



Trollhättans Stad
Stadsbyggnadsförvaltningen

Detaljplan för del av **RESECENTRUM M M** Tingvalla



ANTAGANDEHANDLING

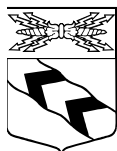
Stadsbyggnadsförvaltningen
STADSARKITEKTKONTORET
Upprättad i mars 2011

ANTAGEN AV BTN 2011-04-28

LAGA KRAFT 2011-05-27

Tillhör Byggnads- och trafiknämndens
beslut 2011-04-28, § 62 betygar;

Peter Andersson
ordförande



Trollhättans Stad
Stadsbyggnadsförvaltningen

Detaljplan för del av **RESECENTRUM M M** Tingvalla

09F ANTAGANDEHANDLING

PLANBESKRIVNING

Handlingarna består av:

- plankarta och planbestämmelser
- planbeskrivning
- genomförandebeskrivning
- utlåtande efter utställning

Övriga handlingar:

- fastighetsförteckning
- grundkarta
- illustrationer
- samrådsredogörelse

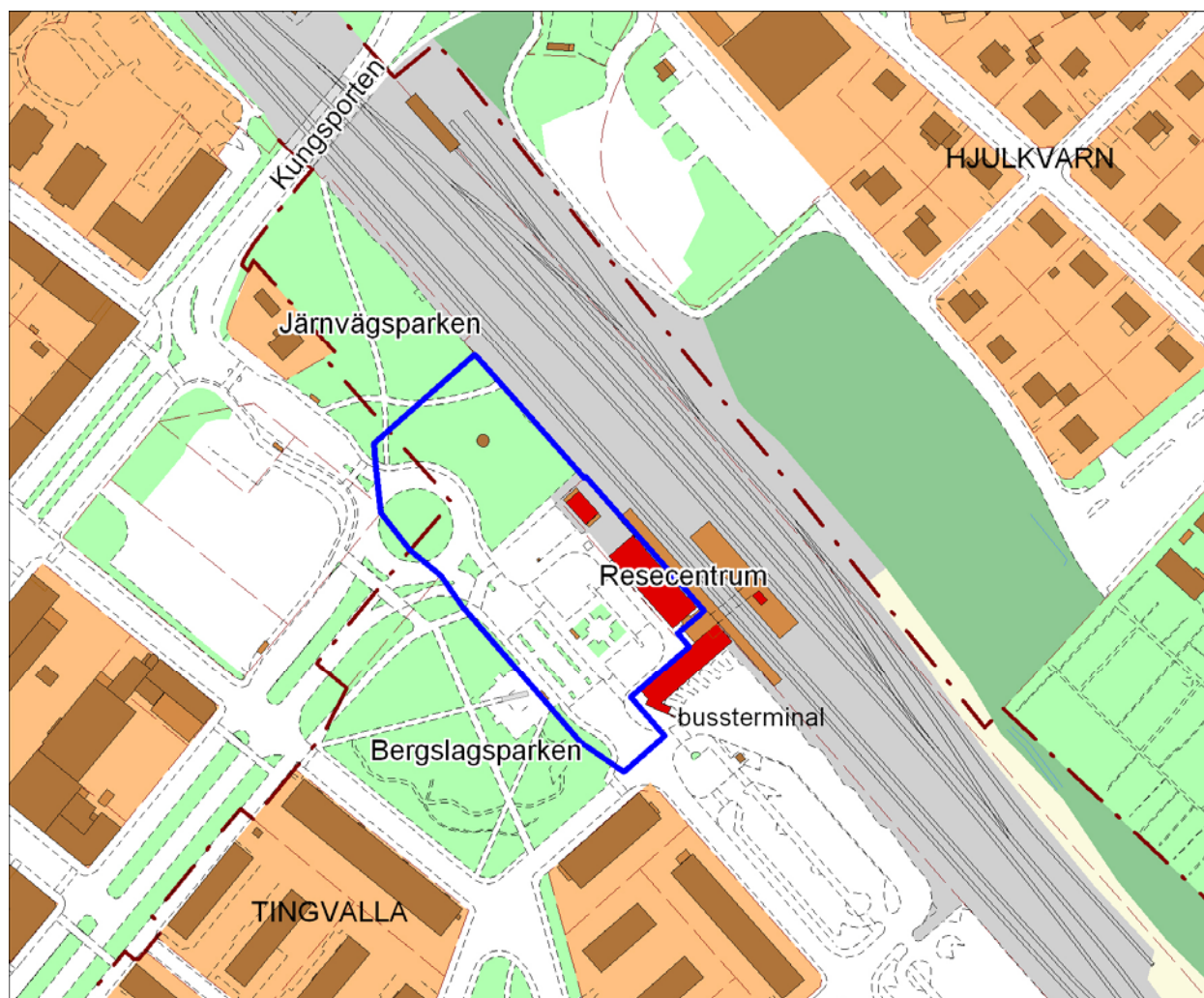
BAKGRUND OCH SYFTE

Under 2012 (preliminärt december) kommer dubbelspåret för järnvägstrafiken till Göteborg att tas i bruk. I anslutning till detta har Trollhättans Stad beslutat att bygga ut Resecentrum för ytterligare busstrafik samt anlägga en gångförbindelse till en ny pendelparkering norr om stationsområdet. Resecentrum skall bli navet i kollektivtrafiken med bytesmöjligheter mellan tåg, regionbuss- och stadsbusstrafik. Enkla och tydliga lösningar skall eftersträvas liksom god orienterbarhet och koppling till Centrum och Högskolan Väst.

