång- och cykeltrafik**

Lidköping har väl utbyggda gång- och cykelvägnät. Centralt genom Margreterunds bostadsområde går till Änghagen ett gc-stråk, som passerar Rörstrandsgatan i plan. Denna korsning redovisas som en planskild förbindelse i gällande

detaljplan för Östra Margaretelund – planskildheten bör utföras i samband med planerad handelsutbyggnad.

Från Margretelundsområdet går en gc-väg norrut på den västra sidan av Rörstrandsgatan mellan infarten till Margretelund och Vänersviksrondellen. Denna skall förlängas söderut till det öst-västliga gc-stråket parallellt med Västgötagatan. Åtgärden ryms inom gällande detaljplan för Östra Margaretelund.

Handelsområdet kan nås både från söder och från norr via befintliga cykelleder. Separata cykelparkeringar bör i bygglov redovisas i anslutning till byggnadernas entréer.

I parkmarken på den östra sidan av Rörstrandsgatan redovisas ett reservområde för en framtida gc-väg .

### **Kollektivtrafik**

På Rörstrandsgatan går idag ett flertal busslinjer. För resande till centrum finns hållplats norr om Vänersviksrondellen och för resande ut ur centrum söder om densamma. I detaljplanen redovisas båda hållplatslägena söder om rondellen.

### **Luftledningar**

Parallellt med och öster om Rörstrandsgatan går tre luftledningar, varav en ägs av Vattenfall och de övriga av Lidköpings Elnät. Norr om Wennerbergsvägen går ytterligare sex luftledningar, som ägs av Fortum. Alla ledningarna går till en kraftstation väster om Vänersviksrondellen. Utredning pågår dels om markförläggning av befintliga ledningar och dels om en flytt av befintlig kraftstation. Förutsättningen för denna detaljplan är att dagens luftledningar kommer att markförläggas i parkområdet i anslutning till Rörstrandsgatan.

### **Ledningar i mark och dagvattenhantering**

I Änghagsgatan och Lindhagsgatan går kommunala *va-ledningar och fiberoptiska ledningar*. Ledningarna i den västra delen av Änghagsgatan skall behållas med ledningsrätt när gatan läggs till kvartersmarken.

Planen förutsätter att stora ytor hårdgörs för parkering. Detta kan ge större risk för översvämningar och förvärpa de problem med ökande regnvolymer som den förväntade klimatförändringen kan medföra. En av dessa problem är att de föroreningar som samlats på trafikytor såsom tungmetaller, korrosionsmaterial och olja riskerar att nå känsliga recipienter.

För att lösa detta problem och minimera belastningen på ledningsnät och recipient föreskrivs i planen, att *dagvattnet* skall omhändertas och fördröjas lokalt i änghagsområdet. Oljeavskiljning och filter i dagvattenbrunnar bör övervägas.

### Gestaltning och utförande

Minst 25% av vattnet från hårdgjorda ytor bör ledas ut över gräsytor och nersänkt dike med infiltrationsmaterial i ett 2-3 meters brett infiltrationstråk i parkmarken parallellt med Rörstrandsgatan. Ytterligare ett sådant dike bör skapas mellan parkeringsanläggningarna och de nya byggnaderna och ett tredje stråk bör skapas i öster parallellt med Lindhagsgatan. Kantsten eller andra hinder undviks, så att vattenavledningen kan ske till gräsytor och buskage och därefter till ett fördröjningmagasin som tar hand om överskottsvatten under perioder med långvariga regn.

### **Värmeförsörjning**

Planområdet ingår i av kommunfullmäktige fastställt fjärrvärmeområde.

### **KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE**

Planens genomförande kommer att påverka handeln i Lidköping. Om etableringarna kompletterar centrumhandeln blir etableringen positiv genom att fler får kortare resvägar till det aktuella handelsutbudet.

Den utförda bullerberäkningen visar att utbyggnaden av handelsområdet med den ökade trafiken som följd kan accepteras ur bullersynpunkt.

### **ADMINISTRATIVA FRÅGOR**

Genomförandetiden är fem år efter att planen vunnit laga kraft.

Viproj AB

Petter Ögland  
Arkitekt SAR/MSA

## GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Detaljplan för  
**kv Fjällskivlingen och Flugsvampen m m,**  
Lidköpings kommun. Västra Götalands län.

Upprättad av Viproj AB i november 2008

## GENOMFÖRANDEBESKRIVNINGENS SYFTE OCH MÅL

Genomförandebeskrivningen har till syfte att redovisa de organisatoriska, fastighetsrättsliga, ekonomiska och tekniska åtgärder som behövs för att åstadkomma ett samordnat ändamålsenligt genomförande av detaljplanen.

Genomförandebeskrivningen är inte juridiskt bindande.

## ORGANISATORISKA FRÅGOR

### Preliminär tidplan

Samrådsbeslut tas av samhällsbyggnadsnämnden oktober 2008.

