

BESKRIVNING

tillhörande förslag till stadsplan för HAMNLEDEN m.m. i Lidköping, Lidköpings kommun, Skaraborgs län upprättat i april 1977 av stadsarkitekt Patrick Darling.

BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

18 APR 1978

-8 FEB 1978

Handlingar

Till planförslaget hör stadsplanekarta i skala 1:2000 samt beskrivning och bestämmelser.

Som komplement till stadsplanekartan har en särskild illustrationskarta upprättats.

Läge och omfattning

Planområdet omfattar i huvudsak den projekterade och föreslagna tillfartsleden, Hamnleden, som förbinder riksväg 47, Skaravägen, i öster och Kållandsgatan i väster med broförbindelse över Lidan samt den angränsande kvartersmarken. Området är beläget utmed järnvägen och Vänersviksområdet i östra delen av Lidköping och sträcker sig från korsningen Wennerbergsvägen/riksväg 47 till Kållandsgatans korsning med Fiskaregatan.

Befintlig bebyggelse och verksamhet

Bebyggelsen inom planområdet utgörs av både industri och bostäder. Bostadsbebyggelsen är belägen i kvarteren Sjödalén och Skomakaren, och utgörs av äldre enfamiljshus med tillhörande uthus. Planområdet gränsar i söder till befintlig bostadsbebyggelse med både enfamiljs- och flerfamiljshus vid Kinnegratan samt till centrumområdet på västra sidan av Lidan med industri och lagerlokaler samt några bostäder.

I kvarteret Castor har Västsvenska Lantmän en silobyggnad där lagring av främst oljeväxter sker samt utlastning via bil eller båt.

Kvarteret Sirius inrymmer två industrier, Facilette med konfektionsverksamhet i västra delen och den mekaniska industrin Kinnegräp i östra delen.

Kvarteret Repslagaren utnyttjas av Calor Celius, tidigare Eriksbergs Mekaniska Verkstad. Företaget tillverkar främst industrirör.

Den västra delen av kvarteret Skepparen utnyttjas av Husvagn-Svensson, och inrymmer kontors- och försäljningslokaler samt uppställningsutrymmen för husvagnar.

Gustavssons Bilelektriska är belägen i kvarteret Sutaren 3.

Tillverkning av guld- och silverföremål, matbestick m.m. sker inom kvarteret Guldfisken 1 av Mema Guld och Silver AB.

Kvarteret Gösen 6 och 7 upptas av service- och försäljningslokaler för bilar, Björstigs AB samt av en bensinstation, Esso.

Småindustrikvarteret Sutaren är obebyggt med undantag av ett kommunalägt äldre bostadshus.

Ägoförhållanden

Det privata markinnehavet inom planområdet utgörs främst av den bebyggda industrimarken samt av järnvägsområdet där Statens Järnvägar är markägare.

Vissa fastigheter inom kvarteret Sjödalén och Skomakaren är också i privat ägo men kommunen erbjuder sig att köpa berörda fastigheter. På en särskild markägokarta redovisas markägoförhållandena.

Ledningar

Området genomkorsas av ett flertal allmänna vatten- och avloppsledningar. Mellan Lidan och Hamngatan löper en matarledning för spillvatten medan både spill- och dagvattenledningar återfinns i östra delen av planområdet.

Mellan kvarteren Sutaren och Gösen i planområdets sydöstra del och utmed Skaragatan går elledningsgator fram till matnings- och fördelningsstationen i kvarteret Gösen 5.

Terräng, markförhållanden och växtlighet

Hela planområdet utgörs av plan mark med små nivåskillnader.

I östra delen av området vid kvarteret Sutaren 1 och vidare norrut utmed Jungmansgatan rinner Svartebäcken som till viss del är kulverterad. Denna utgör bl.a. recipient för dagvatten. Utmed bäcken finns träd och buskvegetation.

Utmed Kinnegatan och Skaragatan vid området "Trekanten" finns en trädallé som inramning av området som inrymmer en lekplats. Ett par större träd finns även vid korsningen Vänersviksvägen - Skaragatan.

Trädalleér finns förutom vid "Trekanten" också utmed Kinnegatan vid kvarteren Sirius och Byggmästaren m.fl. liksom vid fastigheterna stg 491, stg 256 m.fl. norr om Kållandsgatan.

Planområdet genomkorsas i nord-sydlig riktning av Lidan.

Grundkarta och fastighetsförteckning

Som underlag till stadsplaneförslaget ligger grundkartan som upprättats i april 1977 och ajourhållen, vad avser fastighetsindelningen 1977-09-16 av exploateringschef Tore Haagen som även har upprättat fastighetsförteckningen.