Gällande detaljplaner ger stöd till anläggande av gångförbindelse samt, till viss del, utveckling av Resecentrum och ny pendelparkering. Som underlag finns ett av Arkitekterna Krook&Tjäder upprättat förslag, "Trollhättans Resecentrum, Förprojektering inför detaljplan, 2009-08-25". Förslaget har därefter bearbetats av stadsbyggnadsförvaltningen och Abako arkitekter. Ny detaljplan föreslås upprättas för "ny lokalbussterminal" väster om stationshuset. För utvecklingen av befintlig regionbussterminal inklusive parkering har gällande detaljplan ändrats (aktnr ÄD1-2010).

Denna detaljplan är en omarbetning av detaljplanen för Resecentrum m m som antogs av kommunfullmäktige 1996-12-09, laga kraftvunnet beslut 1997-12-18, (detaljplan aktnr D5-1997). Förslaget omfattar del av denna detaljplan, området kring och nordväst om stationsbyggnaden samt del av Bangårdsgatan. Det avviker från gällande detaljplan genom att cirka 1200 kvm allmän platsmark/ PARK, ingående i Järnvägsparken, föreslås tillföras område för Resecentrum (T₁).

Detaljplanen syftar till att kunna uppföra ny lokalbussterminal, viss korttidsuppställning för hämtning och lämning av passagerare med bil, uppställningsplats för taxi m m. Stationsbyggnaden, "stationsgrillen" samt "torgytan" framför stationshuset omfattas även av detaljplanen.



Planområdets läge

PLANDATA

Planområdet är beläget vid nuvarande Resecentrum. Det avgränsas av järnvägsområdet—regionbussterminalen—Bergslagsparken/ Järnvägsrondellen och innefattar del av Järnvägsparken i nordväst. Planområdet omfattar cirka 1,0 hektar.

Sammanställning ytor

Kvartersmark/ Resecentrum	~0,5 ha
Allmän platsmark/ gata	~0,4 ha
Allmän platsmark/ park	~0,1 ha

Stationshuset och den närliggande "stationsgrillen", belägna på fastigheten Silverbacken 2, ägs av Jernhusen AB. All övrig mark inom planområdet ägs av Trollhättans kommun.

PLANENS FÖRENLIGHET MED MILJÖBALKEN

Sammantaget bedöms detaljplanen vara förenlig med en från allmän synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurser enligt 3 kap. Miljöbalken.

BEDÖMNING AV MILJÖPÅVERKAN

När detaljplan upprättas, skall kommunen ta ställning till om den bedömer att en miljöbedömning enligt MKB-förordningen (SFS 2005:356) måste göras eller inte. Detta ställningstagande skall motiveras.

Miljöbedömning krävs inte för detaljplaner som avser "små områden på lokal nivå" under förutsättning att de inte omfattas av kriterierna i MKB-förordningens bilaga 4.

Förslaget innebär en mindre utvidgning av befintligt resecentrum genom att cirka 1200 kvm allmän platsmark överförs till kvartersmark. En detaljplan enligt förslaget bedöms vara liten på lokal nivå och, det den föreslår, omfattas inte av kriterierna i MKB-förordningens bilaga 4. Ingen negativ påverkan på riksintresset kan förväntas. Det innebär att genomförandet av detaljplanen inte kan anses medföra "betydande miljöpåverkan" och därför inte behöver genomgå miljöbedömning. Miljökonsekvensbeskrivning skall därför inte upprättas.

Länsstyrelsen har framfört att man delar kommunens uppfattning att ett genomförande av detaljplanen inte kommer att ge upphov till betydande påverkan på miljön.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan

Översiktsplan 2003, *Vårt framtida Trollhättan*, antogs av kommunfullmäktige 2004-02-16. Av dess fördjupning på stadsdelsnivå, *Centrala Staden*, framgår bl a att:

Stadskärnan skall utvecklas mot ett aktivt, dynamiskt, kreativt och attraktivt område med en mångfald aktiviteter och funktioner såsom rik och varierad handel, kultur, utbildning, boende och arbetsplatser med prioritering av arkitektur och gestaltning samt god miljö för ett långsiktigt hållbart samhälle med god kontakt med älvrummet—stadsparken och bevarandet av den speciella och kulturhistoriskt värdefulla karaktären. Tryggheten och tillgängligheten skall ökas, parkeringsmöjligheterna och kollektivtrafiken förbättras samt gång- och cykelvägnätet kompletteras.