Beslut om utställning december 2008.

Kommunfullmäktige antar planen i mars 2009.

Laga kraft i april 2009

Luftledningarna markförläggs i början av 2010.

### Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år efter det att planen vunnit laga kraft.

### Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmänplatsmark inom planområdet.

### Ansvar för anläggningar

Kommunen äger och ansvarar för vatten- och avloppsledningar, elledningar och fiberoptiska ledningar.

### Markförsäljning

Kommunen äger parkmarken under högspänningsledningarna. Den nya kvarteremarken avses försälgas till fastigheterna Flugsvampen 1 och Fjällskivlingen 2. Tillträde till marken kan först ske när luftledningarna har tagits ur bruk (tidigast i början av år 2010).

### Avtal

Avtal skall upprättas mellan kommunen och fastighetsägarna vid försäljning av den kommunala marken att fastighetsägaren på kvartersmarken skall bygga och sköta fördröjningsmagasin för att omhänderta den egna tomtens dagvatten.

Avtal skall träffas mellan kommunen och fastighetsägaren till Fjällskivlingen 2 och Flugsvampen 1 (samma ägare) om inrättande av en gemensamhetsanläggning för att möjliggöra att den västra delen av Änghagsgatan läggs till kvartersmarken.

Ett exploateringsavtal skall träffas mellan kommunen och köparen av den nedan kallade 'exploateringsfastigheten' att denne skall bekosta utförande av cirkulationsplats och därtill hörande anordningar plus utbyggnad av gc-väg och tunnel och trädplantering m m på allmän platsmark.

## **FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR**

Fastigheterna Fjällskivlingen 2 och Flugsvampen 1 samt västra delen av Änghagsgatan förutsätts sammanläggas till en fastighet, så att samordning av ny tillfart och parkeringsplatser kan ske samt att inlastning kan samordnas för de illustrerade byggnaderna.

En ny 'exploateringsfastighet' bildas av f d Fjällskivlingen 1 och kvartersmarken söderut samt den f d parkmarken väster därom.

En gemensamhetsanläggning bildas för att den nya fastigheten Fjällskivlingen 2/Flugsvampen 1 kan få tillfart över den nybildade exploateringsfastigheten (f d Fjällskivlingen 1).

Ett ledningsservitut bildas, som belastar den nybildade fastigheten Fjällskivlingen 2/Flugsvampen 1, så att befintliga ledningar i den västra delen av Änghagsgatan kan ligga kvar.

## **EKONOMISKA FRÅGOR**

Utbyggnaden av cirkulationsplats och därtill hörande anläggningar, geoteknisk undersökning i samband med bygglov, utbyggnad av gc-väg och tunnel och trädplantering m m på allmän platsmark bekostas av köparen av 'exploateringsfastigheten'.

Fastighetsägarna skall svara för kostnaderna för dagvattenhantering på den egna tomten samt anslutningsavgift enligt gällande VA-taxa.

Viproj AB

Petter Ögland, arkitekt SAR/MSA

Till planen hör:

- plankarta med bestämmelser
- planbeskrivning
- genomförandebeskrivning
- illustrationskarta

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Bestämmelser utan beteckningar gäller inom hela planområdet!

Linje ritad 6 meter utanför planområdets gräns

Användningsgräns

Egenskapsgräns

Genomfart  
Anlagd park

Handel

|    |                |                      |
|----|----------------|----------------------|
| e1 | Max bruttoarea | 5000 m <sup>2</sup>  |
| e2 | Max bruttoarea | 2500 m <sup>2</sup>  |
| e3 | Max bruttoarea | 2500 m <sup>2</sup>  |
| e4 | Max bruttoarea | 11000 m <sup>2</sup> |

Marken får ej bebyggas

|       |                                                                            |
|-------|----------------------------------------------------------------------------|
| $n_1$ | Planteringsområde. Ej upplag eller bluppställning                          |
| $n_2$ | Planteringsområde. Ej upplag eller bluppställning.<br>Infant får anordnas. |
| $n_3$ | Befintliga träd sparas                                                     |

Kallare får inte anordnas  
Högsta byggnadshöjd 10,0 m  
Dagvatten skall infiltreras  
Nya byggnader skall förses med vegetationstak  
Byggylv skall föregås av geoteknisk undersökning  
Endast snällspolande armturer får installeras

Genomförandeliden slutar 5 år efter att planen vinner laga kraft

## Kv Fjällskivlingen och Flugsvampen m m

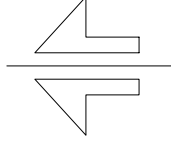
Lidköpings kommun,  
Västra Götalands län

Upprättad av Vipproi AB i november 2008

Petter Ögland  
Arkitekt SAR/MSA

Godkänd SBN 2009-02-10, § 2  
Antagen KF 2009-03-23, § 32  
Laga kraft 2009-04-18

