



Detaljplan för
HASSLUM, utökning av industriområde
Skövde stad, Skövde kommun, Skaraborgs län
Upprättad av Stadsbyggnadskontoret Skövde kommun

Datum: 1996-04-18

Planförfattare: Stadsbyggnadschef Rikard Hagerborg
Planingenjör Inger Holm

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR	Samråd	Utställning	Antagande
Plankarta med bestämmelser	☒	☒	☒
Planbeskrivning	☒	☒	☒
Genomförandebeskrivning	☒	☒	☒
Lista över samråds-kretsen med fastighetsförteckning	☒	☐	☐
Lista över utställnings-kretsen med fastighetsförteckning	☐	☒	☒
Samrådsredogörelse	☐	☒	☒
Utställningsutlåtande	☐	☐	☒

BILAGOR TILL PLANEN

- A. Arla Ost AB, förstudie distribunal, Kjessler & Mannerstråle, dec 1995.
- B. Översiktlig geoteknisk undersökning, Bygg-och Geokonsult AB, feb 1996.
- C. Illustration

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med planläggningen är att möjliggöra en utökning av Hasslums industriområde. Planläggningen har initierats av en ev etablering av en distribunal för Arla Ost AB.

Etableringen kräver anslutningsmöjligheter till järnväg, varför markområdet norr om Karlsborgsjärnvägen har bedömts lämpligt.

BYGGLOV

Efter en samlad bedömning föreslås att inom planområdet skall de regler gälla för bygglov och marklov som framgår av 8 kap Plan- och Bygglagen (PBL).

PLANDATA

Lägesbestämning

Planområdet är beläget i östra delen av Skövde stad, omedelbart norr om Hasslums industriområde och Karlsborgsjärnvägen. Området gränsar i norr mot Räddnings-skolans skol- och övningsområden. Planområdet omfattar del av fastigheten Skövde 5:177 och mindre delar av fastigheterna Skövde 5:199 och Skövde 5:207.

Areal

Planområdet omfattar en total areal på ca 15,3 ha.

Markägförhållanden

Fastigheterna inom planområdet som avses för industriändamål och allmän platsmark är kommunägda.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan 90

Planområdet ingår i den fördjupade delen av översiktsplan 90 som omfattar Skövde stad samt Skultorps och Stöpens tätorter. Enligt rekommendationerna (område R133) framgår att området kan utgöra ett välbeläget industriområde med spåranslutning till Karlsborgsjärnvägen. Området är beläget inom skredbenäget område (ringa men möjlig risk för skred kring Ösans dalgång). Ny bebyggelse skall prövas lämplig genom detaljplaneläggning.

Detaljplaner

Större delen av planområdet ligger utanför detaljplanelagt område. För östra delen av planområdet, samt för Räddningsvägen - Hasslumsvägen gäller detaljplan 1683 K-st 265, fastställd 1979-01-25. Järnvägsområdet och industriområdet i söder omfattas av detaljplanerna 1683 K- St 242, fastställd 1973-10-03 och 1683 K-Dp 359, laga kraft 1989-08-28. Befintlig bostadsbebyggelse nordväst om planområdet utgör samlad bebyggelse.

Kommunala beslut i övrigt

- KSAU § 41 Arbetsutskottet beslutade att uppdra åt byggnadsnämnden att utvidga
96-01-24 detaljplanen för Hasslums industriområde med del av området norr
om Karlsborgsjärnvägen, samt att planarbetet bör ges hög prioritet.
- 96-02-28 Planförslaget redovisades i kommunens planinformation.
- 96-02-26 Plansamråd med företrädare för länsstyrelsens mark- och miljöenhet.
- BN § 24 Byggnadsnämnden beslutade att godkänna att samråd får ske med de
96-02-22 handlingar som framgår av preliminär planbeskrivning.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Mark och vegetation

Topografin inom planområdet framgår av grundkartan. Höjddifferensen inom området är ca 11 meter.

Marknivåerna inom området innebär att stora markarbeten blir nödvändiga. Den planerade industribyggnaden avses få en byggnadsyta av ca 17.000 m² och skall anslutas till järnvägsspåret. Spårens höjd blir därför avgörande för byggnadens golvhöjd.