Gällande planer

För planområdet gäller, förutom utomplansbestämmelser, följande stadsplaner:

Ändring och tillägg till stadsplanen för Lidköpings stad	fastställd av Kungl. Maj:t 1935-04-05
Stadsplan för Lidköpings stad, industriområdet väster om Lidan	fastställd av Kungl. Maj:t 1936-12-18
Ändring i stadsplanen för kv. Capella och Castor	fastställd av Kungl. Maj:t 1938-08-26
Ändring i och tillägg till stadsplanen för Lidköpings stad	fastställd av Kungl. Maj:t 1940-04-12
Ändring av stadsplanen för kv. Capella	fastställd av Kungl. Maj:t 1941-01-24
Ändring och utvidgning av stadsplanen för Lidköpings stad, Gamla staden och Östra hamnområdet	fastställd av Kungl. Maj:t 1942-10-09
Ändring av stadsplanen för Lidköping, Nya stadens område	fastställd av Kungl. Maj:t 1947-10-24
Ändring av stadsplanen för kv. Castor	fastställd av Kungl. Maj:t 1947-12-05
Ändring av stadsplanen för kv. Bifrost	fastställd av Kungl. Maj:t 1950-12-08
Ändring och utvidgning av stadsplanen för del av Västra industriområdet	fastställd av Kungl. Maj:t 1950-12-22

Ändring i stadsplanen för kv. Repslagaren, Sirius och Garvaren	fastställd av länsstyrelsen 1951-09-28
Ändring och utvidgning av stadsplanen för Östra hamnområdet	fastställd av Kungl. Maj:t 1954-02-26
Ändring av stadsplanen för kv. Garvaren	fastställd av länsstyrelsen 1956-01-30
Ändring och tillägg i stadsplanen för Vänersviksområdet	fastställd av Kungl. Maj:t 1959-05-28
Ändring av stadsplanen för del av Skaragatan	fastställd av länsstyrelsen 1961-11-20
Ändring av stadsplanen för Östra hamnområdet	fastställd av länsstyrelsen 1962-11-16
Ändring och utvidgning av stadsplanen för Östra industriområdet	fastställd av länsstyrelsen 1963-02-05
Ändring av stadsplanen för del av kv. Skepparen	fastställd av länsstyrelsen 1964-10-06
Ändring av stadsplanen för kv. Städet	fastställd av länsstyrelsen 1966-01-26
Ändring av stadsplanen för område vid Vänersvik	fastställd av länsstyrelsen 1967-09-14
Stadsplan för industriområde vid Änghagen	fastställd av länsstyrelsen 1968-05-10
Ändring av stadsplanen för kv. Frey och Fjolner samt del av Apollo	fastställd av länsstyrelsen 1969-12-08

Till planområdet angränsar följande stadsplaner:

Ändring och tillägg till stadsplanen för del av Lidköpings stad, Vänersviksområdet	fastställd av Kungl. Maj:t 1942-10-02
Ändring av stadsplanen för kv. Sågen	fastställd av länsstyrelsen 1953-05-19
Ändring, utvidgning och upphävande av stadsplanen inom Fridhemsområdet	fastställd av Kungl. Maj:t 1956-12-07
Ändring i stadsplanen för del av kv. Argus	fastställd av länsstyrelsen 1957-11-14
Ändring av stadsplanen för del av Östra industriområdet	fastställd av länsstyrelsen 1961-04-19
Ändring av stadsplanen för kv. Garvaren	fastställd av länsstyrelsen 1964-01-25
Ändring av stadsplanen för kv. Glasmästaren	fastställd av länsstyrelsen 1964-07-13
Ändring av stadsplanen för kv. Urmakaren	fastställd av länsstyrelsen 1965-12-08
Ändring av stadsplanen för Västra hamnområdet	fastställd av länsstyrelsen 1967-06-09
Ändring av stadsplanen för kv. Sågen och söder därom	fastställd av länsstyrelsen 1967-09-14
Ändring av stadsplanen för kv. Lodet och Vattenpasset	fastställd av länsstyrelsen 1968-06-19

Ändring av stadsplanen för del av kv. Gösen	fastställd av länsstyrelsen 1969-11-18
Ändring av stadsplanen för kv. Verkmästaren	fastställd av länsstyrelsen 1970-04-14
Stadsplan för norra delen av Margretelundsområdet samt ändring av kv. Fjärilen, Myran och Nyckelpigan	fastställd av länsstyrelsen 1971-06-28
Ändring av stadsplanen för kv. Mejseln	fastställd av länsstyrelsen 1974-02-14

Pågående planarbeten

För kvarteren Gambrinus och Ceres utmed Kållandsgatan pågår arbetet med en ändring av gällande stadsplan till vilken föreliggande plan har anpassats.

Byggnadsförbud

För del av planområdet, öster om Lidan, gäller förbud mot nybyggnad enligt länsstyrelsens beslut 1976-11-01. Förbudet är utfärdat med tanke på att föreliggande detaljplans genomförande ej skall försvåras.

Delar av planområdet väster om Lidan ingår i byggnadsförbudsområdet för centrum, enligt länsstyrelsens beslut 1976-12-28.

