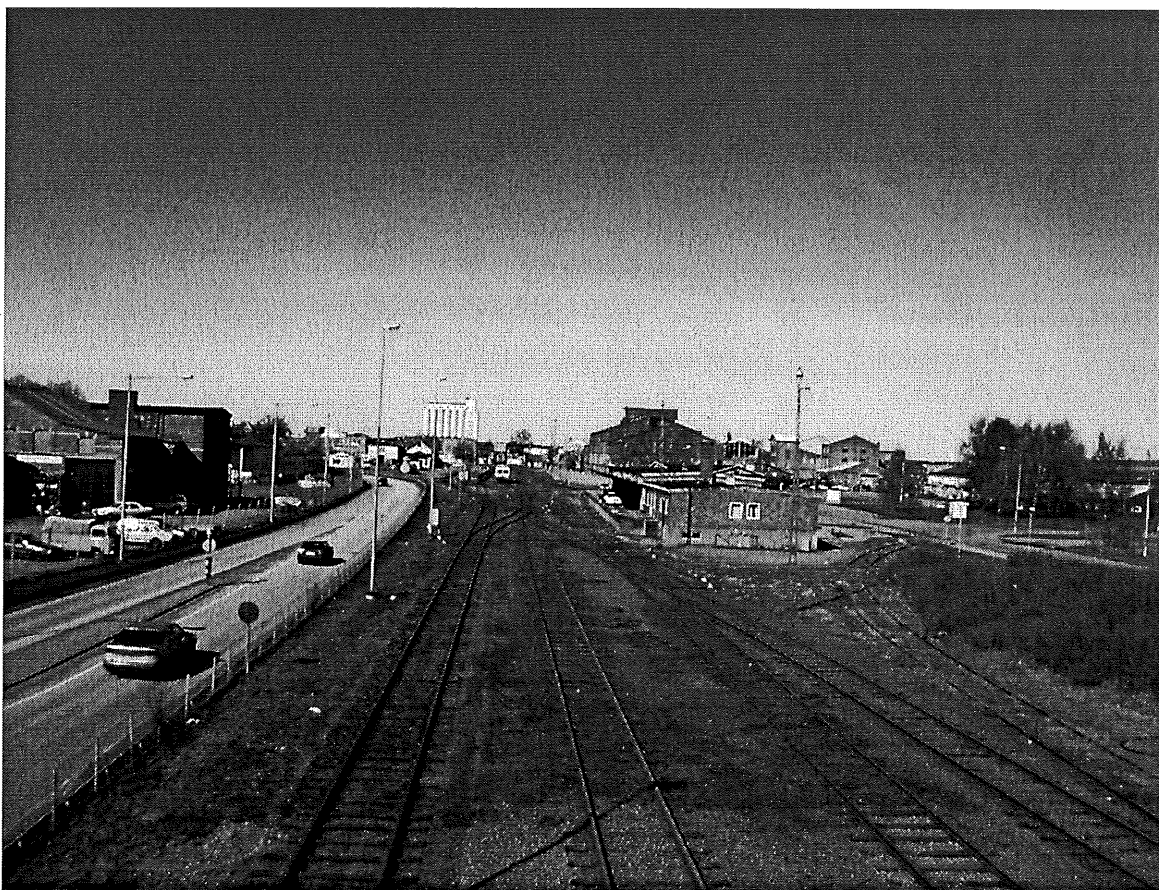




STADSBYGGNADSKONTORET
LIDKÖPINGS KOMMUN
"för en vacker och levande stad och bygd"



Detaljplan för del av SANNORNA 1:1 (Spårområdet) Lidköpings kommun

Planbeskrivning
Genomförandebeskrivning
Samrådsredogörelse
Förminskade kartor

Antagen av Lidköpings kommunfullmäktige
2001-10-15 § 111
Laga kraft 2001-11-17

Upprättad i juni 2001

gatan och i väster till stationsområdet.

