

G 15



ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

UPPLYSNINGAR

GRUNDKARTANS BETECKNINGAR

GRUNDKARTANS BETECKNINGAR

 Fastighetsgräns
 Traktors
FÄLEBERG 114 Fastighetsbeteckning

FÄRBERG I N	Färdersbeteckning
100	Sänkfällighet
	Byggnader, fästade eller redovisade
	Staket
	Järnvägsställe
	Träd
	Ölre
	Närskuren
	Rektifikationspunkt
	Belysningsgastolpe, stölstolpe

Stadsingenjörskontoret

Datar Nyetron
Stechingenjör

ANTAGONDEHANDLING

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med redanslående beteckningar.
Där beteckning saknas gäller bestämmelserna inom hela planområdet.
Endast angiven användning och utformning är tillåten.

GRÄNSBETECKNINGAR

———— • Linjen belägen 3 meter utanför planeringsdets gräns
 ———— . ———— Ansökningsgräns
 ———— .. ———— Egenskapsgräns

ANVÄNDNING ALLMÄN PLATS

ÖSÖF-PART	Genomsnittstrafik
INFART	Infartstrafik
LOKALVÄG	Lokaltrafik
L-VÄG	Väg som ingår i lokaltrafik
PARK	Parkområde

ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

ANVÄNDNING AV KVARTERSPÅR

B	Bostäder
HB	Handel och bostäder
E	Transformatorstation
T	Järnvägsnät

UTFORMNING AV ALLMÄN PLATS

lek	Lekplats
boll	Bollplan
genväg	Gång- och cykelväg
sländ	Växer som skall anläggas och användas enligt MKB (plantplaga)

UTNYTTJANDEGRAD

e 00 Streta hyggvadsarea i procent av fastighetsarean

BEGRÄNSNING AV MARKENS BEBYGGANDE

	Märken för tre betygsslag
	Märken för endast betygs slag med sjuks och varje
	Märken för endast betygs slag med skärmt på påstund
U.	Märken skall vara tillgänglig för alla andra utvalda betygs slag. Om det är dock överens om att utvalda betygs slag i samråd med kommunerna tekniska kontor.
X	Märken skall vara tillgänglig för alla andra utvalda betygs slag Märken skall vara tillgänglig för alla andra utvalda betygs slag I ett enda plan till en höjd av minst 30 m
Z	Märken skall vara tillgänglig för alla andra utvalda betygs slag I ett enda plan till en höjd av minst 47 m
Y	märken skall vara tillgänglig för uttatt från anspråkade betygs slag

MARKENS AND ORDINANCE

Mark och vegetation	
n ₁	Trädskall bevaras
n ₂	Träden skall bevaras
parkerings	Parkeringsplats skall finnas

Uttari
K. S. S. S.

$\left| \begin{array}{c} \bullet \\ \bullet \end{array} \right\rangle$ Utart til lite anordning

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

II	noje et al. vārpas
III	Endst tilgiggende hus
IV	Endst tilgiggende hus

Byproduct:

Byggnadsteknik

Värdefull byggnad och område

q Vardetull må ej. Ändring av byggnaden får inte försvärsa dess karaktär.

STÖRNINGSSKYDD

vall 20	Bullervall skall anordnas till en höjd av 2 m
plank 20	Bullerplank skall anordnas till en höjd av 2 m





Akt nr:
1683K-DP341

AU\$1683K-DP341

HANDLINGAR

Upprättade år 2013	Ärendenummer
Ärende Detaljplan Ulvåkers tätort	
Kommun Skövde	
Län Västra Götalands län	

Till akten hör

..... band
..... numrerade sidor
..... inneliggande kartor
..... andra kartor

1683K-DP341



SKÖVDE KOMMUN
Stadsbyggnadskontoret

ANTAGANDEHANDLING

**Detaljplan för planskild korsning
mellan länsväg 936 och västra stambanan i
ULVÅKERS TÄTORT**
Skövde kommun, Skaraborgs län