Centrala staden, särskilt stadskärnan, är en viktig målpunkt för kollektivtrafiken. Resecentrum och Drottningtorget är de två naven där resecentrum alltmer utvecklas mot "huvudnavet" även för busstrafiken.

Riksintressen

Planområdet berörs av riksintresse för flygtrafik (Miljöbalken 3 kap 8 §), avseende den hinderfria höjden. Järnvägen utgör riksintresse för kommunikationer (Norge/Vänerbanan).

Trafikledsplan

I trafikledsplanen från 1996 har Drottninggatan och Bangårdsgatan/ Elfhögsgatan status som huvudgata från/genom centrum till Tingvalla i öster och Hjulksvarn/ Stallbacka industriområde i norr.

Energiplan

Energiplan för Trollhättans kommun antogs av kommunfullmäktige 2003-11-17. Denna hänvisar till tidigare energiplaner (1994 och 1998) avseende uppvärmning. I energiplanen redovisades införandet av en särskild detaljplanebestämmelse. Kommunfullmäktige antog i februari 2010 ett dokument med "Krav på energieffektiva byggnader i Trollhättan". Där framgår hur planbestämmelsen skall formuleras och tolkas.

"Uppvärmning får endast ske med fjärrvärme eller annan miljöanpassad värme. Byggnader med högst 500 m² bruttoarea undantas. Det skall tolkas som att värmen inte produceras med olja, kol, naturgas eller torv, inte heller med el, helt eller delvis, under perioden november t o m mars."

Kulturmiljöprogram

Kommunens kulturmiljöprogram, antaget av kommunfullmäktige 1992-02-24, redovisar följande kulturhistoriskt intressanta byggnader/miljöer inom och i anslutning till planområdet:

Vid "Resecentrum" utgör det gamla stationshuset (1870-tal) den sista kvarvarande stationen längs Bergslagsbanan inom kommunen och skyddas enligt PBL 3:12. Ingående i "stationsområdet" finns även det lilla vattentornet (uppfört 1924) i fonden på Drottninggatan som utgör ett karaktäristiskt landmärke i staden.

Norr om Elfhögsgatan, nordväst om planområdet, finns ett äldre bostadshus, uppfört på 1870-talet, med ett karaktäristiskt läge på en höjdplatå vid Kungsgatan.

Riskhanteringsplan

Ny riskhanteringsplan—farliga ämnen och farligt gods—antogs av kommunfullmäktige 2004-01-28. Planen skall utgöra underlag vid bland annat upprättande av detaljplaner. Föreslagna rekommendationer skall kunna användas direkt i det enskilda fallet och minska behovet av utredningar.

Detaljplaner

Inom planområdet

D5-1997 Detaljplan för Resecentrum m m (omfattar nuvarande Resecentrum)

SI-1937 Stadsplan för Håjums- och Skrällebergsområdet (del av Bergslagsparken)