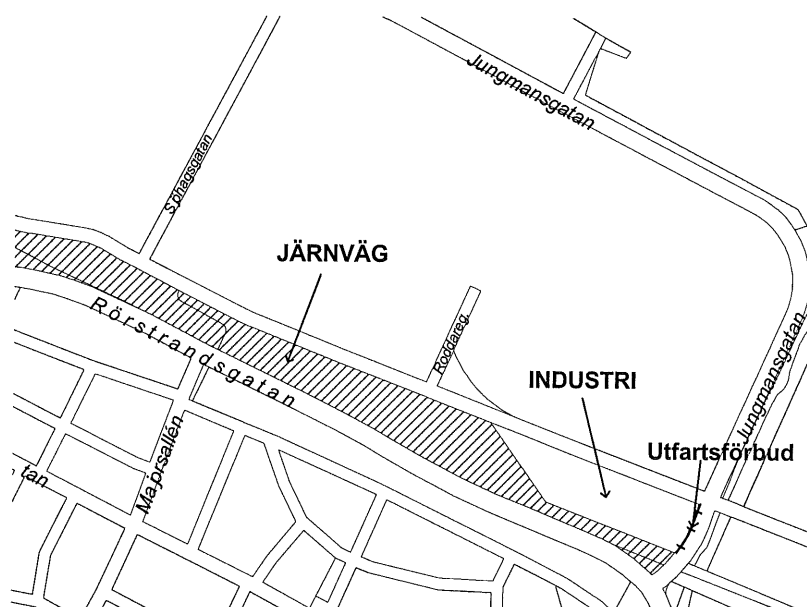
Området är till största delen spårområde med grusytor och asfalterade ytor. I östra delen finns ett större utfyllnadsområde som successivt iordningställs till tomtmark.

Areal och markägoförhållanden

Detaljplaneområdet är ca 8,6 hektar. Huvuddelen av marken inom planområdet ägs av Lidköpings kommun och Banverket.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplaner och detaljplaner



I generalplan för centralorten, antagen av kommunfullmäktige 1984-06-12 § 127, anges området som industriområde.

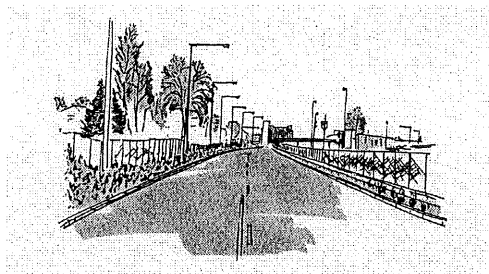
Området är detaljplanelagt och i detaljplan för Hamnleden (235) anges spårområdet som mark avsedd för järnvägsändamål. Ett område i nordöstra delen av området anges som mark för industriändamål. Tillåten byggnadshöjd är 8 meter i området avsett för industriändamål. Utfartsförbud med stängselskyldighet gäller mot Jungmansgatan.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

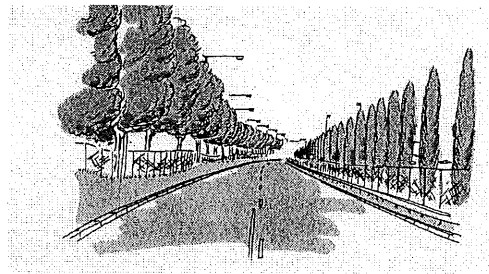
Natur

Mark och vegetation

Marken utgörs till största delen av grus- och asfaltytor. På spårområdet har besprutningar mot ogräs skett vilket har inneburit att växtarter har varierat från år till år. Vanliga arter som har observerats vid spårområdet är getväppling, rågvallmo, ullört, renfana och gråbinka, men även ovanligare arter såsom gulreseda, strimsporre, småsporre, taklosta och gatkrassing har förekommit. Troligtvis kommer spårområdet även i framtiden att besprutas eller behandlas på annat sätt för att förhindra igenväxning.