Upprättad av Stadsbyggnadskontoret 1995-08-17
Reviderad 1995-10-05

Antagen av BN 1995-10-12
Laga kraft LST 1995-11-03

HANDLINGAR

Planbeskrivning
Genomförandebeskrivning
Samrådsredogörelse
Utställningsutlåtande



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

- 1. HANDLINGAR**
- 2. PLANBILAGOR**
- 3. SYFTET MED PLANEN**
- 4. OMRÅDESDATA**
 - 4.1 Lägesbestämning
 - 4.2 Areal
 - 4.3 Markägförhållanden
- 5. TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN**
 - 5.1 Översiktsplan
 - 5.2 Gällande detaljplaner
- 6. KOMMUNALA UTTALANDEN OCH BESLUT I ÖVRIGT**
 - 6.1 Planberedningen
 - 6.2 Byggnadsnämnden
- 7. FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR**
 - 7.1 Terräng och vegetation
 - 7.2 Geotekniska och geohydrologiska förhållanden
 - 7.3 Radon
 - 7.4 Bebyggelse
 - 7.5 Järnvägsområde
 - 7.6 Fornminnen
 - 7.7 Skyddsplan
 - 7.8 Vägar
 - 7.9 Gång- och cykelvägar
 - 7.10 Kollektivtrafik
 - 7.11 Vatten- och avlopp
 - 7.12 Elförsörjning
- 8. PLANFÖRSLAGET**
 - 8.1 Bakgrund
 - 8.2 Allmänt
 - 8.3 Program för planområdet
 - 8.4 Vägar samt gång- och cykelvägar
 - 8.5 Park och lekplats
 - 8.6 Vatten- och avloppsledningar
 - 8.7 Bebyggelseområden
 - 8.8 Tillgänglighet
 - 8.9 Parkering
 - 8.10 Störningar, hälsa och säkerhet
- 9. ADMINISTRATIVA FRÅGOR**
- 10. MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN**



SKÖVDE KOMMUN
Stadsbyggnadskontoret

ANTAGANDEHANDLING

**Detaljplan för planskild korsning
mellan länsväg 936 och västra stambanan i
ULVÅKERS TÄTORT**
Skövde kommun, Skaraborgs län
Upprättad av Stadsbyggnadskontoret 1995-08-17
Reviderad 1995-10-05

BESKRIVNING

1. HANDLINGAR

	Samråd	Utställning	Antagande
Plankarta med bestämmelser	☒	☒	☒
Beskrivning	☒	☒	☒
Genomförandebeskrivning	☒	☒	☒
Grundkarta	☒	☒	☒
Lista över samrådskretsen med fastighetsförteckning	☒		
Samrådsredogörelse		☒	☒
Lista över utställningskretsen med fastighetsförteckning		☒	☒
Utställningsutlåtande			☒

2. PLANBILAGOR

- A. Illustrationskarta
- B. Förstudie till vägarbetsplan (utdrag)
- C. Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

3. SYFTET MED PLANEN

Syftet med planen är att skapa förutsättningar för byggande av en planskild korsning mellan länsväg 936 och västra stambanan centralt i Ulvåkers tätort.

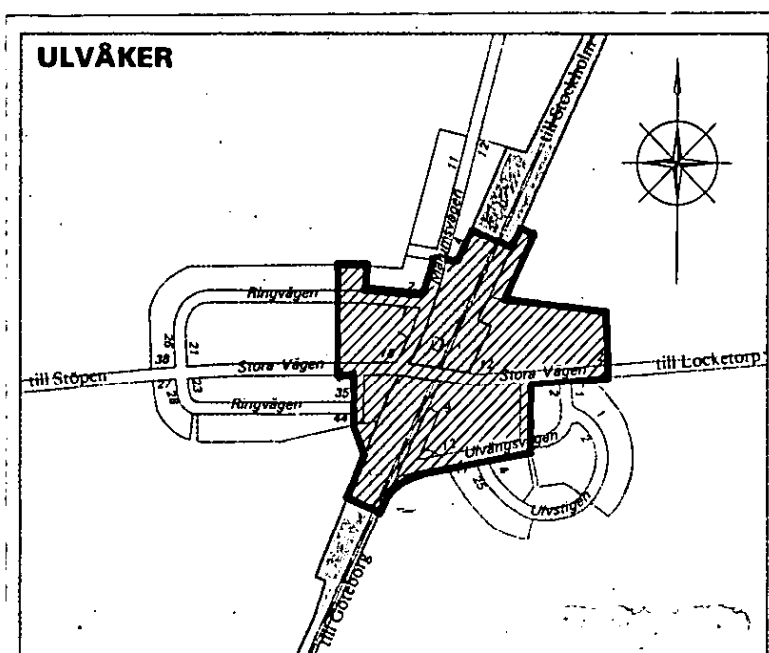
Planen redovisar även de förändringar av befintligt vägnät som tillkomsten av den planskilda korsningen medför. Även förändringar av markanvändningen redovisas i planen och då framför allt väster om stambanan.

