

Antagen av KF 1994-02-22, § 19
Laga kraft 1994-04-27

Detaljplan för STATIONSOMRÅDET Vänersborgs tätort, Vänersborgs kommun

**Upprättad i oktober 1993
Reviderad i december 1993**

PLANBESKRIVNING

Handlingar

- Program (finns på planeringsenheten)
- Plankarta, skala 1:1000, med planbestämmelser
- Illustrationskarta
- Planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Samrådsredogörelse
- Utlåtande
- Geoteknisk undersökning (finns på planeringsenheten)

Planens syfte

Planområdet omfattar hela stationsområdet. Här skall bli ett resecentrum för både buss- och tågresenärer.

Det gamla stationshuset har renoverats och skall bli att fungera som terminalbyggnad. En långtidsparkering för resenärer skall anläggas på västra sidan av Gamla Hamnkanalen med gångförbindelse över bron.

Stationsplanens resecentrum skall byggas upp till en central punkt för resande med olika trafikslag.

Avsikten med resecentrum är att avlasta torget från dess terminalfunktion och att här binda ihop strömmar av gående, cyklande, bilar, bussar och tåg. Möjlighet finns också att få en nära förbindelse med kanaltrafiken som kan angöra vid gästhamnen.

En viktig del i satsningen på resecentrum är att binda ihop den södra sidan med den norra. Centrumsidan och stationen skall bindas samman med Vänerparken och dess högskola, vårdverksamhet, handel, boende m m. Det är också viktigt att det finns en enkel passage söderut med anknytning till Vassbotten, Vänerns innersta vik.

Torget avses även fortsättningsvis utgöra den centrala busshållplatsen.

Plandata

Lägesbestämning

Planområdet gränsar i söder till Vänerparken, i väster till Hantverkaregatan, i norr till kv Skonaren, Gamla Hamnkanalen och Järnvägsbacken samt i öster till Violén 4.

Areal

Områdets areal är cirka 20 000 m².

Markägförhållanden

Marken ägs av SJ och Vänersborgs kommun.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan -90

I översiktsplanens redovisning av tätortens utbyggnad ligger planområdet inom tätortsbebyggelse. Planförslaget berör riksintressen för kulturminnesvård och kommunikation.

Planförslaget innebär att man slår vakt om kulturintresset genom att stationshuset åsätts skyddsbestämmelser och att kommunikationerna främjas när samordning sker mellan olika trafikslag.

Detaljplan

För planområdet gäller detaljplaner fastställda 1975-07-21 och 1953-12-11. Se bil 1.

Bebyggelsemiljöprogram

I bebyggelsemiljöprogrammet för centrala Vänersborg antaget av kommunfullmäktige 1992-06-16 anges stationshuset som en kulturhistoriskt intressant byggnad.

Kommunala beslut

Kommunstyrelsen beslutade 1991-12-10 § 126 att uppdra åt planeringsenheten att arbeta fram en detaljplan för stationsområdet. Som program för planen gäller "Utredningsförslag nov -89 för Resecentrum i Vänersborg".

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Mark och vegetation

Stora delar av stationsplanen är asfalterad. Den befintliga långtidsparkeringen för SJ:s resenärer är grusbelagd med stora lövträd runt om. För att stationsplanen skall bli en funktionell bussterminal med nära anknytning till terminalbyggnaden måste större yta än idag tas i anspråk för trafikändamål, även den befintliga parkeringen med sin växtlighet. Träden skall sparas så långt det är möjligt (se skiss).

Sedan förutsättningarna ändrats angående antalet busshållplatser mot det som anges i utredningen nov -89 kan fler träd och grönytor sparas, dock måste en expansionsmöjlighet finnas, se illustrationskarta.

Refuger med grönska och väderskydd, varierande ytskikt, asfalt, stensättningar etc för att markera de olika trafikslagen, skall anordnas på ett klart och tydligt sätt, se bil 2. Nya träd skall planteras, se bil 3.

En ny parkeringsplats för tåg- och bussresenärer skall anläggas på västra sidan av Hamnkanalen på mark där vegetationen består av högt gräs och något enstaka träd.

Geotekniska förhållanden

En geoteknisk undersökning för tunneln under järnvägen har gjorts av VBB VIAK 1992-06-08.

Den visar att tunneln och anslutande ramper går över mark som är uppfylld 2 - 3,5 m.

Jorden under fyllningen består av 0 - 0,5 m gyttjig lera och därunder en lös - halvfast siltig lera ner till 9 - 16 m djup. Leran överlagrar 0,5 - 2 m friktionsjord på fast morän eller berg.

Grundvattennivån ligger på ca +44,7 och följer troligen vattennivån i kanalen.

Rekommendationer för anläggning av tunnel och ramper ges i utredningen.

Bebyggelse

Användning

Stationsområdet används idag både för tåg- och busstrafik. Övervåningen hyrs ut som kontorslokaler. Bottenvåningen inrymmer väntsal, servering och annan service som hör till ett resecentrum. Varje plan är ca 390 m². Tillgängligheten har anpassats för rörelsehindrade med ramper, till stationshus och perronger.

Intill stationshuset ligger ett ställverk.

Bevarande

Stationshuset från 1867 har genomgått en total renovering. Fasaden har mycket kvar av sitt originalutseende, inomhus är allt förändrat. Man har också gjort en tillbyggnad, ett trapphus, vid den östra gaveln.

Byggnaden bedöms vara så värdefull för stadens miljö att den åsätts långtgående skyddsbestämmelser. För att bevara dess karaktär skall fasaden utgöras av liggande träpanel och taket skall var plåtbeklätt.