Nuvarande utseende på Rörstrandsgatan



Plantering av pelarformad avenbok mot spårområdet

Mellan Rörstrandsleden och spårområdet kommer det att planteras pelarformad avenbok för att försköna infarten till Lidköping. Området för plantering är relativt smalt och därför är den pelarformade avenboken lämplig då den inte breder ut sitt grenverk i en krona utan har grenverket mer samlat utmed hela stammen.

Söder om Rörstrandsgatan i kvarteret Repslagaren har det i detaljplanen för kvarteret angetts att träd skall planteras mot Rörstrandsgatan. Träden skall planteras och skötas av kommunen.

Geotekniska förhållanden

Geoteknisk- och miljögeoteknisk utredning är gjord av Bohusgeo i maj-juni 1999. Utredningen visar att för mindre lättare kontors- och småindustribyggnader bedöms förutsättningarna för en ytlig grundläggning som goda. För en grundläggning på de ytliga jordlagren gäller följande:

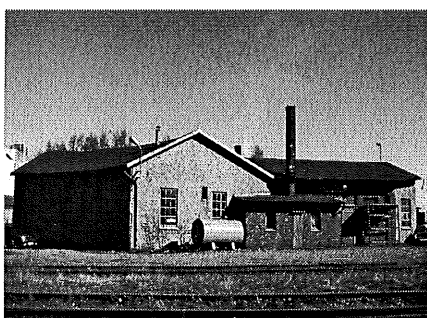
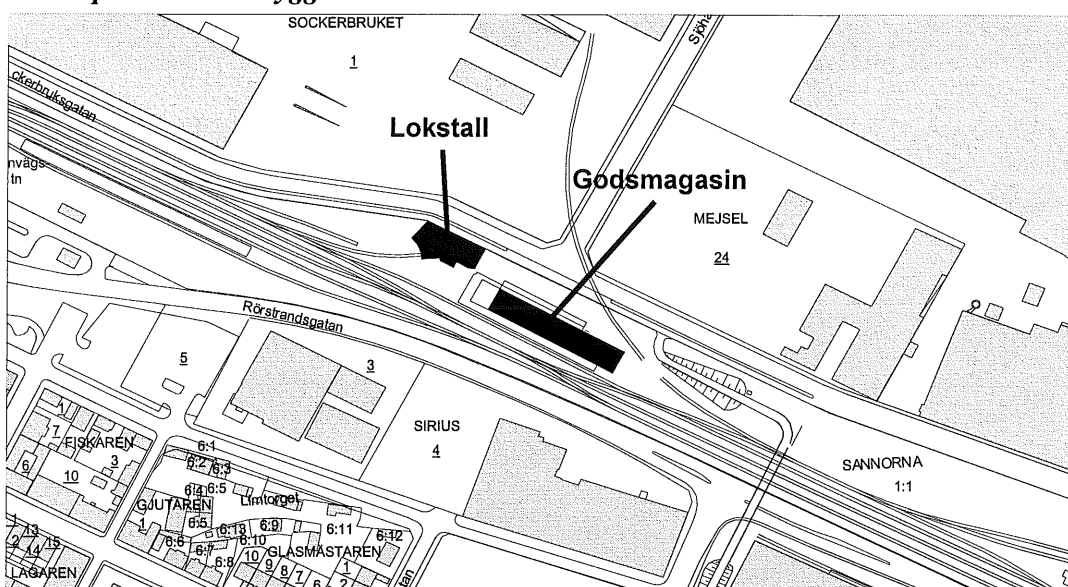
- Grundläggningen utformas så att tillskottslasten av byggnadslasten ej överstiger 20 kPa på lerans överyta.
- Grundkonstruktionen utförs relativt styv för att kunna fördela belastningarna relativt jämnt från byggnaden till undergrunden.
- Byggnaderna utformas och konstrueras så att mindre differenssättningar (2-4 cm) kan accepteras.
- Befintliga fyllningar med mullinslag skall schaktas bort och ersättas med friktionsjord som packas.
- Infiltration av dagvatten utförs inom tomtmark för att bibehålla grundvattennivån i silten/sanden.