De allt högre hastigheterna på tågen på västra stambanan kräver större säkerhet på och i anslutning till spåren. Befintlig plankorsning i Ulvåkers samhälle måste därför ersättas med en planskild korsning mellan länsväg 936 och västra stambanan.

4. OMRÅDESDATA

4.1 Lägesbestämning

Planområdet är beläget centralt i Ulvåker.



4.2 Areal

Planområdets totala yta är ca 7,2 ha.

4.3 Markägoförhållanden

Huvuddelen av marken inom planområdet är i enskild ägo. Staten SJ äger all järnvägsmark. Kommunen är ägare till den mark som erfordras för Mårumsvägens ombyggnad samt de föreslagna parkområdena i anslutning till vägen.

5. TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

5.1 Översiktsplan

I ÖP -90 för Skövde kommun karta A är Ulvåkers tätort redovisad som:
"Befintlig sammanhållen bebyggelse. Denna beteckning anger befintlig och/eller detaljplanelagd sammanhållen bebyggelse". (Beskrivningen till ÖP -90, sid 57).

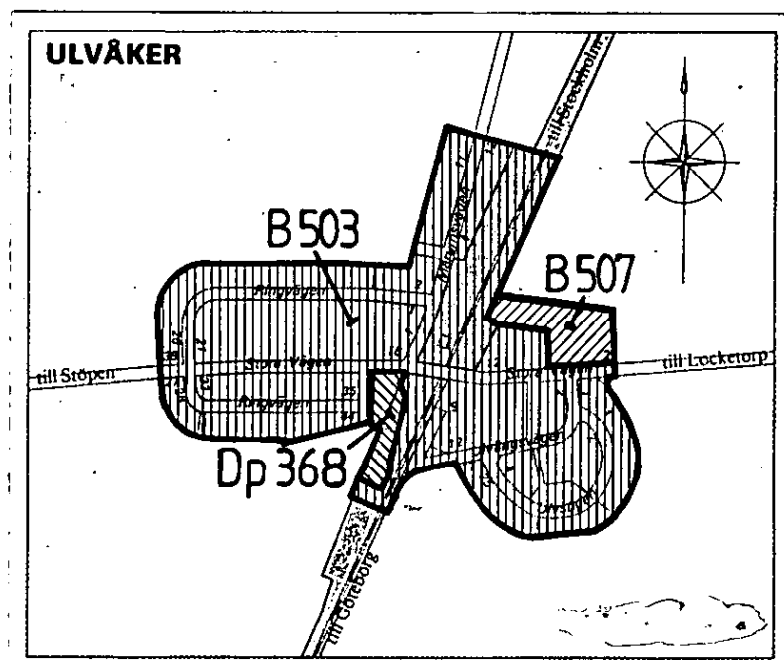
5.1 Gällande detaljplaner

För området gäller följande detaljplaner:

B 503 Byggnadsplan för ULVÅKERS STATIONSSAMHÄLLE, fastställd 1965-10-27.

B 507 Byggnadsplan för del av ULVÅKERS STATIONSSAMHÄLLE, fastställd 1970-09-24.

Dp 368 Detaljplan för ALTORP 1:32 m.fl., Ulvåker, antagen 1990-06-07.



6. KOMMUNALA UTTALANDEN OCH BESLUT I ÖVRIGT

6.1 Planberedningen (PLB)

PLB har vid sammanträde 1994-03-01; § 1 noterat information om åtgärder vid befintliga plankorsningar mellan allmänna vägar och västra stambanan. Banverket

planerar att byta ut ett antal plankorsningar mot planskilda, i form av över- och underfarter på stambanan. PLB uttalar: "fortsatt utredning tillstyrkes med största möjliga hänsyn till bef vägars betydelse för berörda samhällets servicebehov att smidigt nå funktioner på ömse sidor om järnvägen".