Dispositions- och generalplaneförhållanden

I den dispositionsplan för Lidköpings centrum och i generalplanen för Lidköpings centralort vilka båda är antagna av kommunfullmäktige i september 1973 resp. december 1971 redovisas den framtida markanvändningen för de ingående områdena. Planförslaget har upprättats i enlighet med dispositions- och generalplanen samt enligt fullmäktiges principbeslut 1975 av den mera detaljstuderade sträckningen.

Kommunfullmäktige antog i juni 1977 dispositionsplanen för Östra - Västra hamnen. I denna ingår Hamnleden som matar- och tillfartsled till både befintliga och planerade industriområden.

PLANFÖRSLAGET

Allmänt

I syfte att främst avlasta centrum onödig genomfartstrafik och tung trafik samt tjänstgöra som centrumtangent och som tillfartsled för Vänerstrandens industriområden föreslås en ny led, Hamnleden. Härvid erfordras en ny bro över Lidan vid Kållandsgatans förlängning som i huvudsak skall ersätta nuvarande torgbron. Den nya bron kommer att få ungefär samma höjd som den befintliga torgbron vilket innebär en fri seglingshöjd av ca 3 meter räknat från medelvattennivån.

Hamnledens utförande är intimt förbundet med möjligheterna att kunna genomföra den centrumplanering som getts uttryck för i den av kommunfullmäktige antagna dispositionsplanen.

I dispositionsplanen eftersträvas trafikdiffrentiering och borttagande av genomfarts- och sökartrafik inom de centrala delarna av Lidköping. Centrumkärnan bör kunna nyttjas av kollektivtrafik och gående och större parkeringsområden planeras vid ytterområdena invid tangentleder som Hamnleden och Esplanaden på bekvämt gångavstånd till centrum.

Hamnleden ingår i det övergripande trafikledsystem som redovisas i generalplanen för Lidköpings centralort och den kommer härigenom även att utgöra en viktig tillfartsled till hamnområdet som nu planeras för en utvidgning. Tillfarterna till hamnområdet sker via Jungmansgatan, Östra- och Västra hamnen samt Fiskaregatan.

Två olika alternativ till sträckning för viss del av Hamnleden har diskuterats vid projekteringen, dels ett förslag i Kinnegatans sträckning och dels det nu föreliggande förslaget, längre från flertalet bostäder, mellan järnvägsområdet och kvarteren Skomakaren, Sjödalén och Repslagaren, vilket möjliggjordes när överenskommelse kunde träffas med Statens Järnvägar.

Kommunfullmäktige fattade 1975-08-25 § 126 ett principbeslut vilket bl.a. innebar att Hamnleden skulle utföras enligt det s.k. bangårdsalternativet.

Planutformningen i stort kännetecknas av dels en anpassning till befintliga förhållanden dels av en anpassning av markanvändningen till att överensstämma med såväl generalplanen som dispositionsplanen för centrum.

Utbyggnaden av Hamnleden avses att påbörjas under hösten 1978 med stöd av statsbidrag.

Kvartersmark

Kvarteren Gösen 7 och Guldfisken 1 har på grund av Hamnledens sträckning kunnat utökas mot öster resp. väster vilket innebär att rundkörning av fordon kan ske på fastigheten Gösen 7 vilket framförts som önskemål av fastighetsägaren samt att fastigheten Guldfisken 1 kan er hålla erforderlig parkering på egen tomtmark vilket tidigare framförts som önskvärt av fastighetsägaren.

Kvarteret Sutaren delas av Hamnleden varav den östra delen omfattar Gustavssons Bilelektriska. Här anpassas stadsplaneförslaget till de befintliga förhållandena vad avser byggnadsrätt och fastighetsgräns. Den västra och största delen av kvarteret Sutaren som nu i huvudsak är obebyggd och kommunägd har i likhet med gällande plan avsatts till småindustriändamål.

På grund av den gång- och cykelväg som avses utföras utmed Jungmansgatans östra sida och vidare söderut har en hörnavskärning av kvarteret Skepparen 1 föreslagits.

De två kvarteren Sjödalén och Skomakaren som i gällande stadsplan från år 1935 avsatts till bostads- och industriändamål har slagits samman till ett småindustrikvarter i överensstämmelse med generalplanen. Föreslagen småindustribebyggelse i dessa kvarter kan verka som bullerskärm och förutsätts bli av sådan art att den är estetiskt tilltalande och inte medför några buller eller luftolägenheter.

Genomförandet av stadsplaneförslaget medför att den befintliga bostadsbebyggelsen kommer att utgå. Kommunen har för avsikt att lösa in fastigheterna efterhand i den mån de inte redan är inlösta.

För kvarteren Repslagaren och Sirius sker en anpassning av kvartersmarken med hänsyn till Hamnleden vilket medför att kvarteren tillförs mer mark mot norr. I kvarteret Sirius innebär detta en utökning och justering av tomterna så att rundkörning kring industribyggnaderna blir möjlig på egen mark. Utfartsmöjligheten vid Majorsallén kvarstår för Kinnegrip.

Kvarteren Castor och Capella föreslås sammanläggas till ett småindustrikvarter där en anpassning även sker till de befintliga förhållandena.