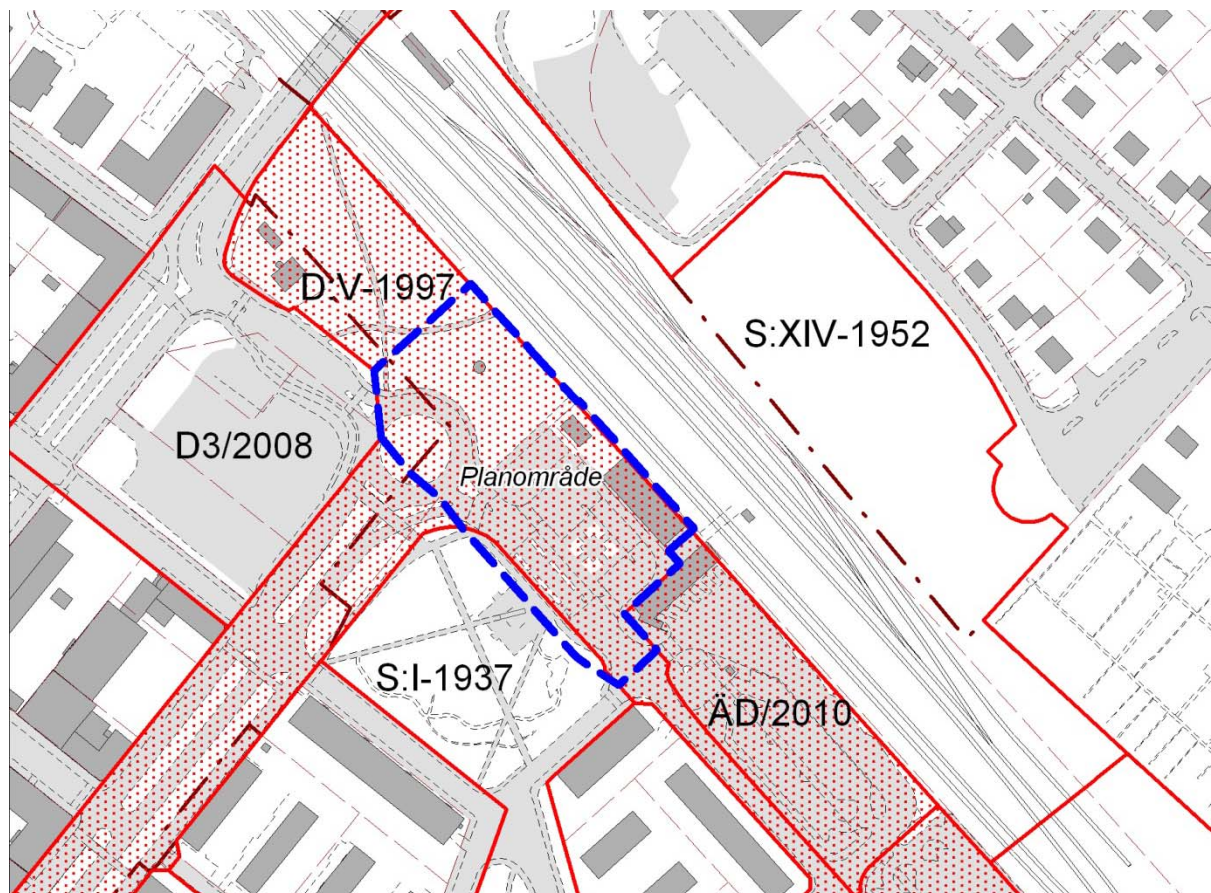
I anslutning till planområdet

SXIV-1952 Stadsplan för Järnvägsområdet (omfattar bangården m m)

D3-2008 Detaljplan för kv Mars m m (omfattar bostäder m m, ej utbyggt i dagsläget)

ÄD1-2010 Ändring av detaljplan för Resecentrum m m (omfattar ny regionbuss-terminal)

Detaljplan för kv Mars m m har genomförandetid som slutar 2012-12-31. Ändring av detaljplan för Resecentrum m m har genomförandetid som slutar 2015-12-31. Övriga detaljplaner/ stadsplaner saknar genomförandetid men gäller som detaljplaner enligt PBL.



Översikt gällande planer

Planprogram

Särskilt planprogram behövs inte. Detaljplanen följer i huvudsak översiktsplanen och omfattar endast en mindre utvidgning av befintligt resecentrum.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur

Mark och vegetation

I anslutning till stationsbyggnaden finns i huvudsak hårdgjorda ytor avsedda för transporter samt för gående och cyklister. Anlagda planteringar, sitt- och mötesplatser samt planterade träd fungerar som rumsbildande element i en i övrigt steril miljö. Bangårdsgatan avgränsar mot Bergslagsparken som med sina gångstråk leder fotgängare mot Centrum och Högskolan. Planterade träd och öppna gräsytor mot Bangårdsgatan övergår i en tätare busk- och trädvegetation i söder.

Järnvägsparken i norr har naggats i kanten vid utbyggnaden av Järnvägsrondellen på 1990-talet. Här finns ett tydligt markerat bergsparti (cirka 3 meter högt) på vars "topp" det gamla vattentornet är placerat.

Anläggande av nya bussuppställningsplatser inklusive tillfarter, nordväst om stationsbyggnaden, tar i anspråk del av Järnvägsparken, cirka 1200 kvm. Intrånget innebär sprängningsarbeten samt att flera större träd måste tas ned. Då området i anslutning till Järnvägsrondellen är viktig för stadsbilden, måste vid projekteringen planeras för att minimera sprängningssår och kunna genomföra en omsorgsfull återplantering. Efter samrådet har bussuppställningen och tillfarten flyttats något åt nordväst. Åtgärden påverkar huvudsakligen infarten från Järnvägsrondellen som nu istället går "runt" vattentornet.



Illustration Abako arkitekter

Geoteknik

De geotekniska förutsättningarna bedöms vara mycket goda. Marklagren består av tunna jordlager ovan berg, i nordväst mot Järnvägsparken finns berg i dagen. Inom planområdet finns inga förutsättningar för att stabilitetsproblem skall kunna uppkomma.

Radon

Särskild radonutredning har inte utförts. Enligt kommunens översiktliga geostrålningskartor bedöms planområdet utgöra normalradonmark. Då byggnader inte är avsedda för permanent vistelse behövs inga särskilda bestämmelser avseende radonskyddad grundläggning.

Resecentrum

Nuvarande resecentrum byggdes ut i slutet av 1990-talet. Då tillkom bl a terminalbyggnaden för regionbussarna vilken har underlättat byte mellan tåg och regionbussar. Lösningen för stadstrafiken/ lokaltrafiken har däremot inte varit optimal

genom att de olika linjernas hållplatser är utspridda längs Drottninggatan, Elfhösgatan och Bangårdsgatan.