## ILLUSTRATIONSKARTA



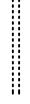
NY BYGGNAD MED VEGETATIONSTAK



BEFINTLIG BYGGNAD



CYKELVÄG



## ALLEPLANTERING



FÖRESLAGEN FASTIGHETSGRÄNS



Detaljplan för  
Kv Fällskivlingen och Flugsvampen m m  
Lidköpings kommun,  
Västra Götalands län

Upprättad av Viproy AB i november 2008

Petter Ögland  
Arkitekt SAR/MSA

Godkänd SBN 2009-02-10, § 2  
Antagen KF 2009-03-23, § 32  
Laga kraft 2009-04-18

ILLUSTRATIONSPLAN A2 SKALA 1:2000, A4 SKALA 1:4000





## Miljökonsekvensbeskrivning(MKB)

### DETALJPLAN FÖR KV FJÄLLSKIVLINGEN OCH FLUGSVAMPEN M M

SAMHÄLLSBYGGNAD 2008

# Innehållsförteckning

|                                                   |           |
|---------------------------------------------------|-----------|
| <b>Sammanfattning och syfte.....</b>              | <b>3</b>  |
| <b>Områdesbeskrivning.....</b>                    | <b>3</b>  |
| <b>Grönytefaktor.....</b>                         | <b>4</b>  |
| <b>Behovsbedömning/avgränsning för MKB:n.....</b> | <b>5</b>  |
| <b>Beskrivning av detaljplaneförslaget.....</b>   | <b>5</b>  |
| <b>Alternativ placering.....</b>                  | <b>6</b>  |
| <b>Nollalternativ.....</b>                        | <b>6</b>  |
| <b>Konsekvenser av detaljplaneförslaget.....</b>  | <b>7</b>  |
| <i>Trafik.....</i>                                | <i>7</i>  |
| <i>Trafikbuller.....</i>                          | <i>7</i>  |
| <i>Transport av farligt gods.....</i>             | <i>8</i>  |
| <i>Luftföroreningar.....</i>                      | <i>8</i>  |
| <i>Markföroreningar.....</i>                      | <i>9</i>  |
| <i>Natur, kultur samt rekreation och</i>          |           |
| <i>Friluftsliv.....</i>                           | <i>9</i>  |
| <i>Dagvattenhantering.....</i>                    | <i>10</i> |
| <i>Energianvändning.....</i>                      | <i>11</i> |
| <b>Samlad bedömning.....</b>                      | <b>11</b> |
| <b>Uppföljning.....</b>                           | <b>12</b> |
| <b>Referenser.....</b>                            | <b>12</b> |

## Inledning

### Sammanfattning och syfte

Diskussioner om att möjliggöra extern volymhandel har tidigare förts och 2007 anlätades Handelns Utredningsinstitut (HUI) för att utreda hur detta skulle påverka handeln i stadskärnan samt utreda möjlig lokalisering av ett köpcenter. Detta redovisas i Konsekvensanalys –en bedömning av extern volymhandel i Lidköping”. Resultatet blev att Änghagen förespråkades.

Det finns sedan tidigare en gällande detaljplan för området för industriändamål där inga begränsningar ges för typ av industri.

Förslaget till detaljplan berör delar av Änghagens industriområde, kvarteren Fjällskivlingen och Flugsvampen samt parkområdet, och innebär en utbyggnad av handel. Planområdet avgränsas av bostadsområde, sällanköpshandel samt industri. Med detaljplanen skapas en möjlighet att uppföra ett sammanhängande köpcentrum

Syftet med detaljplan är att ge möjlighet att utveckla detaljhandel längs Rörstrandsgatan i Änghagens industriområde när nuvarande högspänningsledningar markförläggs samt att möjliggöra en ny infart till handelsområdet från Rörstrandsgatan. Då detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan skall det enligt plan- och bygglagen kap. 5 §18 upprättas en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Syftet med MKB:n är att ta fram de betydande konsekvenser som detaljplaneförslaget medför på miljön, hälsan samt hushållningen med mark, vatten och andra resurser inom planområdet samt angränsande fastigheter. Utanför detta område blir effekterna små.

### Områdesbeskrivning

Änghagens industriområde ligger i västra utkanten av Lidköpings tätort. Nordväst om Änghagen ligger en rondell där Rörstrandsgatan och Wennerbergsvägen korsar varandra. Nordost om rondellen ligger Vänersviks industriområde, där det skett en viss omvandling av verksamheterna mot försäljning direkt till kunden, dvs sällanköpshandel. I detta område finns även ett äldre bostadsområde. Västerut ligger ett detaljplanerat område som idag är försett med en dagligvarubutik, en sällanköpsbutik inom byggsektorn samt en bensinstation. Sydost om Änghagen ligger Margretelunds behandlingshem och söder därom bostadsområdet Margretelund med några smärre verksamheter.