Större delen av planområdet utgörs av åkermark och öppen betesmark. Området som i planarbetet föreslås som industrimark utgörs uteslutande av åker- och betesmark. I den västra delen av planområdet som betecknats som naturområde finns gles björk- och aspskog med enstaka grova granar. Genom naturområdet finns ett sankstråk som utgörs av ett alkärr och kläna alträd. Enligt uppgifter från länsstyrelsen omfattas sankstråket av biotopskydd och skall bibehållas. Dagvatten från Räddningsvägens diken m m avvattnas genom sankstråket som leder till en befintlig dagvattentrumma under järnvägsbanken. I förslaget ingår att ytterligare dagvatten från det planerade industriområdet skall avledas till sankmarken. Viss del av sankområdet kommer att påverkas av spåranslutningen som byggs på bank genom området. Men till största delen kommer det befintliga naturområdet inklusive våtmarken att bibehållas och rensas från lövsly.

Inom naturområdet finns en stor solitär ek med en krondiameter på 17,5 m. Eken har i planförslaget betecknats med bevarandebestämmelse.

Utmed Räddningsvägens kanter finns ett stort antal stora lövträd, främst björkar. Planförslaget anger att så många träd som möjligt, både gamla och unga, ska bevaras.

Längs den gamla nedlagda vägen som går i nordsydlig riktning genom området finns en allé som omfattas av biotopskydd. Allén består av olika lövträd såsom björk, asp och ek.

Flertalet träd är gamla och många träd fattas i raderna. Förutom det kulturhistoriska värdet så är allén mycket viktig för att bevara åtminstone någon del av den biologiska mångfalden i området. Särskilt till gamla träd i alléer finns ofta en rad arter knutna t ex svampar, lavar, fåglar och fladdermöss. I planförslaget föreslås industrimark på båda sidor om allén vilket kan innebära att ett ingrepp i trädallén inte kan undvikas. Vid ett eventuellt ingrepp i allén skall samråd ske med länsstyrelsen om hur man minst påverkar biotopen och lämplig lösning. Befintlig lövsly i allén kommer att röjas i samråd med kommunekologen. Vid en eventuell restaurering av vägen bör den grusas, inte asfalteras. Det beror på att vissa arter, särskilt lavar, är beroende av dammpåverkan.

Geotekniska förhållanden

Planområdet ligger inom område med ringa skredbenäget enligt översiktsplan 90. En översiktlig geoteknisk undersökning utfördes under februari 1996 av Peter Nilsson BGAB. Undersökningen bestod av trycksondering och tagning av störda och ostörda jordprover. Enligt utlåtandet består jorden under ytskiktet i den norra delen av friktionsjord som vilar på fast botten, troligen fast lagrad friktionsjord. Jorden består inom övriga delar av området av silt och lera som via skikt av friktionsjord vilar på fast botten troligen morän, block eller berg. Friktionsjorden i den norra delen består huvudsakligen av sand som blir grövre med djupet. I den södra delen består jorden under ytskiktet av ett siltlager till ca 0,8 m djup. Den underliggande siltiga leran är överst utbildad som torrskorpa till ca 2,2 m djup, leran är överst varvig. Leran bedöms med utgångspunkt från sonderingsresultaten förekomma ner till 18 m djup. Leran bedöms som halvfast medan friktionsjorden bedöms som fast lagrad.

Grundvattenytan uppmättes till mellan 2,2- 3,0 m under befintlig markyta.

Grundläggningen skall ske på frostskyddad nivå med sulor alt förstyrkad bottenplatta på naturligt lagrad jord eller väl packad fyllning. Tillåtet grundtryck sättes till 70 kPa. Schaktning i silt kan ovan grundvattenytan ske med en släntlutning av 1:1 å 1:1,5. Vid schaktning i siltig jord finns risk för ytuppmjukning och utflytning av slänter vid vattenövermättnad. För utförligare beskrivning av grundläggning m m se bilaga B.

I samband med projektering skall en utförlig geoteknisk undersökning utföras.

Fornlämningar

Inom planområdet finns inga registrerade fornlämningar. Nordost om planområdet finns en lagskyddad fornlämning (nr 62) som består av en stensättning och tre domarringar. Fornlämningarna ligger 50-60 m från planerad fastighetsgräns för industriområdet och kommer inte att påverkas. En arkeologisk utredning enligt 2 kap § 11, lagen om kulturminnen skall utföras av området innan markarbeten påbörjas.