Under 2012 (preliminärt december) kommer dubbelspåret för järnvägstrafiken till Göteborg att tas i bruk. I anslutning till detta har Trollhättans Stad beslutat att bygga ut Resecentrum för ytterligare busstrafik samt anlägga en gångförbindelse till en ny pendelparkering norr om stationsområdet. Resecentrum skall bli navet i kollektivtrafiken med bytesmöjligheter mellan tåg, regionbuss- och stadsbusstrafik. Enkla och tydliga lösningar skall eftersträvas liksom god orienterbarhet och koppling till Centrum och Högskolan Väst.

En utredning angående utformningen av ett nytt resecentrum genomfördes under 2009 genom Arkitekterna Krook&Tjäder, "Trollhättans Resecentrum, Förprojektering inför detaljplan". Olika alternativ presenterades och diskuterades. Det slutliga valet föll på en "kompakt" lösning med nära koppling mellan de olika trafikslagen och minimala avvikelser från gällande linjesträckningar för stadstrafiken.

Förslaget har därefter bearbetats av stadsbyggnadsförvaltningen och Abako arkitekter. Lokalbusterminalen har flyttats åt nordväst vilket medför att angöring med bil till stationshuset, inklusive korttidsuppställning, och taxiuppställning, kan finnas kvar. Istället för tidigare föreslagna gångbro mellan stationsområdet och den nya pendelparkeringen föreslås nu en förlängning av befintlig gångtunnel.

Inga av de anläggningar som planeras innebär påverkan på riksintresset för flygtrafiken eller järnvägen.

Nedan redovisas en sammanfattande illustration som omfattar hela "Projekt Resecentrum".



Översikt, Abako arkitekter

Kultuhistoriskt värdefull bebyggelse

Stationsbyggnaden som är omnämnd i Kulturmiljöprogrammet har skydd enligt PBL 3 kap. 12§. Det innebär att byggnaden inte får förvanskas. Ändring av byggnad skall utföras varsamt så att byggnadens karaktärsdrag beaktas och dess byggnadstekniska, kultuhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden tas tillvara.

Stationshus av rött tegel (1870-tal) invid gamla Bergslagsbanan. Byggnaden är uppförd efter typritning av Axel Kumlin och är den enda kvarvarande stationen utmed Bergslagsbanan i kommunen.

Även det gamla vattentornet i Järnvägsparken omfattas av skydd enligt PBL 3:12. Vattentornet uppfördes 1924 och användes för ångloken. Det utgör ett viktigt landmärke för resenärerna samt, ur stadsbildssynpunkt, i fonden av Drottninggatan.

Särskilda planbestämmelser utformas som skydd för byggnaderna:

Högsta tillåtna byggnadshöjd och taknockshöjd är lika med nuvarande byggnadshöjd och taknockshöjd för befintliga byggnader.

- q₁ Byggnad eller del av byggnad får inte rivas.*
q₃ Byggnadens exteriör skall underhållas så att dess särart bevaras. Vid ändring/ renovering skall exteriört användas sådant material, färg och utseende som överensstämmer med byggnadens karaktär eller originalutförande. Tak skall vara belagt med rött lertegel.

Utökad lovplikt:

Bygglov krävs även för utbyte, flyttning och igensättning av fönster och ytterdörrar samt för underhållsåtgärder som avser byggnads yttre, inklusive ändring av färgkulör och byte av takmaterial.



Vy över Resecentrum med stationsbyggnaden och vattentornet

Gator och trafik

Gatunät

Drottninggatan—Bangårdsgatan—Elfhögsgatan utgör huvudgator för trafik till och från centrum. Hastigheten är begränsad till 50 km/h. Vid utbyggnad av resecentrum och ytterligare busshållplatser längs Bangårdsgatan är det väsentligt ur trafiksäkerhetssynpunkt, för framförallt gående och cyklister, att hastigheten hålls nere. Bangårdsgatan kommer att höjas upp i anslutning till busshållplatserna för att prioritera gångtrafiken till och från resecentrum och vid byte av trafikslag. Tillfart till resecentrum sker från Bangårdsgatan och Järnvägsrondellen.

Gång- och cykeltrafik

Längs Bergslagsparken samt Elfhöggsgatan finns en gång- och cykelväg anlagd. Ny gångväg byggs ut från resecentrum mot Högskolan Väst och färdigställs under 2011. Utbyggnaden av resecentrum innebär utbyggnad av ett tydligare gångstråk genom Bergslagsparken mot centrum. Cykelstråk föreslås även längs Tingvallavägen och vidare genom Bergslagsparken, fram till Järnvägsrondellen.

Vid projekteringen kommer även stor vikt att läggas vid att redovisa tillräckligt med och bra lokaliserade cykelparkeringar samt säkra gång- och cykelvägar fram till dessa.