Parkerings- och garageområden

I anslutning till Lidköpings centrum föreslås i enlighet med dispositionsplanen att kvarteren Apollo och Argus sammanlägges till ett parkeringsområde med möjlighet till utförande av ett p-däck.

Den s.k. "Rörstandsparkeringen" norr om Kållandsgatan föreslås även kunna utnyttjas till parkeringsdäck liksom ett område i anslutning till och väster om kvarteret Sirius 3.

Område för markparkering föreslås utmed Östra hamnen samt söder och norr om Hamnleden vid "Katthavet".

Samtliga dessa områden utnyttjas idag för fordonsparkering utom vissa delar av området vid "Katthavet".

Den till förslaget hörande illustrationsplanen redovisar endast hur en markparkering kan ordnas även i de områden där det är möjligt att utföra parkeringsdäck.

För området utmed Bangatan har ej någon detaljlösning redovisats då oklarhet ännu råder beträffande uppställningsplats för bussar i reguljär trafik.

Ett genomförande av dispositionsplanens tankar om bl.a. bilfritt centrum är i hög grad beroende, förutom av Hamnleden även av områden för biluppställning i närheten av centrum för att undvika bl.a. sökartrafik.

Järnvägsområdet

Stadsplaneförslaget innebär ett relativt stort intrång i järnvägsområdet beroende på bl.a. Hamnleden.

Utmed Sockerbruksgatan har ett industriområde föreslagits på tidigare järnvägsmark.

Väster om Lidan ändras en del järnvägsmark till gata och garageområde.

Vid korsningen Majorsallén - Hamnleden avses en gångbro utföras över järnvägen.

Förbättringar för järnvägen i samband med växlingsrörelser uppnås då nuvarande delar av gatorna Majorsallén och Alehagsgatan utgår.

Allmän plats, park

Större sammanhängande parkområden återfinns endast i östra delen av planområdet. Söder om kvarteret Sutaren och vidare österut har park redovisats i överensstämmelse med gällande plan där elledningsgatan går fram till mottagningsstationen som är belägen i kvarteret Gösen nr 5. Viss del av parkmarken under elledningarna är bebyggda med garage efter medgiven dispens.

Denna parkmark föreslås fortsätta i en smalare remsa utmed Vänersviksvägen för att ett skyddsområde mot bostadsbebyggelsen i kvarteren Mörtten och Löjan skall erhållas. I norra delen av detta område är ett par stora träd belägna.

Omkring Kinnegatans anslutning till Skaragatan föreslås det befintliga parkområdet "Trekanten" utvidgas med del av kvarteret Skomakaren.

Utmed östra delen av Hamnleden från korsningen med Jungmansgatan i norr till Wennerbergsvägen har parkbälten redovisats för att möjliggöra framdragning av gång- och cykelled enligt generalplanen.

Parkområden har även redovisats för upp- och nedfarter vid gång- och cykeltunnlarna vid Fiskaregatan och Östra hamnen.

Allmän plats, gata

Väster om den nya föreslagna bron över Lidan där Hamnleden skall fortsätta i Kållandsgatan föreslås att de befintliga förhållandena ej ändras beträffande gatusträckningen. Norra Torngatan ges en förbättrad anslutning till Kållandsgatan och anslutningarna mellan smågatorna Bryggerigatan t.o.m. Repslagaregatan och Kållandsgatan föreslås utgå på sikt.

Med hänsyn dels till de befintliga fastighetsförhållandena inom kvarteret och dels till den tid det tar att realisera dispositionsplanens tankegångar både vad avser trafikföringen och markanvändningen inom

området i detaljplaner nödgas man här i ett övergångsskede tillåta att anslutning sker mellan "smågatorna" och Kållandsgatan - Hamnleden över den i plan redovisade parkmarken.

Trots att det i detta fall blir fråga om ett dispensförfarande med trafik över parkmark, har det bedömts som värdefullt att redan i denna plan klart redovisa dispositionsplanens innebörd i denna del för bl.a. allmänheten.

För kvarteren gäller byggnadsförbud förutom för vissa tomter i kvarteret Apollo och kvarteren ingår i saneringsprogrammet för Lidköpings centrum där bl.a. trafik- och markanvändningsfrågor diskuteras.

En lösning av områdets trafikförläggning redovisas i det stadsplaneförslag för kvarteret Ceres och Gambrinus som är under upprättande. Här föreslås att Bryggerigatan och Sparbanksgatan sammanbindes med en ny gata på fastigheten Ceres 1. Detta system kan även komma att tillämpas på övriga kvarter i området.

Denna utformning av gatusystemet överensstämmer med dispositionsplanen för centrum och motiveras även med att gatukorsningarnas antal bör minimeras så långt som möjligt med hänsyn till främst trafiksäkerheten.

Även i delen öster om Lidan överensstämmer gatusystemet i stort med såväl dispositionsplanen som generalplanen. Dock har Jungmansgatan getts funktion av matargata till hamnområdet norr om planområdet i enlighet med dispositionsplanen för hamnen.