ARBETSOMRÅDEN

Planarbetet har initierats av en planerad etablering av en ny ostdistribunal för Arla Ost AB. Bland de olika förslag till platser som utretts inom kommunen har området norr

om Karlsborgsjärnvägen bedömts vara den bästa, eftersom etableringen kräver anslutning till järnvägsspår. Planförslaget bygger på en förstudie inom Arla Ost AB, framtagen av Kjessler & Mannerstråle, daterad dec 1995 (se bilaga A).

Byggnadens programareor omfattar totalt omkring 17.500 m², med ett ostlager på 6.900 m². Övriga lokaler består av bl a förädling, vaxning, plocklager, in- och utlastning samt allmänna utrymmen. Redovisat förslag har en byggnadshöjd av ca 24 m (invändig takhöjd 20.0 m). På grund av fastighetens nivåförhållanden har förstudiematerialet bearbetats med avseende på in- och utlastningsdelarna. Företrädare för Arla Ost AB har fått förslaget för kännedom, men har inte framfört några synpunkter.

Industritomten för ostdistribunalen har planerats till ca 70 000 m². Markområdet öster om "Arlatomten" planläggs för industriändamål, som utbyggnadsmöjlighet för Arla Ost AB eller för annan industriverksamhet som behöver spåranslutning. Denna del omfattar ca 48 400 m².

Antalet anställda inom ostlagret beräknas till ca 200 - 250 anställda. Många av de anställda kommer, åtminstone inledningsvis, att vara inpendlare från befintliga Arla-arbetsplatser i länet.

Tillgänglighet

Tillgänglighet enligt gällande byggbestämmelser.

SKYDDSPLAN

Planområdet ingår i hemskyddsområde nr 12 med skyddsnivå 3, vilket innebär att skyddsrum inte behöver byggas.