Fornlämningar

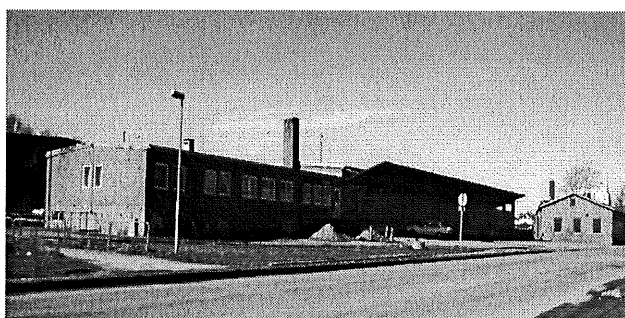
Inga kända fornminnen finns i området.

Bebyggelseområden

Arbetsplatser och bebyggelse



Lokstall



Godsmagasin

Inom planområdet finns ett lokstall och ett godsmagasin. I lokstallet förekommer för närvarande ingen verksamhet. I godsmagasinet finns en ljudfirma, bilverkstad och lagerlokaler. Arrendetiden varierar för de olika lokalerna men löper som längst till år 2002. Både lokstall och godsmagasin kan bevaras men byggrätten utökas inte.

I övrigt är området endast bebyggt med mindre byggnader såsom förråd, transformatorstationer mm.

Nya byggnader håller på att uppföras i den östra delen av området. Byggnaderna uppförs inom området med gällande detaljplanebestämmelser för industri men en anpassning har gjorts för de nya detaljplanebestämmelserna.

Ny bebyggelse som planeras är lättare småindustri-, hantverk- och kontorsbyggnader. Byggnaderna föreslås att placeras så att byggnadernas "framsidor" vetter mot Rörstrandsgatan och bidrar till att skapa en mer tilltalande infart till Lidköping. Gårdar med eventuella parkeringar, upplag mm skall ligga mot Sockerbruksgatan. Byggnaderna får ha en högsta byggnadshöjd på 8 meter i den östra delen av planområdet och 6 meter i den västra delen. I de nya byggnaderna kan även handel med skrymmande varor, eller annan handel som inte är lämplig att lokalisera i centrum, att förekomma.

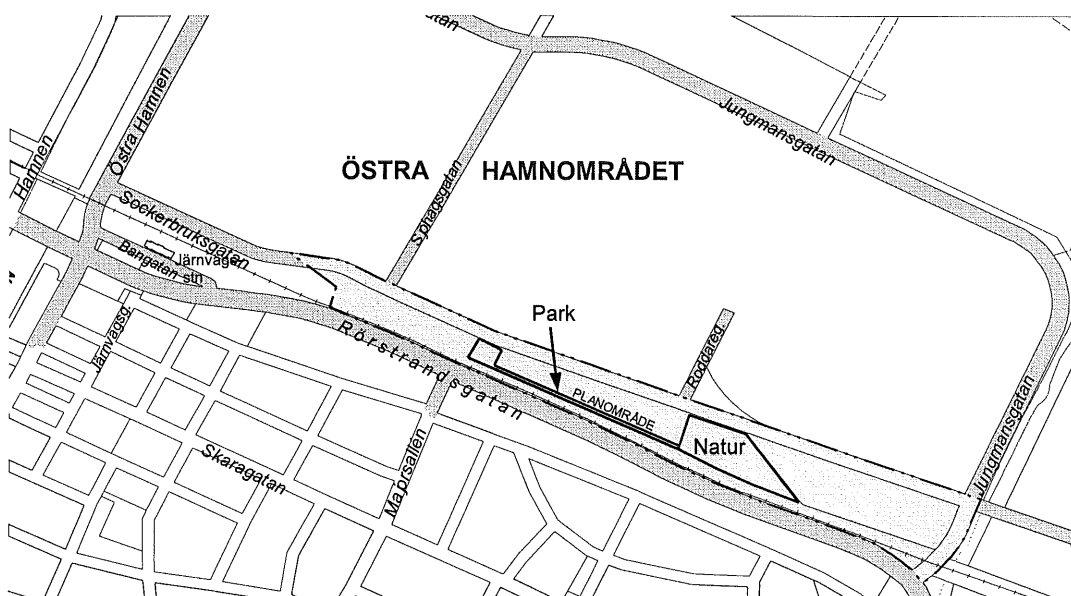
Inom området för järnvägsändamål kan byggnader som har anknytning till verksamheten få uppföras.