Kinnegatan har getts ändrad anslutning till Skaragatan bl.a. för att den lekplats som är belägen i parkområdet mellan gatumarken i gällande plan och kvarteret Skräddaren skall ges naturlig kontakt med bostäderna och ej som i gällande stadsplan vara åtskild från dessa genom en gata.

Inom detta område finns även trädalleéer utmed de befintliga gatorna vilka planförslaget avser skall bibehållas. Vid genomförandet av gatuanslutningen förutsattes att stor hänsyn togs till de befintliga träderna då de utgör en miljömässig tillgång.

Skaragatan som tidigare varit genomfartsled föreslås att öster ifrån stängas av vid kvarteret Skepparen 1. Avstängningen motiveras av bl.a. trafiksäkerhetsskäl med hänsyn till antalet korsningar i området och av att gatans funktion som genomfartsled skall utgå enligt generalplanen.

Korsningen mellan nuvarande Klovgratan och Wennerbergsvägen ges ändrat utförande till en fyrvägs-korsning mot tidigare förskjuten fyrvägs-korsning.

I planförslaget har medtagits delar av till Hamnleden anslutande gator där en anpassning av gatuhöjder har skett till de befintliga förhållandena.

Korsningarna på båda sidor om den nya bron är projekterade för trafikljus.

Gång- och cykeltrafik

Planområdet genomkorsas i nord-sydlig riktning i fyra punkter av gång- och cykelstråk som leder från bostadsområdena söder om planområdet till arbetsplatsområdena norr därom i överensstämmelse med dispositionsplan resp. generalplan.

I västra delen utmed Målaregatan och öster om Lidan vid brofästet kommer gång- och cykeltrafiken att ledas i tunnel under gatan.

Vid korsningen Majorsallén - Hamnleden föreslås att gång- och cykeltrafiken skall ledas via bro över järnvägen mot industriområdena norr om planområdet.

En gång- och cykelväg föreslås även dragas från bostadsområdet Margretelund söder om Wennerbergsvägen via kvarteret Gösen 5 där kommunen är markägare och vidare i parkområdet utmed Vänersviksvägen samt korsa Hamnleden i höjd med kvarteret Sutaren för att sträcka sig vidare utmed kvarteret Skepparen och Jungmansgatans östra sida där kontakt nås med industriområdena.

För att möjliggöra framdragande av en eventuell gång- och cykelled från Jungmansgatan och utmed Hamnledens östra sida har mark reservrats i form av park bl.a. vid kvarteret Guldfisken 1.

Utfartsregleringar

Utmed hela sträckningen av Hamnleden och delar av Jungmansgatan, Hamngatan, Majorsallén och Wennerbergsvägen har som princip utfartsförbud, både med och utan stängselskyldighet, föreslagits utmed hela sträckningarna som ingår i plan med hänsyn till gatornas funktion som tillfarts- och/eller matarleder och till den förväntade trafikbelastningen samt trafiksäkerhetskraven.

I bestämmelsen om att fastighet skall förses med stängsel, menas med stängsel, sådan anordning som efter särskild prövning bedöms vara ett - i den befintliga miljön väl inpassat - permanent och verksamt hinder mot utfart.

Undantag från denna princip har gjorts för befintliga utfarter då fastigheten ifråga ej på annat sätt kan beredas fullgod ut- och infart samt där lämpligt tomtutnyttjande skulle hindras.

Växtlighet

Inom planområdet återfinns trädalleér utmed Kållandsgatans norra kant och inom parkområdet "Trekanten" där Kinnegatan ansluter till Skaragatan samt vid parkeringsområdet utmed Kinnegatan. Vid korsningen Skaragatan - Vänersviksvägen finns ett par högvuxna träd liksom träd- och buskvegetation utmed Svartebäcken vid kvarteret Skepparen.

Då denna växtlighet utgör en stor tillgång främst ur miljösynpunkt förutsätter planförslaget att största möjliga hänsyn tas till denna vid genomförandet.

Industripark

För kvarteren Sutaren och Sjödalen - Skomakaren har områden utmed Hamnleden resp. Kinnegatan föreslagits utgöra industripark. Områdena för vilka särskild stadsplanebestämmelse utfärdats innebärande att de bl.a. skall planteras, motiveras av att så långt som möjligt erhålla en "skonsammare" övergång från bostadsbebyggelse och industri vilket är fallet utmed Kinnegatan samt att erhålla en ur miljösynpunkt trevligare omgivning till gaturummet.