Änghagens industriområde är detaljplanerat för industriändamål. I anslutningen till rondellen har det utvecklats ett embryo till ett handelsområde för volymhandel. Tillfart till området sker via Wennerbergsvägen och Lindhagsgatan, vilket medför att besöks trafik blandas med tung trafik in till industriområdet. I den befintliga byggnaden närmast cirkulationsplatsen finns cirka 5000 m<sup>2</sup> våningsyta och i den östra delen av kvarteret finns ett bilföretag. I nästa kvarter söderut finns parkering och en industribyggnad på cirka 3 000 m<sup>2</sup>, som kommunen köpt. Söder om denna byggnad och fram till befintlig gång- och cykelväg finns ett outnyttjat

markområde på cirka 2 ha. Mellan gång- och cykelvägen och Skararondellen finns etablerade industriföretag.

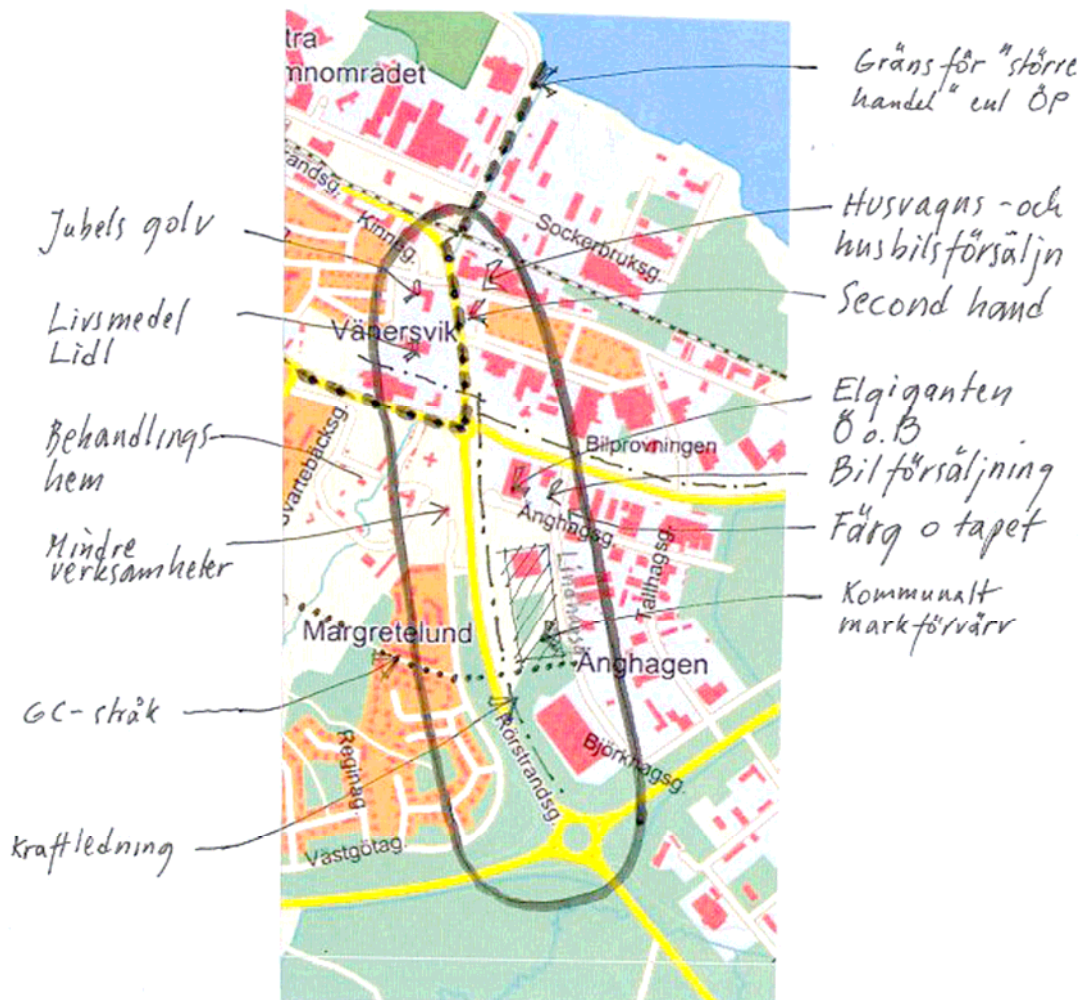


Bild över detaljplaneområdet med dess omgivning.

## Grönytefaktor

Grönytefaktorer – ett hjälpmedel att skapa ett hållbarare samhälle

Riksdagen har beslutat om en rad miljömål, b.la. *God bebyggd miljö*, där ett av målen är en strävan att inte öka andelen hårdgjorda ytor.

Ett annat riksdagsbeslut kommer från *Handlingsprogrammet för arkitektur, formgivning och design*, som säger att ny bebyggelse skall utgöra ett positivt tillskott till den befintliga miljön.