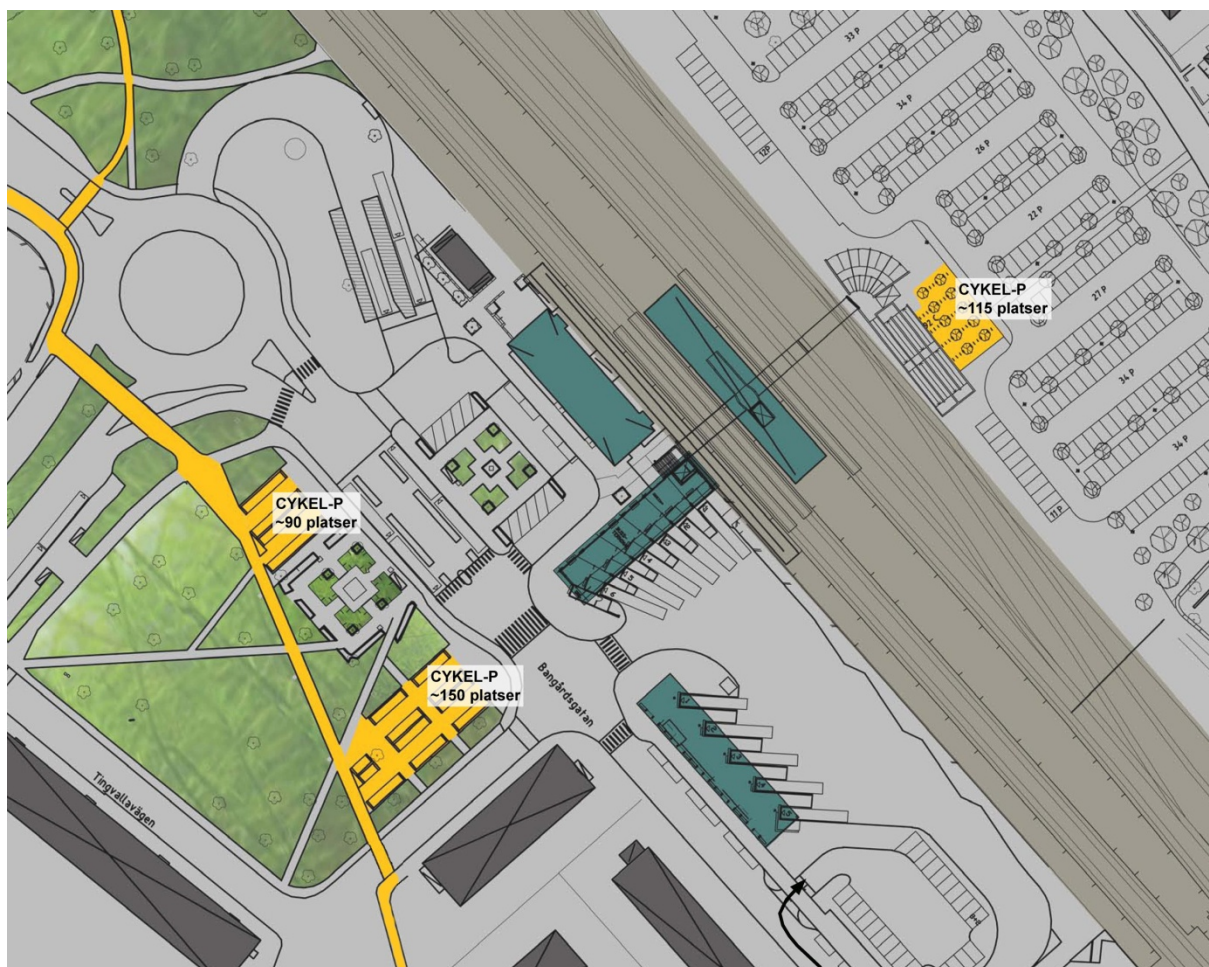


Illustration cykelstråk och cykelparkering, Abako arkitekter



Cykelparkeringen vid "stationsgrillen" måste flyttas

Kollektivtrafik

Dagens kollektivtrafiklösning kan bäst illustreras av Västtrafiks översiktskarta över Trollhättans resecentrum och de olika hållplatslägena samt vägvisning mot Drottningtorget.



Västtrafiks översiktskarta. Regionbussarna utnyttjar dockningsterminalen, platserna 1-6. Stadstrafiken använder hållplatsläge A-D samt L.

I samband med invigningen av dubbelspåret till Göteborg, december 2012, räknar Västtrafik med en betydligt ökad andel kollektivtrafikresenärer. Stadstrafiken föreslås bli att anpassas till tågtiderna i syfte att skapa en snabb, bekväm och konkurrenskraftig kollektivtrafik. Det innebär också att antalet hållplatslägen måste dimensioneras för att alla stadsbussar är på plats samtidigt.

För regionbussarna tillkommer fem nya dockningsplatser i utbyggd terminalbyggnad längs Bangårdsgatan. För stadstrafiken redovisas sammanlagt tio platser, fyra vid Bangårdsgatan, fyra väster om stationsbyggnaden samt två platser längs Drottninggatan mot Bergslagsparken.