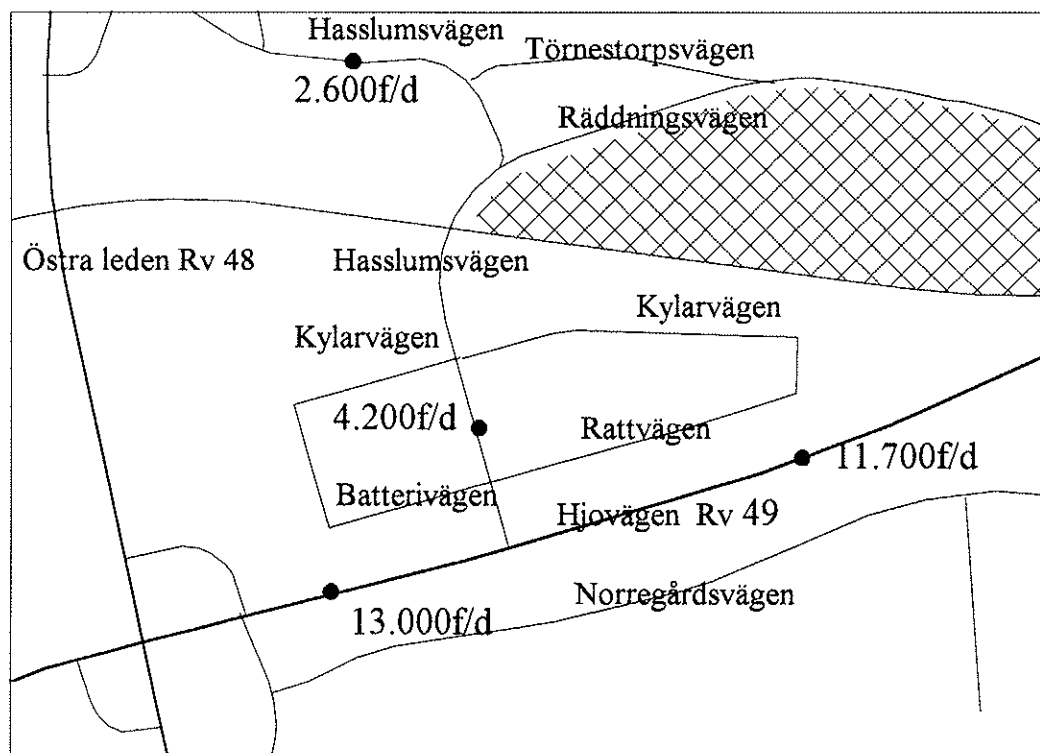
GATOR OCH TRAFIK

Gatunät

Trafikmatningen till Hasslums industriområde från riksvägnätet sker via en trevägs-korsning Rv 49-Hasslumsvägen. Korsningen har en hög trafikbelastning som innebär begränsad kapacitet vid maxtimme.

Enligt uppgift från Arla Ost kommer transportererna till och från ostlagret att omfatta ca 75 000 ton/år, utslaget per vecka kommer ca 25 lastbilar per dag att angöra lagret. Inlastningen sker jämnt utspridd under arbetsskiftet 06.00-22.00 medan utlastningen har sin tyngdpunkt på eftermiddagen och kvällen. Om fördelningen av transportererna lokaliseras till tider utanför rusningstrafiken bör inte de ökade trafikmängderna förorsaka några problem. Om så ändå blir fallet kan en signalreglering av korsningen bli aktuell. Trafikmängder se nästa sida.

Från Hasslumsvägen angörs planområdet via Räddningsvägen som anlades i samband med Räddningsskolans utbyggnad. Räddningsvägen är en lokalgata som i planförslaget avslutas med en vändplan i anslutning till Räddningsskolans område.



Trafikmängder uppmätta under hösten -94 och våren -95

Gång - och cykeltrafik

Separat gång- och cykelväg finns utbyggd från Skövde centrum, längs Hjovägen fram till Hasslumsvägens korsning med Hjovägen och utmed Östra Leden till korsningen med Hasslumsvägen. Hasslumsvägen har gångbanor på båda sidor mellan Hjovägen Rv 49 och Kylarvägen, mellan Kylarvägen och järnvägsspåret finns gångbana på västra sidan.

Kollektivtrafik

Tätortstrafiken trafikerar Hasslums industriområde (linje 64) med 14 turer per vardagsdygn. Bussen angör en hållplats vid Kylarvägen ca 400 m från planområdet. Länspendeln (linje 1, Lidköping-Skara-Skövde-Tibro-Karlsborg) och landsorts-
trafiken (linje 400, Skövde-Tibro-Karlsborg och 402, Skövde-Hjo) angör en hållplats vid korsningen Hjovägen Rv 49 och Hasslumsvägen, avståndet till planområdet är ca 700 m. Turtätheten är ca 10 turer på vardera linjen.

Om Arlas ostdistribunal etableras på den föreslagna tomten bör kollektivtrafiken ses över så att de anställda får tidsanpassade och bekväma möjligheter att komma till och från arbetsplatsen med buss.

Parkering och angöring

Parkering för anställda och besökare skall finnas inom fastigheten. Antalet parkeringsplatser har beräknats till 100 platser inklusive 6 handikapplatser. Området angörs från Räddningsvägen.

Järnvägstrafik

Spåranslutning är en förutsättning för en etablering av Arlas ostdistribunal inom planområdet. Karlsborgsjärnvägen brukas idag som ett industrispår med tågtrafik till bl a Tibro och lämpar sig väl för en anslutning av ett stickspår till planerad byggnad. Vid kontakter med Banverket har framförts att en rundkörning med lok vore önskvärt samt att en skyddsväxel m m krävs. Detaljerad projektering av stickspåret skall ske i samband med projekteringen av ostdistribunalen och i samråd med Banverket.

Från Arla Ost AB har framförts att max 25 % av utlastningen kommer att ske via järnvägsspåret, detta uppskattas till ca 1 - 2 vagnsset om 6 järnvägsvagnar i veckan.

Karlsborgsspåret korsar Östra Leden Rv 48 som plankorsning med signalreglerade järnvägsbommar. En fördjupad översiktsplan kommer att påbörjas för att utreda bl a trafikförhållandena inom området Hasslum - Mariesjöområdet. I utredningen kommer möjligheterna att ordna en planskild korsning mellan Rv 48 och Karlsborgsjärnvägen att närmare studeras.