Skyddsrum

Inga skyddsrum krävs vid uppförandet av de nya byggnaderna.

Friytor

Natur



Naturmark och gatunät

Naturmarken föreslås att behållas på ömse sidor om stickspåret som finns vid korsningen Sockerbruksgatan – Roddaregatan. Naturmarken skall trädplanteras och utgöra ett grönt inslag som bryter raden med tomter. Området får tillfälligtvis användas som last- och lossningsområde. Se vidare under rubriken ”Järnvägstrafik”. Från naturområdet och västerut föreslås en smalt parkmarksområde anläggas mellan spåren och de föreslagna tomterna. Parkmarken föreslås att trädplanteras med pelarformad avenbok. Vid behov av insynsskydd kan även området komma att planteras med buskar.

Gator och trafik

Gatunät

Gatorna Östra Hamnen och Jungmansgatan förbinder infarten Rörstrandsgatan med hamnen och industrier i Östra hamnområdet och är därför lokalgator med relativt mycket transporter med tung trafik. Del av Jungmansgatan ligger inom planen. Planområdet gränsar till infarten Rörstrandsgatan, en huvudgata med ca 8000 fordon/dygn.



Befintlig gatussektion (Sockerbruksgatan)



Föreslagen gatussektion

Sockerbruksgatan föreslås att få en ny utformning inom planområdet. Det är på g att ledningar inte ligger i gatumark. Ledningarna, som ligger ca 0.6-2 meter in på tomtmark, föreslås ligga i mark avsedd för gång- och cykelväg. Gatans profil görs om så att körbanan och föreslagen gång- och cykelväg skiljs med en grönremsa som trädplanteras.

Från kvartersmarken i östra delen av planområdet får inga utfarter anordnas mot Jungmansgatan. För att inte splittra föreslagen gatuutformning av Sockerbruksgatan får endast en utfart per tomt anordnas och den maximala bredden av utfarten får vara högst 15 meter.

Gång- och cykelväg



Vid korsningen Majorsallén och Rörstrandsgatan finns en gång- och cykelvägsbro. Bron utgör en förbindelse mellan industriområdet norr om järnvägen och övriga staden. I övrigt finns mellan gång- och cykelvägsbron och Östra Hamnen en gång- och cykelväg på södra sidan av Sockerbruksgatan. Genom att Sockerbruksgatan föreslås att få en ny utformning i den östra delen så kommer gång- och cykelväg att finnas utmed hela Sockerbruksgatans sträckning.

På västra sidan av Östra Hamnen finns en gång- och cykelväg som förbinder Järnvägsbron och centrala delar på stadens östra sida. Utmed Jungmansgatans östra sida fram till Rörstrandsgatan finns också en gång- och cykelväg.