PLB har vid sammanträde 1994-08-10; § 17 noterat information om planeringsläget för planskilda korsningar längs västra stambanan i Tidan, Väring och Ulvåker.

6.2 Byggnadsnämnden (BN)

BN har vid sammanträde 1994-03-10; § 41 beslutat notera information om pågående utredningar angående slopande av plankorsningar på västra stambanan.

BN har vid sammanträde 1995-01-19; § 1 beslutat notera information över förslag till detaljplan för planskild vägkorsning med stambanan i Ulvåker samt tillstyrka fortsatt bearbetning till samrådshandlingar.

7. FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

7.1 Terräng och vegetation

Planområdets del väster om stambanan är relativt plan medan den östra delen sluttar svagt mot stambanan med en ungefärlig nivåskillnad på 2,5m.

Vegetationen inom planområdet består i den västra delen av ett utspritt bestånd av storväxta björkar med inslag av barrträd. Sydväst om stationshuset finns ett samlat bestånd av storväxta träd där barrträd dominerar.

I den östra delen finns ett samlat bestånd av storväxta barrträd dels på Fåleberg 1:2 och 1:14 i anslutning till stambanan del omedelbart söder om Stora vägen i anslutning till stambanan. På fastigheterna Ulvängen 1:8, 1:3 och 1:9 finns storväxta björkar och popplar.

På fastigheterna Fåleberg 1:2 och 1:14 måste ett visst bestånd av träd fällas i samband med anläggandet av föreslagen bullerskyddsvall.

För anläggandet av den planskilda korsningen måste tyvärr ett antal träd fällas i den del som ligger väster om stambanan, och som idag har parkliknande karaktär.

7.2 Geotekniska och geohydrologiska förhållanden

Jordlagerföljden utgörs av sand ned till ca 3 m under markytan. Därefter följer varvig lera med skikt av sand och silt. Lerans mäktighet är ca 2,5 m. Under leran finns friktionsjord och morän som överlagrar berget. Djupet till berg varierar men är i portläget ca 7-8 m.

Grundvattenytan ligger ca 2 m under markytan. Provpumpning har utförts och resultatet redovisas i SGI:s PM daterad 95-03-10. För att hålla läns i permanent läge

bedöms vattenmängden till 200-300 l/min. Sänkning av grundvattenytan kommer att ske inom en radie av ca 270 m.

I övrigt hänvisas till "Tekniskt PM, Geoteknik, arbetsplan" upprättad av Vägverket.

7.3 Radon

Några undersökningar av radondotterhalten i markluften har inte företagits i Ulvåker eftersom stadsbyggnadskontoret i samråd med miljö- och hälsoskyddskontoret har bedömt att området inte utgör riskområde för radon.

7.4 Bebyggelse

Inom planområdet finns sammanhållen bebyggelse på östra sidan av stambanan. Planförslaget medför inga omfattande förändringar av bebyggelsen. Endast fastigheten Ulvängen 1:4, som är samtaxerad med 1:10 och 1:12, berörs med flyttning av befintligt bostadshus. Den f.d. banvaktstugan på fastigheten Locketorp 15:1 kommer att rivas eftersom in- och utfarten till huset kommer att spolieras av nivåskäl när vägporten byggs. Huset är även olämpligt som bostad då avståndet till närmaste spår endast är ca 5,5 m.

Inom planområdets västra del är det f.d. stationshuset beläget på mark för järnvägsändamål. Huset är medtaget i "Kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer i Skövde kommun", sid 219. Stationshuset är idag det sista i Skövde vid statsbanorna utanför staden. Det är uppfört av trä år 1919, sannolikt efter ritningar av SJ:s dåvarande chefsarkitekt Folke Zettervall. Byggnadsstilen har karaktäristiska drag för nationalromantiken i början av seklet. Inom järnvägsområdet finns även ett bostadshus beläget c:a 80 m norr om stationshuset.

Inom den västra delen är Ulvåkers lampaffär belägen med intilliggande bostadshus och garage. Lampaffären utgör ett dominerande inslag i samhället och är den största i regionen och kundtillströmningen är tidvis stor.

Fastigheten Altorp 1:29 har medtagits i planområdet av plantekniska skäl.