För att kunna medverka till att nå målen är begreppet *Grönytefaktorer* ett hjälpmedel. (En arbetsmodell som arbetats fram för Bo 01 i Malmö.) Det sätts ett värde, en faktor, på de olika åtgärderna från en vegetationsyta på på marken med faktor 1 till en asfaltyta med faktorn 0. Strävan är att få så hög faktor som möjligt.

Några exempel: Grönska på marken ger 1,0. Grönska på väggar ger 0,7. Gröna tak ger 0,8. Grus, singel, amarat gräs m.fl. halvöppna ytor ger 0,4. Plattytor och liknande ger 0,2. Tåta ytor som asfalt och betong ger 0,0. Ett lokalt omhändertagande av dagvatten ger tilläggsfaktorer, liksom planterade träd.

I bostadsområden bör grönytefaktorn vara minst 0,5. I ett industriområde eller handelsområde är en faktor på 0,3 möjlig.

## Behovsbedömning/ Avgränsningar för MKB:n

Lidköpings kommun har i samråd med Länsstyrelsen bedömt att betydande miljöpåverkan kan uppstå med hänsyn till

- o Trafik/trafikbuller
- o Luftföroreningar
- o Markföroreningar
- o Energiförbrukning
- o Dagvattenhantering

I MKB:n behandlas i första rummet de miljöeffekter som är knutna till trafiken på vägar, gator och det som handlar om människors hälsa och säkerhet. Miljöeffekterna beskrivs för 2010 då köpcentrum avses stå klart. Alternativa placeringar för ett handelsområde har tidigare utretts. Dessa alternativ utreds inte vidare i denna MKB. Utredningen presenteras nedan.

## Beskrivning av detaljplaneförslaget

Planförslaget innebär att det kan tillkomma mer än dubbelt så mycket byggnads- och parkeringsyta. Utöver befintliga 5000 m<sup>2</sup> kan tillkomma 16 000 m<sup>2</sup> handelsyta. Cirka 900 parkeringsplatser kan ges tillfart från Rörstrandsgatan i en nybyggd rondell. Marken som tas i anspråk utgörs idag av gräsytor och en mindre skogsdunge. En del av marken och skogsdungen sparas. Planens ambition är att en del av det gröna som tas i anspråk skall ersättas.

En fördubbling av antalet fordon på Rörstrandsgatan under maxtimmen förväntas. Hastigheten begränsas till 50 km/h.

Kvarteret Fjällskivlingens varuförsörjning ska skiljas från kundtrafiken och sker via Lindhagsgatan av trafiksäkerhetsskäl.

I tidigare utredning har konstaterats att grundläggning ska ske utan källare och att marken inte bör uppfyllas.

I detaljplanen kommer inga restriktioner att läggas på handelstyp. Det gör det alltså möjligt för både dagligvaru- och sällanköpshandel att etableras.

Nya byggnader ska förses med vegetationstak.



Bild från bostadsmässan B01 i Malmö



## Alternativ placering

Alternativa handelsområden har tidigare utretts av Handels Utredningsinstitut (HUI). Aktuella områden för utredning var Änghagens industriområde samt området söder om Skararondellen. Utredningen kom fram till att handel vid Änghagsområdet var det mest lämpliga då det redan finns handel i området.

Området vid Skararondellen är idag naturmark och bevuxen med skog. Att placera ett köpcentrum här skulle innebära att oexploaterad mark skulle tas i anspråk samt att handeln dras längre ut från tätorten. Däremot skulle förbipasserande utmed ringleden få lättare att nå platsen och handeln skulle optimeras.

## Nollalternativet

Idag finns redan en gällande detaljplan över Änghagsområdet för industriändamål samt parkmark utmed Rörstrandsgatan fastställd 1968-05-10.

Nollalternativ i detta fall innebär att en ny plan för handel inte genomförs och att området istället kommer att användas för industriändamål enligt gällande detaljplan. Planen har ingen begränsning för industriverksamheten vilket innebär att industrin både kan vara tung eller lätt. Den mest sannolika utvecklingen i detta område är att det kommer till lätt industriverksamhet och eventuellt tjänsteföretag just med tanke på det tätortsnära läget och närheten till bostadsområdet. Parkmarken kommer att vara kvar och blir en grön ridå mot industrin och bostadsområdet och kommer bland annat att vara dagvattenfördröjande, koldioxid sänkande och minskar partikelhalten i luften.

### Lokal påverkan

- Lätt industri har en liten påverkan på omgivningen och trafiken kommer inte att öka nämnvärt då det inte kommer att bli några stora personalkrävande arbetsplatser.
- Parkmarken ger en bra dagvattenfördröjning med naturlig rening, partikel samt koldioxidbindande och skapar en ridå mot bostadsområdet.

### Regional påverkan

Handel kommer att koncentreras till centrum samt till köpcentren på annan ort.

## Konsekvenser av detaljplaneförslaget

### **Trafik**

Änghagen förses med trafik från Rörstrandsgatan samt Wennerbergsvägen. Hastigheten är på båda lederna begränsad till 50 km/h.