Så länge plankorsningen kvarstår kan en tidsreglering av järnvägstrafiken bli aktuell om det uppkommer problem för trafikanterna på Rv 48.

STÖRNINGAR

Etableringen av Arla Ost AB beräknas inte medföra några störningar för de närboende i området. Översiktliga bullerberäkningar visar att gällande riktlinjer inte överskrids av den ökande trafiken på Räddningsvägen.

Räddningsskolan som ligger nordväst om planområdet genomför ibland övningar som inneburit rök- och luktproblem för omgivningen. En genomgång av inkomna klagomål på rök och lukt från övningsfältet visar att samtliga klagomål kommer från fastighetsägare NO om räddningsskolan dvs i den förhärskande vindriktningen. Registreringen av klagomål har skett under tiden 1989 - 1996. Ventilationsintag bör ändå placeras åt söder för att helt eliminera risken för luktproblem.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten och avlopp

Planområdet ansluts till befintliga kommunala vatten- och avloppsledningar i södra delen av området, intill järnvägsspåret. Ledningsnätet har tillräcklig kapacitet för anslutningen.

En vattenledning finns även framdragen till korsningen Hasslumsvägen-Törnестorpsvägen.

Dagvatten från kvartersmark skall i största utsträckningen omhändertas lokalt inom fastigheterna. Grundförhållandena i den norra delen torde vara väl lämpade för infiltration -och perkolationsmagasin, medan de södra delarna som mest utgörs av lera är mindre lämpliga för infiltration. Överskottet av dagvatten från den västra industri-fastigheten leds till sankmarken i den sydvästra delen för att utjämnas och ledas vidare till befintligt ledningsnät via en dagvattentrumma under järnvägsspåret. Dagvatten från den östra delen av planområdet leds efter utjämning till befintlig dagvattenledning omedelbart söder om planområdet. Dagvatten från asfaltsytor skall omhändertagas i slam- och oljeavskiljare innan utsläpp sker i dagvattensystemet.

Värme

Fjärrvärmesystem finns inte utbyggt i närheten av området. Uppvärmningssystemet för planerade byggnader har inte ännu diskuterats.

El

Planområdet skall anslutas till Skövde kommuns elnät. En utredning av kapaciteten på befintlig transformatorstation kommer att utföras när elbehovet inom området är känt.

Tele

Telia AB har inga telekablar inom planområdet. Telekablar till Räddningsskolan finns på norra sidan om Räddningsvägen och kommer inte att påverkas.

Avfall

Sophantering skall utformas enligt gällande normer. Avfallshanteringen skall utformas så att återvinning m m kan ske. Frågan kommer att bevakas i samband med bygglovprövningen.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförandetiden föreslås att bli femton år från den dag planen vinner laga kraft.

Detaljplanen för den planerade ostdistribunalen är baserad på en förstudie gjord av Kjessler & Mannerstråle. Se bilaga A.

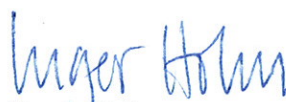
Befintlig samfällighet Skövde s:70 föreslås bli upphävd.

Beträffande fastighetsbildning, avtal m m hänvisas till genomförandebeskrivningen.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

I arbetet med detaljplanen har följande deltagit: Peter Nyström, stadsingenjörskontoret, Ove Karlsson, tekniska kontoret, Sören Jenefeldt, stadskansliet och Karin Kjellberg, miljö- och hälsoskyddskontoret.


Rikard Hagerborg
Stadsbyggnadschef


Inger Holm
Planingenjör

Antagen av Byggnadsnämnden
i Skövde 1996-06-13
Laga Kraft, Byggnadsnämnden
i Skövde 1996-07-11



Detaljplan för
HASSLUM, utökning av industriområde
Skövde stad, Skövde kommun, Skaraborgs län
Upprättad av Stadsbyggnadskontoret Skövde kommun

Datum : 1996-04-18

Planförfattare: Stadsbyggnadschef Rikard Hagerborg
Planingenjör Inger Holm

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Planprocessen

Planprocessen är indelad i tre skeden:

- Samrådsskede
- Utställningsskede
- Antagandeskede

Byggnadsnämnden beräknas antaga detaljplanen i juni 1996.