Del av Bergslagsparken (cirka 800 kvm), närmast Bangårdsgatan, som ingår i stadsplan SI-1937 under beteckningen "Allmän plats—gata eller torg", används idag för busshållplats samt gångbana. Området föreslås istället ingå i denna detaljplan som HUVUDGATA.



Illustration busshållplatser, Abako arkitekter

Parkering

Genom utbyggnaden av regionbussterminalen försvinner en stor del av nuvarande pendelparkering (långtidsparkering). Ny pendelparkering föreslås bli anlagd norr om bangårdsområdet. Korttidsparkering vid angöring är även fortsättningsvis möjlig vid stationshuset samt föreslås tillkomma vid den nya terminalbyggnaden.

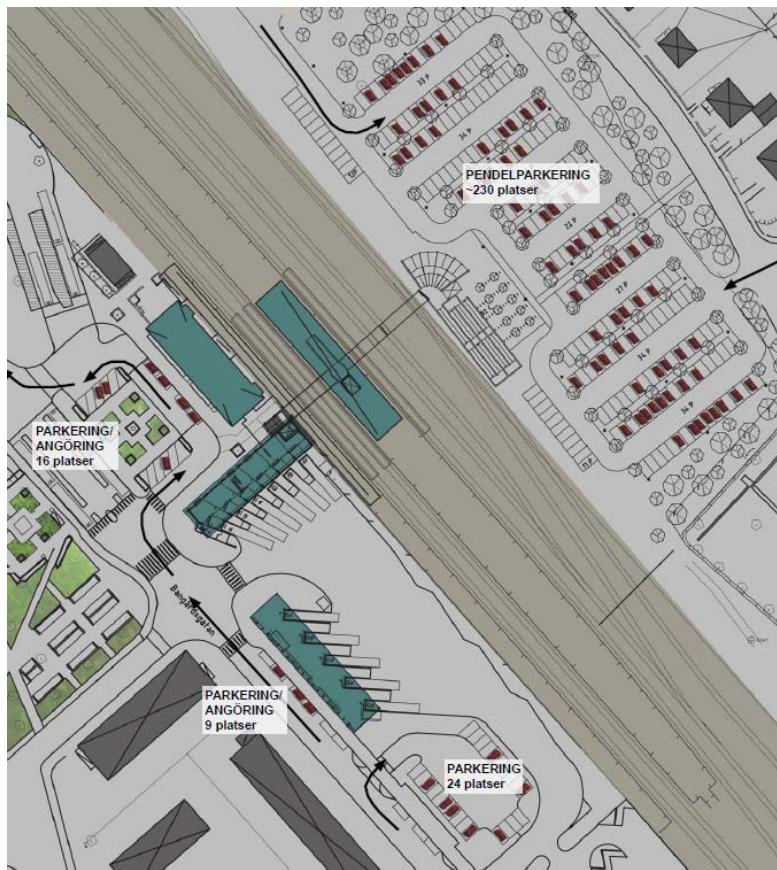


Illustration parkering, Abako arkitekter

Hälsa och säkerhet

Buller

Detaljplanen och det den föreslår påverkar i sig inte närliggande bostadsbebyggelse. Bangårdsgatan ingår i huvudvägnätet och är i gällande detaljplan utlagd som HUVUDGATA. Ett utbyggt resecentrum med fler bussuppställningsplatser genererar dock sannolikt mer busstrafik vilket kan medföra ökat trafikbuller. Ett förändrat resebeteende till förmån för kollektivtrafiken kan å andra sidan medföra minskad biltrafik. Detaljplanen för Resecentrum (D5-1997) behandlade bullerfrågan särskilt. Regeringen förelade kommunen att införa särskilda bullerbestämmelser:

- *Buller från gatutrafik inom planområdet får inte orsaka högre ljudnivå än 30 dB(A) ekvivalent/dygn eller 45 dB(A) maximalt kl 22-06 i bostadsrum inom fastigheter som direkt gränsar till planområdet.*
- *Buller från busstrafik inom område betecknat T₁ får inte orsaka högre ljudnivå än 30 dB(A) ekvivalent/dygn eller 45 dB(A) maximalt kl 22-06 i bostadsrum inom fastigheterna Tigern 3 och Tigern 8.*

Planbestämmelsen är fortsatt gällande för bostadsfastigheter som berörs av detaljplanen för Resecentrum m m (D5-1997).

Vid arbetet med "Ändring av detaljplan för del av Resecentrum m m", uppmärksammades särskilt utbyggnaden av regionbussterminalen. Genom planbestämmelse föreskrivs att terminalbyggnaden mot Bangårdsgatan skall utföras med "tät vägg", med hänsyn till buller och ljussken från bussarna inom terminalområdet.

Luft—miljökvalitetsnormer

Trafiken förorsakar utsläpp av luftföroreningar. Kväveoxid, kvävedioxid, koloxid samt bensen utgör indikatorer på avgaser från trafiken.