7.5 Järnvägsområde

En stor del av planområdet utgörs av område för västra stambanan som passerar genom Ulvåker. Delen som ligger norr om Stora vägen omfattar större delen av f.d. Ulvåkers stationsområde. Byggnader som tillhör statens järnvägar finns inom denna del - se även under rubriken "7.4 Bebyggelse".

Järnvägsmark kommer att överföras till allmän plats gatumark på en sammanlagd sträcka av ca 70 m utefter Stora vägens (länsväg 936) ombyggda sträckning.

7.6 Fornminnen

Några kända fasta fornlämningar finns inte inom planområdet.

7.7 Skyddsplan

Ulvåker utgör inte skyddsrumsort.

7.8 Vägar

I planområdet ingår ca 360 m av länsväg 936, som även benämns Stora vägen. Ca 280 m av vägen kommer att byggas om och då får ett läge något norr om den nuvarande plankorsningen vid korsningen med stambanan. Profilen ändras helt i anslutning till vägporten under stambanan - se vidare under rubriken "PLANFÖRSLAGET".

På östra sidan ingår del av Ulvängsvägen i planområdet.

Inom den västra delen ingår delar av Ringvägen dels söder om Stora vägen dels norr därom. Den norra delen av Ringvägen föreslås få ändrad sträckning vid anslutningen till Mårumsvägen, som får ändrad sträckning med ny anslutning till Stora vägen - se vidare under rubriken "PLANFÖRSLAGET".

7.9 Gång- och cykelvägar

Några separata gång- och cykelvägar finns inte inom Ulvåker. Endast på Mårumsvägen finns gångbana.

7.10 Kollektivtrafik

Busslinje mellan Skövde och Töreboda (linje 505) angör Ulvåker vissa turer och vänder då vid samlingslokalen i Ulvåkers centrala del. Ytterligare en linje (610) på Skövdes landsortsnät passerar på Stora vägen genom Ulvåker. Bussar på Skövde skolbussnät passerar genom Ulvåker. För att uppnå acceptabel standard bör hållplatser anläggas inom tätorten. En bussficka på var sida om vägen bör lokaliseras i närheten av Ulvåkers affär (utanför planområdet) och två fickor bör lokaliseras vid Ulvängsvägens anslutning till Stora vägen.

7.11 Vatten- och avlopp

I Ulvåker finns kommunalt VA-system fullt utbyggt. Några omfattande utbyggnader av systemen behöver inte ske för planens genomförande. Vissa omläggningar av bef ledningar måste dock genomföras väster om järnvägen p g a av Stora vägens ändrade höjdläge.

7.13 Elförsörjning

Ulvåkers tätort ingår i Vattenfall Skaraborgs distributionsområde.

8. PLANFÖRSLAGET

8.1 Bakgrund

Banverket, västra regionen har i skrivelse daterad 1993-12-30, till Vägverket, Region Väst framfört önskemål om att samtliga kvarvarande plankorsningar vid västra stambanan inom Skövde kommun skall ersättas med antingen vägbro eller vägport.

I Ulvåker har Banverket gjort bedömningen att en vägport skall kunna byggas strax norr om befintlig länsväg 936 utan att detta medför alltför stora ombyggnader av länsvägens nuvarande sträckning.

Vägverket Region Väst i Mariestad har därefter till Skövde kommun framfört önskemål om att preliminära skisser och utredningar borde tas fram för de tätorter som omfattas av detaljplan nämligen Ulvåker och Väring.

Efter kommunens presentation av en första omgång utredningsskisser erhöll kommunen uppdrag från Vägverket att ta fram förstudier av planskilda korsningar med stambanan i Ulvåker och Väring.

Kommunen upprättade genom tekniska kontoret och i samarbete med stadsbyggnadskontoret förstudie till planskild korsning mellan väg 936 och stambanan i Ulvåker, daterad 1994-06-28, vilken sedan överlämnades till Vägverket. Förstudien kommer att ligga till grund för vägarbetsplanen.

Förstudien samt olika utredningsförslag ligger till grund för denna detaljplan.

8.2 Allmänt

Detaljplanen skall tillsammans med vägarbetsplanen bereda möjligheter att ersätta nuvarande plankorsning med en vägport i något nordligare läge för att undanröja problem och risker som finns med dagens trafiksituation. Trots begränsat utrymme på båda sidor om järnvägen kommer godtagbar standard att erhållas på den ombyggda länsvägens planläge och profil. Även för handikappade och cyklande har godtagbar standard uppnåtts på den separata gc-vägen genom porten.