En ny cirkulationsplats för infart direkt från Rörstrandsgatan skall anläggas. Den nuvarande infarten via Lindhagsgatan från Wennerbergsvägen bibehålls i oförändrat skick. Från Margretelunds bostadsområde går ett gång- och cykelvägnät till Änghagen och passerar Rörstrandsgatan i plan. På den östra sidan av Rörstrandsgatan skall tillkomma ett gång- och cykelstråk som ska anslutas till det tilltänkta handelsområdet. Idag går ett flertal busslinjer förbi detaljplaneområdet. Två hållplatser är redovisade i planen.

Medeldygnstrafiken uppmättes år 2002. På Rörstrandsgatan söder om Vänersviksrondellen till 6970 fordon och norr om till 9820 fordon. På Wennerbergsvägen öster om rondellen till 4435 fordon och väster om 7410 fordon. Enligt prognoser ökar trafiken i genomsnitt 1%/år.

### **Effekter:**

Nyetablering av handel i kvarteret Fjällskivlingen innebär en avsevärd trafikökning till området som helhet. Genomförandet av detaljplanen beräknas medför en ökning av personbilstrafik. En trafikberäkning visar att trafiken kommer att öka mer än dubbelt så mycket på Rörstrandsgatan, söder om Vänersviksrondellen, från dagslägets 7 400 fordon/dygn till 16 000 fordon/dygn.

Ökad trafik innebär en ökad risk för olyckor vid bland annat gång- och cykelvägskorsningen över Rörstrandsvägen som redan idag är riskfull.

### **Åtgärdsförslag:**

- Ur trafiksäkerhetsskäl skapa en tunnel under Rörstrandsvägen vid Margretelund för att leda förbi gång- och cykeltrafikanter från den trafikerade vägen.
- Varuförsörjningen skiljs från kundtrafiken och av trafiksäkerhetsskäl.

### **Trafikbuller**

Buller påverkar människor på olika sätt. Risk för sömnstörningar uppstår vid höga maximalnivåer kvälls- och nattetid. Irritation, koncentrationssvårigheter eller annan påverkan har både att göra med ljudnivån och inställning till bullerkällan. Miljö kvalitetsnormer finns för vilka ljudnivåer som inte bör överskridas, se nedan. Överskrids de ska åtgärder vidtas. Bostadsområdet med dess invånare är det område i omgivningen som ställer högst krav på bullernivåerna. En ökad trafikmängd kommer att leda till högre buller.

Följande riktvärden för trafikbuller bör normalt inte överskridas

- 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus,
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid,
- 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad),
- 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

I denna MKB beräknas bullervärden vid ekvivalentnivå utomhus vid fasad.

*Effekter:*

Idag når bullret upp till 52 dB och beräknas öka till 55 dB då köpcentret står klart. Det innebär att miljö kvalitetsnormen sannolikt kommer att överskridas inom en framtid då trafikökningen sker konstant. Nattetid förväntas ingen höjning.

*Åtgärdsförslag:*

- Då normerna för buller riskerar att överskridas ska bullerdämpande åtgärder så som tex bullervall/plank uppföras intill bostadsområdet.
- Planera in goda gång- och cykelvägsanslutningar som underlättar tillgängligheten och som även i en framtid kan ha betydelse för en expansion av tätorten.

**Transport av farligt gods**

Transporter av farligt gods tillåts redan idag på Rörstrandsgatan. Länsstyrelsen har i sitt policydokument "Riskhantering i detaljplaneprocessen" pekat på att inom ett avstånd på 150 m från en trafikled med farligt gods bör en riskbedömning göras. I zonen närmast vägen kan trafik och ytparkering tillåtas. Inom nästa zon kan viss bebyggelse accepteras. I Översiktsplan för Lidköping ÖP 2003 anges att det bör finnas en bebyggelsefri zon på 30 m på ömse sidor av en sådan väg, vilket har markerats i detaljplanen.

Ett genomförande av detaljplanen innebär inte att transporter med farligt gods kommer att öka. Kommunen har redan tidigare utrett risken med att tillåta farligt avfall på Rörstrandsgatan. Viktigt är dock att komma ihåg att det kommer att vistas fler människor i området än tidigare.

*Effekter:*

Transporter av farligt gods kommer inte att öka. Däremot kommer det dagtid att vistas fler människor på området vilka kan utsättas för risk jämfört med innan.

*Åtgärdsförslag:*

- Då det kommer att röra sig fler människor i området bör risken utredas om olycka med farligt gods uppstår.

**Luftföroreningar**

Trafiken är den största orsaken till luftföroreningarna i det aktuella området. Avgörande för luftföroreningssituationen är kväveoxider och partiklar. Lidköpings kommun är medlem i Luft i Väst vilka bevakar luftförhållandet i kommunen och uppfyllelsen av miljö kvalitetsnormerna. Beräkningar för det aktuella området finns inte i dagsläget men detta är något som bör göras redan nu innan köpcentret står klart. Bostadsområdet med dess invånare är det område i omgivningen som ställer högst krav på luften.