Vattenområde

I planområdet ingår den del av Gamla Hamnkanalen som är överbyggd med en järnvägsbro. På bron finns också gångförbindelse mellan den nya parkeringsplatsen och stationsområdet.

Trafik

Infarten till området skall vara kvar på samma ställe som idag, korsningen Järnvägsbacken/Hamngatan. Den måste byggas om och anpassas till utformningen av det nya busstorget. En ny hållplats för tätortsbussar anläggs på Järnvägsbackens södra sida och ersätter hållplatsen på Hamngatan.

Trafikytan på busstorget är enbart för bussar men ett utrymme för inlastning till Grönsakslagret, som gränsar till planområdet, skall ordnas.

Busshållplatserna föreslås samlade dels kring en stor mittrefug dels nära tågplattformen längs spår 1.

Korttidsparkering, taxi- och angöringsplatser skall ligga i direkt anslutning till terminalbyggnaden.

Långtidsparkering med ca 50 p-platser skall ligga på västra sidan om Gamla Hamnkanalen, med infart från Hantverkaregatan. Den skall ägas av kommunen som hyr ut p-platserna.

Gång- och cykeltrafik som korsar järnvägen

Ett gång- och cykelstråk korsande järnvägen ses som mycket angeläget och skall anläggas mellan Hamngatan och Vänerparken, utefter Gamla Hamnkanalen. Detta gång- och cykelstråk skall förbinda dels gc-trafik Dalbobron - Vänerparken, strandnära gc-trafik runt Huvudnäsön samt Vänerparken - Resecentrum.

Skissen nedan visar var gång- och cykeltrafiken ansluter till stationsområdet.

Utförandet av gc-stråkets korsning med järnvägen har utretts: tunnel eller plankorsning. Förutom kommunen ställer här Banverket långtgående krav på säkerhet i samband med järnvägstrafiken.

Skälen till detta och de vägningar som gjorts mellan de två korsningsalternativen redovisas nedan.

Kostnader

En kostnadsberäkning har gjorts (1992) av en gång- och cykeltunnel under järnvägen: 8,5 milj kr.

Stadsbilden

En tunnel med långa ramper på var sida (60 m) är ett främmande inslag i småstadsmiljön. Den bildar en avskärande barriär mot Hamnkanalen. Kopplingen mot Hamnkanalen är av kulturhistoriskt intresse.

Tillgänglighet

Tunneln kräver långa ramper men blir ändå rätt brant. Den medger passage av gående och cyklande utan att hänsyn behöver tas till tågtrafiken.

En tunnel befaras upplevas som negativ - obehagligt att ge sig ner i tunnelmiljö. I staden i övrigt finns inga konstbyggnader av ett sådant slag, det är ett främmande inslag för människorna.

Trafikbelastning

Den tågtrafik som försiggår inom stationens spårområde är idag mycket begränsad. Det finns förhoppningar att den skall utvidgas, men någon intensiv tågtrafik kan inte förutses inom den planeringstid som kan överblickas.

Tågens hastighet är begränsad dels p g a att tågen stannar vid stationen men också för att den rörliga bron över trafikkanalen i väster ger en hastighetsbegränsning.

En korsning av gammal hävd

I det läge där plankorsningen redovisas har järnvägen sedan gammalt korsats av såväl gående som bilar söderifrån.

Sammantaget bedöms en korsning i plan vara en tillfredsställande lösning med de förhållanden som råder idag och som kan förutses inom en överblickbar tid. En satsning på ett tunnelbygge skulle idag vara en obefogat stor och kostsam åtgärd.

Plankorsningen utrustas med erforderliga säkerhetsanordningar. En skjutgrind är en tänkbar lösning.

En plankorsning bedöms vara godtagbar med hänsyn till risker och den samlade samhällsekonomin.

Ett markreservat läggs in för en ev framtida planändring för tunnel.

Teknisk försörjning

Ledningar för vatten, dagvatten, avlopp och el finns i området.

Uppvärmning av stationshuset sker med fjärrvärme.

Genomförandetid

Genomförandetiden slutar 10 år efter det att planen vunnit laga kraft.

Genomförandet beroende av finansieringen

Utbyggandet av busstorg och övergång är i hög grad beroende av finansieringen. Statliga bidrag förutsätts. Om sådana bidrag inte skulle ges kan genomförande inte ske. För närvarande är det inte möjligt att med full säkerhet uttala sig om att erforderliga bidrag kommer att ställas till förfogande. Det är därför viktigt att slå fast att genomförandet är beroende av bidragen.

PLANERINGSENHETEN

Karin Wolff

Maj-Britt Andrén Alm

Revidering

På detaljplanekartan, illustrationskartan samt markbyteskartan (bil 4) har en gränsjustering gjorts ang långtidsparkeringen.

I planbeskrivningen har trädplanteringsförslaget (bil 3) kompletterats ang el- och fjärrvärmeledningar samt har några träd justerats.

I genomförandebeskrivningen har ett tillägg gjorts under rubriken ”Ansvariga för genomförandefrågor” ang plantering enl trädplanteringsförslaget.

I genomförandebeskrivningen har även gjorts en justering av kostnaderna under rubriken ”Ekonomiska frågor” ang kostnader för busstorg och långtidsparkering samt för fastighetsbildning och marklösen.

Rättelse

Upprättandedatum på plan- och genomförandebeskrivningen har justerats för att stämma med försättsbladets och kartornas datum.

PLANERINGSENHETEN

Karin Wolff

Maj-Britt Andrén Alm