Miljöförvaltningen utför mätningar vid några platser inom centrum, exempelvis Bangårdsgatan. Uppmätta halter av kvävedioxid understiger de gränsvärden som utgör miljökvalitetsnorm. Partikelhalten (PM 10) har vid enstaka tillfällen i centrum konstaterats överskrida gällande miljökvalitetsnormer.

Transporter av farligt gods

Järnvägen utgör transportled för farligt godstrafik. Även om befintliga och föreslagna anläggningar/ byggnader finns inom 100 meter från järnvägen, bedöms inte detta ställa krav på någon fördjupad riskanalys. Det viktigaste är att vid projekteringen tillgodose Räddningstjänstens krav på tillgänglighet till spårområdet.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Utbyggnad av resecentrum påverkar inte befintliga VA-anläggningar.

Dagvatten

Ytterligare hårdgjorda ytor ökar behovet av avledning av dagvatten. Dagvattenledningar ansluter till tunnel vid Bergslagsparken.

Elförsörjning

För distributionsnätet svarar Trollhättan Energi AB (TEAB).

Tele

För distributionsnätet svarar TeliaSonera.

Uppvärmning

Fjärrvärmenätet ansluter till stationsbyggnaden.

Särskild planbestämmelse införs med innebörden att *"Uppvärmning får endast ske med fjärrvärme eller annan miljöanpassad värme. Byggnader med högst 500 m² bruttoarea undantas."*

KONSEKVENSER VID GENOMFÖRANDE

Nedan följer en sammanfattning av de konsekvenser som kan uppkomma vid utbyggnaden av resecentrum. Sammanfattningen innefattar även föreslagen utbyggnad av regionbussterminalen.

Miljökonsekvenser

Luftmiljö

Den ökade busstrafiken ger upphov till visst ökat utsläpp av luftföroreningar. Stadsbussarna använder biogas vilket är gynnsamt för luftmiljön och ökar inte växthusgaserna. Området har en mycket god luftväxling och ventilation varför miljö kvalitetsnormerna inte bedöms komma att överskridas i eller omkring planområdet.

Buller

Vägratrafiken och järnvägstrafiken är de största bullerkällorna i området. Utbyggnaden av resecentrum påverkar endast i ringa omfattning befintlig bullersituation. Åtgärder kring regionbussterminalen förbättrar situationen för de boende i kv Tigern.

Grönstruktur och naturmiljö

Visst intrång i Järnvägsparken.

Säkerhetsaspekter

Markstabiliteten bedöms vara godtagbar.

Föreslagna åtgärder leder till förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter jämfört med dagens situation.

Stadsbilden

Viss påverkan genom sprängningsarbeten i Järnvägsparken. Projektering och genomförande inriktas på att minimera såren i berget. Kompletterande trädvegetation planteras.

GC-trafik och kollektivtrafik

Genomförande av detaljplanen och övriga föreslagna åtgärder i anslutning till planområdet innebär förbättringar jämfört med dagens situation.

Kulturmiljön

Värdefull och kulturhistoriskt intressant bebyggelse får skyddsbestämmelser.

Nuvarande markanvändning

Påverkas i liten omfattning. Området är redan ianspråktaget för resecentrum och trafikytor.

Påverkan på miljömålen

- *Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning och Ingen övergödning*
Ökad busstrafik ger något ökade utsläpp vilket påverkar miljömålen negativt. Stadsbussarna använder biogas vilket är gynnsamt för luftmiljön och ökar inte växthusgaserna. Fler "bilister" som väljer att åka kollektivt inverkar positivt på samma miljömål.
- *God bebyggd miljö*
Utbyggnaden av resecentrum påverkar endast i ringa omfattning befintlig bullersituation. Åtgärder kring regionbussterminalen förbättrar situationen för de boende i kv Tigern. Utbyggnad av kollektivtrafiken, ett samlat resecentrum samt trafiksäkra GC-vägar/passager av trafikleder inverkar positivt på miljömålet. Grönstrukturen påverkas i liten omfattning, nya träd planteras. Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse bevaras.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Lovplikt

Lovplikten utökas: *Bygglov krävs även för utbyte, flyttning och igensättning av fönster och ytterdörrar samt för underhållsåtgärder som avser byggnads yttre, inklusive ändring av färgkulör och byte av takmaterial.*

Genomförandetid

Genomförandetiden slutar 2016-12-31. Före genomförandetidens utgång får, mot berörda fastighetsägares vilja, detaljplanen ändras eller upphävas endast om det är nödvändigt på grund av nya förhållanden av stor allmän vikt, vilka inte kunnat förutses vid planläggningen.

Efter genomförandetidens slut har kommunen större frihet att ändra eller upphäva planen. Detaljplanen är dock gällande även efter genomförandetidens utgång, tills den ändras eller upphävs.

Trollhättan i mars 2011

Stadsbyggnadsförvaltningen
STADSARKITEKTKONTORET

Leif Löf
stadsarkitekt

Leif Carlsson
stadsbyggnadschef