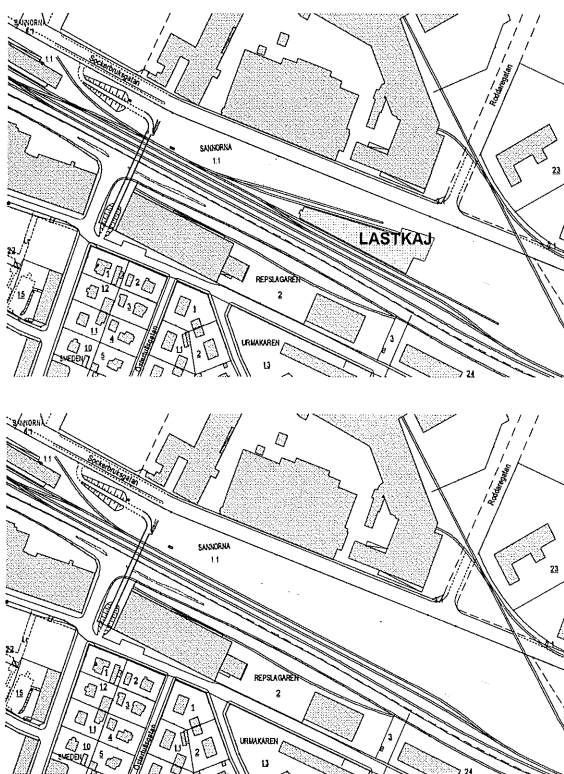
Järnvägstrafik

Inom planområdet finns Kinnekullebanan som går mellan Herrljunga i söder till Gårdsjö i norr. Inom spårområdet finns ett huvudspår som alla tåg till och från Lidköping använder.

Spåret trafikeras nästan uteslutande av persontåg. En bangård med en större lastkaj finns inom planområdet. Lastkajen möjliggör omlastning från biltransport till järnvägstrafik.

I planförslaget föreslås att lastkajen för omlastning mellan tåg och biltransporter tas bort. Lastkajen används inte mer än tillfälligt. Spår som hör till lastkajen föreslås att tas bort.

Omlastning av gods mellan tåg och biltrafik får i framtiden ske på särskild frilastningsyta. Frilastningsyta är en större hårdgjord yta där tåg och truck kan komma åt gods på järnvägsvagn från ömse sidor. Frilastningsyta kan anordnas i Östra Hamnen efter att stickspår har byggts ut. Lastning och lossning av godsvagnar kan fram



till dess frilastningsyta är anlagd tillfälligtvis ske inom planområdet på ytan för naturmark mellan kvarteren Hammaren och Tången. Mot Rörstrandsgatan och grannfastigheterna planteras träd för att dölja verksamheten och den asfalterade ytan. Rättigheten i planen att använda naturmarken som frilastyta gäller fram till genomförandetidens slut.

Spåret som finns längst norrut vid gång- och cykelvägsbron föreslås att tas bort för att ge möjlighet till en bättre tomtdisponering på den föreslagna kvartersmarken. Tre stycken stickspår ger möjlighet till att leda spårbunden trafik vidare ut till industriområdet i Östra hamnen. Det är ett stickspår vid korsningen Östra Hamnen-Sockerbruksgatan. Stickspåret slutar i dag söder om Sockerbruksgatan. Ett stickspår finns vid korsningen Sjöhagsgatan - Sockerbruksgatan. Detta stickspår slutar i dag inne på fastigheten Sockerbruket 1. Slutligen finns ett stickspår strax öster om korsningen Roddaregatan - Sockerbruksgatan. Det spåret går in till fastigheterna Hyveln 1 och Mejseln 21. Ingen kontinuerlig användning av stickspåren sker i dag. Spåret till fastigheten Hyveln 1 föreslås att tas bort då det inte längre används och för att kunna genomföra den föreslagna förändringen av gatusektionen för Sockerbruksgatan.

De stickspår som beskrivs ovan föreslås att finnas kvar då de möjliggör en framtida spåranslutning för befintliga och tillkommande företag i Östra hamnen.

Kollektivtrafik

Genom planområdet går Kinnekullebanan, som har klassats som länsjärnväg. För närvarande finns det endast persontrafik på Kinnekullebanan. En satsning gjordes 1991 på Kinnekullebanan vilket gjorde att antalet resande fördubblades. I länets infrastrukturplan finns 250-500 000 kronor upptagna för en spårupprustning. Det är i första hand sträckan Lidköping- Håkantorp som kommer att åtgärdas. För att få kortare restider till ex Göteborg och Stockholm bör fler åtgärder göras, t ex ytterligare spårupprustning, elektrifiering samt färre stopp utmed sträckorna.