Trafik

Enligt den till generalplanen hörande trafikprognosen vilken bearbetats med hänsyn till ändrad trafikföring beräknas trafikmängderna år 2000 utgöra i delen:

Fiskaregatan - N. Torngatan	16.900	fordon per årsmedeldygn
N. Torngatan - V. Hamnen	15.700	"
Hamnledsbron	15.200	"
Ö. Hamnen - Majorsallén	7.200	"
Majorsallén - Skaragatan	6.100	"
Skaragatan - Brantabäcksgatan	6.500	"
Brantabäcksgatan - Wennerbergsvägen	5.400	"

Som jämförelse kan nämnas att enligt den trafikräkning som utförts av gatukontoret i maj 1977 under måndagar t.o.m. torsdagar framkom att medelvärde för de fordonsmängder som passerar Torgbron, Wennerbergs-

bron och Ågårdssbron utgör 13.510, 13.200 resp. 6.970.
Intervallet mellan max.värde och min.värde är ca 1.000 enheter på de tre broarna.

Trafikstörningar

Utmed Hamnleden öster om Lidan där leden ges en ny sträckning föreslås ingen bostadsbebyggelse utan områdena närmast leden utgörs eller kommer att utgöras av småindustriområden, parkeringsområden och järnvägsområde. Bebyggelsen i planerat småindustriområde, kvarteret Sjödalén och Skomakaren, bör planeras så att den kan tjäna som bullerskärm mellan leden och bostadsbebyggelsen vid Kinnegatan.

Bostadsbebyggelsen utmed Kinnegatan och Klovgatan samt i kvarteret Piggvaren är belägen minst ca 60 meter från vägmitt, ett avstånd som ur bullersynpunkt bör vara tillräckligt med de trafikprognoser som nu är aktuella.

Skulle det i framtiden uppstå problem av bullernatur förutsättes att lämpliga åtgärder vidtages för att nedbringa bullernivån till en acceptabel nivå. För detta ändamål kan olika åtgärder vara lämpliga exempelvis uppsättande av "bullerplank" utmed leden.

I delen väster om Lidan där Hamnleden övergår i Kållandsgatan finns ett antal bostadshus utmed sträckningen. Även i denna del förutsättes att det vidtages åtgärder om bullernivån kommer att överstiga acceptabla värden.

Hälsovårdskontoret har utfört en bullerutredning som bifogas förslaget.

Beträffande olägenheter i form av skakningar vilka befaras av fastighetsägarna kan dessa begränsas genom att överbyggnaden utförs av god kvalitet och att vägbeläggningen göres jämn.

Praktiska försök har gjorts utmed fastigheten Sirius 3 för att undersöka hur de känsliga triåmaskinerna påverkas. Vibrationsmätningarna har sammanställts i en rapport daterad 1975-07-10. Enligt denna framgår att "biltrafiken" på den blivande Hamnleden ej kommer att framkalla några sådana vibrationer, som kan störa produktionen för Facilettefabriken".

Eftersom grundförhållandena är likartade inom hela området finns därför ej anledning befara att störande vibrationer skall uppstå.

Teknisk försörjning

Nyttillkommande fastigheter ansluts till kommunalt VA-nät. Uppvärmning kommer att ske varje fastighet för sig.

Genomförande

Utbyggnaden av Hamnleden ingår i gällande fördelningsplan. Statsbidrag utgår för utförandet med början år 1978 då den beräknas påbörjas.

Kvarteren Capella och Castor som föreslås sammanläggas till ett småindustrikvarter och ges utfart via lokalgatan utmed järnvägen kan under en övergångstid nyttjas på samma sätt som idag eftersom Tullgatan föreslås utgöra gatumark för att ge kvarteret Castor utfart.

De privata bostadsfastigheterna i kvarteren Sjödalén och Skomakaren kan även de utnyttjas som idag under en övergångsperiod. Planförslaget förutsätter dock att de skall utgå som bostadsfastigheter.

I kvarteren Sjödalén, Skomakaren där sanering av bebyggelsen pågår och kommunen har för avsikt att efter hand lösa in de återstående privata fastigheterna, innebär ett genomförande av planförslaget, att tillkommande industrifastigheter ges utfart mot Kinnegatan på samma sätt som nu är fallet - och enligt planförslaget kommer att vara fallet - för de befintliga industrifastigheterna utmed Kinnegatan.

Utefter Kållandsgatan där utfartsförbud föreslagits för vissa befintliga utfarter, får dessa i ett övergångsskede - liksom anslutningarna mellan "smågatorna" och Kållandsgatan - kvarstå till dess en slutlig lösning av trafikproblematiken inom området kunnat ske i enlighet med dispositionsplanen för centrum.

Kontakter har skett mellan berörda kommunala tekniska förvaltningar beträffande ett genomförande av den illustrerade gång- och cykelvägen inom kvarteret Gösen 5, där kommunen är markägare, varvid någon erinran ej framfördes mot den tänkta sträckningen enligt illustrationsplanen, som delvis följer befintliga VA-ledningar.

Med anledning till att en samordning av gång- och cykelvägen och en busshållplats vid Wennerbergsvägen bör ske - busshållplatsen bör flyttas - har det bedömts som lämpligast att gång- och cykelvägen ej låses till sitt läge i plan utan att genomförandet garanteras i särskild överenskommelse.