*Effekter:*

En ökad trafikmängd kommer att leda till högre halter av luftföroreningar. Bostadsområdet kommer att utsättas för förhöjda halter av partiklar, koldioxid samt organiska ämnen i luften. Luftföroreningar innebär en hälsorisk för människor som utsätts för långvarig exponering av höga halter. Däremot anses halterna inte överskrida miljö kvalitetsnormerna för luft.

*Åtgärdsförslag:*

- För att minska halterna av partiklar och koldioxid i luften bör den gröna ridån finnas kvar mellan bostadsområdet och Rörstrandsvägen.
- För att undersöka hur luftkvaliteten påverkas ska luftkvaliteten beräknas innan samt efter köpcentrumet står klart.

**Markföroreningar**

Historiskt sett har marken tidigare använts som jordbruksmark. Idag är området bebyggt i norr. Det finns inga kända markföroreningar i området och det finns heller ingen misstanke om att det skulle finnas det. Kommunens Miljö-Hälsa-enhet som utför tillsyn i området anser att det sannolikt inte finns några markföroreningar i området på grund av att marken inte tidigare utnyttjats av verksamhet som kunnat förorena marken. Av detta skäl behandlas inte markföroreningarna djupare här. Däremot bör det i samband med exploateringen och schaktningsarbeten riktas uppmärksamhet mot eventuella föroreningar.

*Effekter:*

Troligt är att det inte finns markföroreningar i området.

*Åtgärdsförslag:*

- I samband med exploateringen ska förekomst av markföroreningar bevakas.

**Natur, kultur samt rekreation och friluftsliv**

Inom detaljplaneområdet finns idag ett mindre skogsområde på ca 7000m<sup>2</sup>. Området är mycket litet och har idag inga större rekreativvärden, däremot är grönområden värdefulla i industriområden som bland annat partikelupptagare, koldioxidbindande, dagvattenfördröjande samt har ett rekreativvärde för industrin som arbetsplats. Grönområden har alltid biologiska värden. Området har också idag en större gräsyta ca 37 000 m<sup>2</sup> vilken slås regelbundet. Genomförandet av planen medför jämfört med dagens läge ingen påverkan på friluftslivet.

Inga fornlämningar finns i området.

*Effekter:*

Parkområdet i gällande detaljplan omvandlas i planförslaget till parkeringsyta. Endast en liten yta blir kvar längst söder ut. Detta innebär att grönområdets alla funktioner som dagvattenfördröjande, luftrenare och koldioxidbindande försvinner.

*Åtgärdsförslag:*

- För att kompensera grönområdets funktioner skapas ett grönt stråk utmed vägen, gröna tak samt planteras trädrader i anslutning till parkeringsplatsen.
- Vid försäljning av marken ska kommunen ställa krav på exploatören så att relevant grönytefaktor uppnås.

**Dagvattenhantering**

Planförslaget innebär att stora hårdgjorda ytor kommer att tillskapas i form av tak och parkeringsyta.

Klimatförändringarna kommer att innebära att det i en framtid blir ökad nederbörd och därmed ökad risk för översvämningar. Stora hårdgjorda ytor kommer då att ansamla stora mängder vatten.

Parkeringsytor ackumulerar föroreningar från atmosfäriskt nedfall och från fordon. När föroreningarna spolas bort av nederbörden bildas smutsigt dagvatten. Dagvattnets föroreningshalter varierar både på kort- och lång sikt beroende på nederbördssituationen. De högsta halterna uppkommer i samband med snösmältningen, då toxiska effekter kan drabba känsliga recipienter. Trafiken är den enskilt största källan till dagvattnets innehåll av föroreningar. Detta gäller både för antalet ämnen och för koncentrationen av dessa i dagvattnet. Föroreningarnas förekomst på hårdgjorda ytor är starkt relaterade till trafikintensiteten och uppkommer främst genom avgaser, läckage av olja, korrosion och erosion av vägbanor och däck. De föroreningar som vanligtvis förekommer i trafikrelaterat dagvatten är suspenderat material, näringsämnen (kväve och fosfor), olja, polycykliska aromatiska kolväten (PAH), tungmetaller (koppar, zink, kadmium, bly, nickel och krom).

Dagvatten klassas som avloppsvatten, 9 kap 7 § MB: Avloppsvatten ska avledas och renas eller tas om hand på något annat sätt så att olägenhet för människors hälsa eller miljön inte uppkommer. För detta ändamål ska lämpliga avloppsanordningar eller andra inrättningar utföras.

Dagvattnet ansluts till det kommunala VA-nätet. Idag är kommunens VA-nät inte tillräckligt dimensionerat för att kunna ta hand om allt vatten. Bräddning sker ut i Brantabäcken.