Turtätheten för persontågen är 8 turer mot Vara/Herrljunga och 7 turer mot Mariestad/Gårdsjö.

Störningar

Buller och vibrationer

Utmed planområdets södra sida finns Rörstrandsleden. Hastigheten på den största delen av sträckan utmed planområdet är 70 km/tim. Hastigheten från korsningen Rörstrandsgatan-Majorsallén och vidare västerut är 50 km/tim. Vid bullerberäkningarna för biltrafikbuller har hela sträckan setts som en väg med hastighetsbegränsningen 70 km/tim.

Fordonsmängden är ca 8100 fordon per årsmedeldygn. Det ger ett utgångsvärde på ca 69,6 dBA från biltrafiken (10 % tung trafik). Gatan går i skärning i den östra delen av planområdet och där får man en bullerskärmseffekt av järnvägsbanken vilket reducerar bullernivån väsentligt.

Bullret har beräknats i fyra punkter utmed sträckan förbi planområdet. Avståndet mellan Rörstrandsgatan och de föreslagna småindustrierna/kontoren är i genomsnitt ca 35 meter och bullernivån utomhus beräknas att vara ca 64 dBA. Bullernivån understiger de 65 dBA utenvärde som är riktklinje för arbetslokaler. En normalfasad bullerreducerar ca 27-31 dBA vilket innebär att inomhusnivån av buller blir ca 33-37 dBA. Riktvärdet för ekvivalent bullernivå inomhus i arbetslokaler är 40 dBA.

För att få bullervärden från tågtrafiken som kan överstiga riktvärdet på den ekvivalenta bullernivån i arbetslokaler på 40 dBA så måste tåglängden per dygn ligga runt 3000 meter. Tåglängden i dag per dygn är ca 250 meter.

När det gäller maximalvärden så finns ett riktvärde angivet i "Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik" på 60 dBA för arbetslokaler. Riktvärdet för maximal ljudnivå är ba-

serat på talinterferens. Riktvärdet innebär att samtal kan föras på två meters avstånd med förhöjd röststyrka utan att taluppfattbarheten riskeras. Med arbetslokaler avses här arbetslokaler med tyst verksamhet (kontor). Om tågen har en hastighet på 50-70 km/tim tågen och korrektion för tågtyp, räls och avstånd får man ett utgångsvärde på maximalnivån på ca 82-85 dBA. En normalfasad dämpar ca 29-31 dBA vilket ger ett slutvärde på 51-56 dBA.

Även för de befintliga byggnaderna, godsmagasin och lokstall, bedöms inte bullernivån för maximalnivån överskridas. De beräknade värdena för godsmagasinet är 85-88 dbA vilket ger ett inomhusvärde på 54-59 dBA. I beräkningen har den tågtyp som bullrar mest använts.

Vibrationsmätningar är inte gjorda i området. Störningar av vibrationer bedöms inte som något påtagligt problem då området inte är nämnvärt trafikerat av tung trafik samt att det är ett låghastighetsområde. Några riktvärden för vibrationer för arbetslokaler finns inte.

Markradon och markföroreningar

I samband med den miljögeotekniska utredningen som gjordes i maj-juni 1999 gjordes markradonmätning i två punkter. Mätningarna visar att marken kan klassas som lågradonmark och därför erfordras inga särskilda byggnadstekniska åtgärder ur radonskyddssynpunkt.

Vatten- och jordprover har analyserats med avseende på metaller, mm och har konstaterats klart understiga rekommenderade gränsvärden.

Säkerhetsavstånd

Ett säkerhetsavstånd på 30 meter mellan spårmittpunkt och byggnad skall gälla. Spår som avses här är det spår som all tågtrafik sker på från och till Lidköping. Säkerhetsavståndet är baserat på en urspårning med tvärställd 27-metersvagn och med utrymme för räddningsfordon att ta sig förbi.