Samråd

Under planarbetets gång har samråd ägt rum med länsstyrelsen, vägförvaltningen, Statens Järnvägar, Televerket, Trollhätte Kraftverk, Gullspåns Kraftaktiebolag, kommunala styrelser och nämnder, företrädare för berörda industrier samt enskilda markägare.

Vid ett informationsmöte 1975-08-14 presenterades Hamnleden för allmänheten. Till mötet hade en informationsbroschyr utarbetats som delades ut för att underlätta förståelsen av projektet.

För de markägare och industrier som berörs av stadsplaneförslaget har fyra samråds- och informationsmöten hållits 1977-04-27, -04-28, -05-09.

Länsstyrelsen har i förhandsyttrande ansett att en bullerutredning i vilken även småindustrins utformning studeras skall bifogas ärendet. Vidare anses att genomförandet av utfartsförbud och avstängningarna av gatorna ned mot centrum ytterligare bör belysas i beskrivningen.

De synpunkter länsstyrelsen framfört har inarbetats i planförslaget.

De synpunkter som framförts under hand från vägförvaltningen har tillgodosetts i planutformningen.

Statens Järnvägar har i skrivelse 1977-07-27 anfört att de motsätter sig att gång- och cykeltrafik avses framföras på järnvägsbron och att den prickade järnvägsmarken utmed Sockerbruksgatan bör utgå i delen "lokstallet" - Majorsallén och i delen Majorsallén - Alehagsgatan ges samma bredd som öster om Alehagsgatan.

Beträffande den prickade järnvägsmarken utmed Sockerbruksgatan har den getts samma bredd, 10 meter utmed hela gatan, varför Statens Järnvägars synpunkt delvis kunnat tillgodoses.

Statens Järnvägar har sedermera i skrivelse 1977-09-22 återtagit sin anmärkning mot att gång- och cykeltrafik avses framföras på järnvägsbron.

Televerket, Trollhätte Kraftverk och Gullspåns Kraftaktiebolag har ej framfört någon erinran mot planförslaget.

Från Televerket har dock framförts att befintlig telekabel i Pilgatan bör kunna ligga kvar. Planförslaget har anpassats härtill.

Hamnstyrelsen har, vad berör planfrågan, framfört att området mellan den tillkommande Hamnledsbron och järnvägsbron på Lidans östra strand ej bör ändras till park utan ges beteckningen hamnändamål som gällande plan anger med tanke på att området används för sjösättning av fritidsbåtar.

Ändring av området från hamnändamål till park motiveras bl.a. av att utförandet av slänter mot bron ej skall försvåras och av gång- och cykelvägens uppfartsramp som även av utseendemässiga frågor, möjligheter till att anlägga planteringar o.dyl.

Att området redovisats som park innebär i och för sig ej att sjösättningen av båtar äventyras.

Övriga frågor som Hamnstyrelsen framfört hänför sig till genomförandet av stadsplaneförslaget.

Hälsovårdsnämnden har i protokoll 1977-06-21 § 204 beslutat godkänna planförslaget under förutsättning att dels verksamheten på småindustriområdena är av sådan art att den ej förorsakar miljömässiga störningar och dels att lämpliga åtgärder vidtages för att nedbringa bullernivån till acceptabla nivåer om det visar sig att bullerproblem kommer att uppstå.

I planförslaget har hälsovårdsnämndens synpunkter inarbetats.

De synpunkter som under hand framförts från kommunala övriga instanser har inarbetats i planförslaget.

Företrädare för berörda industrier har ej framfört någon erinran mot planförslaget.

Vissa privata fastighetsägare har vid samråden framfört sin negativa inställning till stadsplaneförslaget och ifrågasatt nödvändigheten av Hamnleden med dess fortsättning i västra infartsleden såsom denna redovisats i generalplanen samt ställt sig frågande till om leden över huvud taget bör komma till stånd. Farhågor om störningar av olika slag, om trafikökningar, om försämrad miljö och stadsbild har framförts liksom även kostnadsaspekter.

Förslag till alternativa sträckningar av såväl Hamnleden som dess fortsättning i västra infartsleden har även framförts muntligen utan att ha preciserats på karta.

De av fastighetsägarna framförda synpunkter på Hamnledens sträckning, ledens vara eller icke vara, och den fortsatta sträckningen liksom andra frågor som helt eller delvis sammanhänger med ledens sträckning eller utformning kan inte tagas till prövning i detta ärende då de hör samman med generalplane frågor. I övrigt hänvisas till kommunfullmäktiges principbeslut om Hamnledens sträckning.

Lidköping i april 1977.