#### *Effekter:*

Tillskapandet av stora hårdgjorda ytor som detaljplaneförslaget innebär och den förväntade klimatförändringen som kommer att förvärra problemen med ökande regnvolymer. Större risk för översvämningar samt de föroreningar som samlats på trafikytorna kräver god dagvattenhantering. Vid nederbörd måste vattnet tas om hand, fördröjas och renas då regnvattnet spolar med sig de föroreningar som legat på parkeringsytan.

Risk finns för oljeläckage från bilar på parkeringen.

Efter kraftig nederbörd bräddas vattnet ut i Brantabäcken som mynnar ut i Vänern intill Sandbäcksbadet. Beroende på föroreningshalt kan det bräddade dagvattnet komma att påverka badplatsen.

#### *Åtgärdsförslag:*

- Möjliggöra fördröjning och rening av dagvattnet inom Änghagsområdet. Bland annat genom att leda vattnet genom bioblock och de grönytor som tillskapas. Fördröjningsmagasin som tar hand om överskottsvatten vid stora regn måste också till.
- Då det tillskapas många parkeringsplatser finns risk för bland annat oljeläckage. Oljeavskiljning och filter i dagvattenbrunnar för att rena vattnet bör övervägas.
- Beroende på dagvattnets föroreningshalt kan Sandbäcksbadet komma att påverkas. Om påverkan blir stor måste åtgärder vidtas så att badvattenkvaliteten inte försämras. Exempel på åtgärder är ytterligare fördröjning av dagvattnet i recipienten eller flytt av utsläppspunkten i Vänern.

**Energianvändning**

Stora byggnader för handel kommer att skapas på en yta av totalt 21 000 m<sup>2</sup> våningsyta. Dessa stora ytor är väldigt energikrävande.

**Effekter:**

Produktion av energi kräver i många fall olika naturresurser. Då energianvändningen kommer att bli hög för köpcentrumet krävs att vi hushållar med naturresurserna. Förnyelsebara energikällor bör stå för huvuddelen av energiförsörjningen.

**Åtgärder:**

- Vid försäljning av marken ska kommunen ställa krav på exploatören så att handelsområdet minimerar sin energianvändning (belysning/uppvärmning/kylning).
- Hushålla med jordens resurser genom att använda förnyelsebara energikällor.

**Samlad bedömning**

Genom att anta det nya förslaget till detaljplan medförs både positiva och negativa konsekvenser för området. Generellt gäller att området är det mest lämpliga för handel och att de effekter som uppkommer med förslaget går att kompensera eller åtgärda på ett eller annat sätt.

Genom att skapa ett handelsområde i Lidköping innebär det för lidköpingsbon att handel på köpcentrum kan ske i hemkommunen i stället för till annan ort. Detta leder till mindre transporter för den enskilde. Dessutom har handel redan idag etablerats i området och det är då lämpligt att samla ytterligare handel där jämfört med alternativet att exploatera ett nytt naturområde. Handelsområdet ligger relativt nära centrum och möjliggör gång- och cykelavstånd från bostadsområde och centrum. Kollektivtrafiken stannar även till utmed området.

En konsekvens för centrumhandeln och bostadsnära butiker kan i och med detaljplaneförslaget bli att de försvinner på grund av försämrad lönsamhet.

Viktigt att komma ihåg är att trafiken ökar avsevärt lokalt i och med en etablering av denna typ av handel vilket påverkar bullernivåer och luftföroreningar. Det känsligaste området som bör tas extra hänsyn till är bostadsområdet väster om detaljplaneförslaget.

Fler människor kommer också att vistas i området vilket är viktigt att komma ihåg då transport av farligt gods tillåts i området.

Grönområdet kommer att försvinna i och med den nya detaljplanen men genom att arbeta med kompensationsåtgärder såsom gröna tak och trädtrader på parkeringsplatsen, kommer vissa av grönområdets funktioner att upprätthållas.

Den stora andel hårdgjord yta kommer, som de nya parkeringsplatserna utgör, kommer att ställa höga krav på dagvattenhanteringen. Detta löses genom åtgärder för fördröjning och rening.

Energianvändningen ska minimeras genom energisparande åtgärder.

## Uppföljning

- o Beräkningar av luft i kommunen kommer Luft i Väst fortsätta att göra. Däremot bör kompletterande mätningar göras framförallt i bostadsområdet efter etableringen av köpcentrumet.
- o Bullermätningar görs då etableringen av köpcentrumet står klart.
- o Eftersom dagvattnet kan medföra påverkan på recipienten med bland annat tungmetaller ska vattnets föroreningshalt kontrolleras. För detta ska ett kontrollprogram upprättas.

## Referenser

Handelns Utredningsinstitut, "Konsekvensanalys –en bedömning av extern volymhandel i Lidköping", 2007

Bullerberäkningar för vägtrafikbuller med beräkningsprogram Buller VÄG version 8,6, Trivector AB, enligt Naturvårdsverkets modell.