Under utställningstiden kommer berörda kommunala nämnder och styrelser att behandla detaljplanen.

Planutställningen beräknas bli under tre veckor i maj 1996.

Markförvärv

All mark som är avses för industriändamål och allmän platsmark ägs av Skövde kommun.

VA-ledningar

Planområdet kommer att anslutas till befintliga kommunala VA-ledningar söder om området. Kapaciteten på vatten- och spillvattenledningarna är tillräckliga. Dagvattenanslutningen måste utredas ytterligare med tanke på de stora hårdgjorda ytor som är aktuella inom planerad kvartersmark. Så stor del som möjligt skall omhändertas lokalt

genom infiltration och perkolation. Inom områdets norra del består underliggande jordmassor av material som väl lämpar sig för lokalt omhändertagande, medan de södra delarna utgörs av lermaterial som inte är genomsläppligt. För västra delen av området bräddas överskottet av dagvatten till befintlig sankmark i söder som utmynnar i en trumma under järnvägsspåret och leder till ett befintligt dagvattenmagasin vid Hjövågen. För den östra delen leds överskottet direkt till befintlig dagvattenledning. Dagvatten från asfaltsytor och hårdgjorda ytor skall omhändertagas i slam- och oljeavskiljare innan utsläpp sker i dagvattensystemet. Anslutningspunkter anvisas av tekniska kontoret och ledningarnas läge och plan kommer att framgå av nybyggnadskartan.

Elförsörjning

Planområdet skall anslutas till kommunens elnät. Kapacitetsutredning pågår.

Gator

Planområdet angörs från Räddningsvägen som är utbyggd, förutom vändplanen som kommer att byggas när hela planområdet tas i anspråk för industriverksamhet.

Ostdistribunalen

Enligt tidplan för ostdistribunalen skall beslut om etablering tas i april 1996 och projekteringen startar omedelbart därefter. Markarbeten beräknas påbörjas under september 1996 efter bygglov i byggnadsnämnden 15 aug 1996. Driftstarten är beräknad till 1 feb 1998.

Genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid upphör 15 år efter det att detaljplanen vunnit laga kraft.

ANSVARSFÖRDELNING

Skövde kommun svarar för att servisledningar för VA och el blir anlagda samt att vändplanen vid Räddningsvägen byggs. Om krav på sprinkleranläggning krävs, ansvarar exploatören för merkostnaden.

Kommunen svarar för att en arkeologisk förundersökning genomförs.

Huvudmannaskap

Skövde kommun är huvudman för allmän platsmark.

AVTAL

Stadskansliet kommer att upprätta erforderliga avtal.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Detaljplanen möjliggör nybildning av en eller flera industrifastigheter. I samband därmed bör samfällad vägmark avvecklas och överföras till angränsande fastighet.

I planområdets östra del finns befintliga kommunala VA-ledningar som lämpligen tryggas genom upplåtelse av ledningsrätt.

Fastighetsplan

Behov av fastighetsplan saknas.

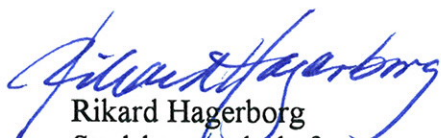
EKONOMISKA FRÅGOR

Kommunens kostnader för teknisk försörjning i samband med genomförandet av detaljplanen kommer att täckas av intäkter från markupplåtelse samt anslutningsavgifter för va och el enligt gällande taxor och bestämmelser.

Genomförandet av detaljplanen kan komma att kräva en investering för en generalplaneanläggning i form av en trafikljusanläggning för korsningen Hjovägen - Hasslumsvägen. Denna kostnad, som bedömts till ca 800 000 kronor i 1996- års prisnivå, får täckas genom särskilt anslag.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

I arbetet med denna genomförandebeskrivning har bl a följande deltagit: Peter Nyström, stadsingenjörskontoret och Kent Claesson, stadskansliet.


Rikard Hagerborg
Stadsbyggnadschef


Inger Holm
Planingenjör

Antagen av Byggnadsnämnden
i Skövde 1996-06-13
Laga Kraft, Byggnadsnämnden
i Skövde 1996-07-11