Patrick Darling
Stadsarkitekt

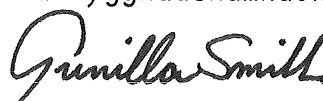
Tillhör i mars 1978 rev. förslag


Patrick Darling
Stadsarkitekt

Tillhör kommunfullmäktiges beslut
den 16 januari 1978 § 3
På kommunfullmäktiges vägnar:


Arne Söderström
Sekreterare

Tillhör byggnadsnämndens beslut
den 12 april 1978 § 139
På byggnadsnämndens vägnar:


Gunilla Smith
Sekreterare

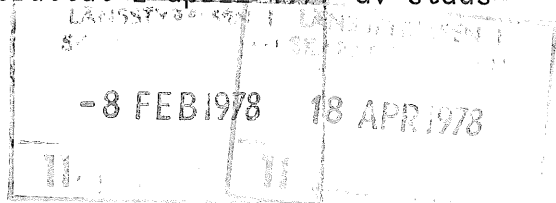
Tillhör regeringens beslut

den 25 januari 1979
Bostadsdepartementet



STADSPLANEBESTÄMMELSER

tillhörande förslag till stadsplan för HAMNLEDEN m.m i Lidköping, Lidköpings kommun, Skaraborgs län upprättat i april 1977 av stadsarkitekt Patrick Darling.



§ 1

STADSPLANEOMRÅDETS ANVÄNDNING

1 mom Byggnadskvarter

- a) Med B betecknat område får användas endast för bostadsändamål.
- b) Med J betecknat område får användas endast för industriändamål.
- c) Med Jm betecknat område får användas endast för småindustriändamål av sådan beskaffenhet att närboende ej vållas olägenhet med hänsyn till sundhet, brandsäkerhet och trevnad.
- d) Med Bj betecknat område får användas endast för bostadsändamål samt, där så med hänsyn till sundhet, brandsäkerhet och trevnad prövas utan olägenhet kunna ske, för småindustriändamål.
- e) Med G betecknat område får endast användas för garageändamål.

Specialområden

- a) Med Tp betecknat område får användas endast för parkeringsändamål.
- b) Med Tj betecknat område får användas endast för järnvägstrafik och därmed samhörigt ändamål.
- c) Med V betecknat område skall utgöra vattenområde som icke får utfyllas eller överbyggas i annan mån än som erfordras broar.

§ 2

MARK SOM ICKE FÅR BEBYGGAS

- 1 mom Med punktprickning betecknat mark får icke bebyggas.
- 2 mom Med Jmp och punktprickning betecknad del av småindustriområde skall anordnas som planterat skyddsområde och får icke bebyggas eller användas för upplag eller parkering.

§ 3

SÄRSKILDAMFÖRESKRIFTER ANGÅENDE OMRÅDEN FÖR LEDNINGAR OCH FÖR ALLMÄN TRAFIK

- 1 mom På med u betecknad mark får icke vidtagas anordningar som hindrar framdragande eller underhåll av underjordiska allmänna ledningar.
- 2 mom Inom med x betecknad del av vattenområde får bro för allmän gång- och cykeltrafik anordnas.
- 3 mom Med x1 betecknad del av järnvägsområde skall hållas tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik.
- 4 mom Med x2 betecknad del av parkeringsområde skall hållas tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik.
- 5 mom Inom med x3 betecknad del av järnvägsområde och del av område för småindustriändamål får bro för gång- och cykeltrafik anordnas.
- 6 mom Med z betecknad del av järnvägsområde skall hållas tillgänglig för allmän gatutrafik.
- 7 mom Med z1 resp. Tjz1 betecknad del av vattenområde får allmän gatutrafik resp. järnvägstrafik framföras på bro över vattnet.

§ 4

BYGGNADSSÄTT

På med Ö betecknat område skall byggnader uppföras fristående eller två och två med varandra sammanbyggda i gemensam tomtgräns.

§ 5

BYGGNADS HÖJD

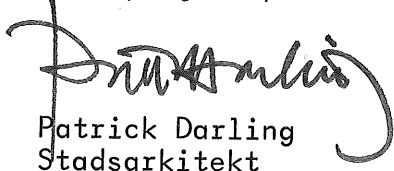
På med siffra i romb betecknat område får byggnad uppföras till högst den höjd i meter som siffran anger.

§ 6

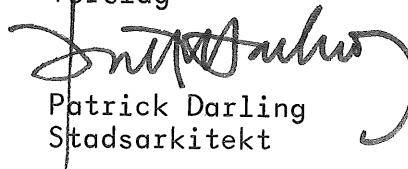
UTFARTSFÖRBUD

- 1 mom Utfart får icke anordnas över områdesgräns som även betecknats med ofyllda cirklar.
- 2 mom I områdesgräns som jämväl betecknats med fyllda cirklar skall fastighet förses med stängsel, vari ej får anordnas öppning som medger utfart mot gata.

Lidköping i april 1977


Patrick Darling
Stadsarkitekt

Tillhör i mars 1978 rev.
förslag


Patrick Darling
Stadsarkitekt

Tillhör kommunfullmäktiges beslut
den 16 januari 1978 § 3

På kommunfullmäktiges vägnar:


Arne Söderström
Sekreterare

Tillhör regeringens beslut

den 25 januari 1979

Bostadsdepartementet



Tillhör byggnadsnämndens beslut
den 12 april 1978 § 139

På byggnadsnämndens vägnar:


Gunilla Smith
Sekreterare