Vid stickspåret som korsar föreslagen kvartersmark vid godsmagasinet har spåret inte kunnat läggas på mark avsedd för järnväg då det inte skulle ge någon tomtmark kvar runt godsmagasinet. I planen har kvartersmarken som berörs avsatts som område som skall vara tillgängligt för allmän spårtrafik.

Hantering av farligt gods

På järnvägsspåren som ligger inom planområdet får ingen uppställning av järnvägsvagnar som innehåller farligt gods förekomma. Om transport med farligt gods kommer att ske på Kinnekullebanan till Lidköping får plats för uppställning efter riskbedömning ordnas på annan plats i Lidköping. I den kommande revideringen av fördjupad översiktsplan för Lidköpings centralort får områden som kan vara lämpliga för uppställning av farligt gods studeras mer ingående ur riskhänsyn. Rangering av farligt gods tillåts endast om det är oundgängligen nödvändigt.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

De föreslagna byggnaderna kopplas till Lidköpings kommunala vatten- och avloppsledningsnät. I den södra delen av Sockerbruksgatan finns vatten-, avlopps- och dagvattenledningar.

Inom tomtmark skall infiltration ske av dagvatten för att bibehålla grundvattennivån.

I förlängningen av Alehagsgatan och Roddaregatan finns en vattenledning. Området där

ledningen finns anges i planen som område för allmänna underjordiska ledningar.

Värme

Området ingår i Lidköpings fjärrvärmeområde.

El och tele

Inom planområdet finns en högspänningskabel som korsar marken som föreslås som mark avsedd för småindustri/kontor. Kabeln ligger utmed det stickspår som går till fastigheterna Hyveln 1 och Mejseln 21.

I förlängningen Alehagsgatan finns en 10 kV-kabel.

Områdena där kablarna ligger skyddas i planen som område avsett för allmänna underjordiska ledningar.

Administrativa frågor

Genomförandetiden är 5 år från det datum planen vinner laga kraft.

Stadsbyggnadskontoret i juni 2001



Kjell Larsson
stadsarkitekt



Bengt Göran Nilsson
stadsplaneingenjör

Detaljplan för del av Sannorna 1:1, Spårområdet Lidköpings kommun

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Detaljplanen är upprättad i februari 2001. Samråd kring planen beräknas ske i april 2001 och utställning för granskning i juli-augusti. Planen beräknas vinna laga kraft i oktober, förutsatt att inga överklaganden sker.

Genomförandetid

Genomförandetiden är fem år från det datum planen vinner laga kraft. Planen gäller alljämt därefter tills dess kommunen finner anledning att ändra den.

Ansvarsfördelning och fastighetsrättsliga frågor

Lidköpings kommun är huvudman för allmänna platser i planen.
Områden som föreslås som mark som skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar följs upp med ledningsrätt och kvartersmark som skall vara tillgänglig för allmän körtrafik och spårtrafik följs upp med servitut.

EKONOMISKA FRÅGOR

Planekonomi

Sammanfattning

Kostnader

Grundkarta och detaljplan	150
Grundundersökning	160
Ränta 12 månader, 6 %	19

Gatu- och VA-kostnader

<i>Gata och park</i>	1500
<i>Träd utmed Rörstrandsgatan</i>	285
<i>Frilastningsyta</i>	500

Total kostnad	2614
----------------------	-------------

Intäkter

Planavgift i samband med bygglov

60

RESULTAT

2554

Den ekonomiska redovisningen visar att kostnad för plan, grundkarta, grundundersökning, VA, gata och park är efter kända intäkter ca 2,5 miljoner kronor. För denna kostnad får kommunen en mer attraktiv infart till Lidköping och en komplettering i befintligt cykelvägsnät, en mer tilltalande utformning av Sockerbruksgatan samt en frilastningsyta. En del av kostnaden täcks utav intäkter från försäljning av marken. Anslutningsavgifterna är inte medtagna då de skall ge ett nollresultat.

Stadsbyggnadskontoret i juni 2001

Kjell Larsson
stadsarkitektBengt-Göran Nilsson
stadsplaneingenjör