Ombyggnaden av länsvägen medför förändringar på övriga delar av vägnätet i Ulvåker.

Bullerskydd i form av vallar av överskottsmassor från vägbygget skall läggas upp mellan järnvägen och befintlig bebyggelse.

Enligt gjorda bedömningar kommer inte några påtagliga negativa konsekvenser att uppstå för befintlig bebyggelse.

8.3 Program för planområdet

Förstudie till arbetsplan för vägporten med anslutningsvägar har utarbetats av Skövde kommun i samråd med Vägverket, Banverket, Länsstyrelsen, berörda fastighetsägare m fl.

Förstudien (planbilaga B) samt koncept till vägarbetsplan utgör program och underlag för planarbetet.

8.4 Vägar samt gång- och cykelvägar

Det primära med detaljplanen är, som framgått tidigare, att eliminera de problem och risker som hör samman med en plankorsning mellan väg och järnväg. Förslaget inne-

bär att Stora vägen (länsväg 936) byggs om på en sträcka av ca 280 m med en vägport med fri höjd på 4,7 m. Utefter södra körbanekanten anläggs en separat gång- och cykelbana på en högre nivå under järnvägen, för att erhålla handikappanpassade lutningar på ömse sidor om järnvägen. Den fria höjden på gc-banan i vägporten blir 3,0 m. Lutningarna på körbanans profil blir 1:12,5 mellan vertikalradien på 400 m konkav och 600 m konvex. Lutningen på gång- och cykelvägen blir på västra sidan 1:21,0 och på den östra sidan 1:17,2. Sektionen på den ombyggda delen av Stora vägen blir körbana på 2 x 3,0 m samt en 3,0 m bred gång- och cykelbana. Utöver detta tillkommer skyddsremsor samt stödmur mellan körbanan och gång- och cykelbanan.

En följdverkan av vägportens byggande blir att Mårumsvägens anslutning till Stora vägen måste flyttas åt väster samt att Ringvägens anslutning till Mårumsvägen byggs om. Detta får till konsekvens att kvartersmark för bostadsbebyggelse ändras till parkmark på återstående delar av de kommunägda fastigheterna Altorp 1:13 och 1:43.

Utefter Mårumsvägen finns idag en enkelsidig gångbana på västra sidan. På den nya sträckningen av Mårumsvägen kommer att anläggas en enkelsidig gångbana för att erhålla kontinuitet från Stora vägen norrut. Sektionen blir då körbana 6,0 m + gångbana 1,5 m.

En ny lokalväg anläggs utmed järnvägen i planområdets sydöstra del, vilket i princip överensstämmer med gällande plan. Lokalvägen skall försörja fastigheterna Ulvängen 1:2 och 1:11.

Sikatomtsvägens del mellan Ulvängsvägen och Stora vägen är i gällande plan redovisad som parkmark, men pågående markanvändning är lokalväg med bl a anslutning för fastigheterna Ulvängen 1:13 och 1:23. I planförslaget redovisas därför denna del som "LOKALVÄG". Sikatomtsvägens anslutning till Stora vägen erhåller inte fullgod standard p g a Stora vägens blivande lutning mot vägporten. Detta föranleder att trafiken på Sikatomtsvägen bör hållas på en så låg nivå som möjligt, vilket kan uppnås med trafikreglerande åtgärder som prövas i annan ordning.

8.5 Park och lekplats

Som en konsekvens av Mårumsvägens ombyggnad till ny sträckning över fastigheterna Altorp 1:13 och 1:43 måste gällande bostadsändamål ändras till allmän plats parkmark. Inom denna del av planområdet finns befintligt bestånd av storväxta träd med dominans av björk. De nya vägsträckningarna har inpassats så att största möjliga antal träd skall kunna bevaras.

På del av fastigheten Altorp 1:47 (norr om 1:29) har anlagts en lekplats. Denna del plananpassas från bostadsändamål till PARK / lekplats.

Befintlig transformator som är byggd på parkmark på fastigheten 1:81 plananpassas.

På fastigheten 1:13 finns en mindre bollplan som vintertid kan spolas till isbana. Vid Mårumsvägens ombyggnad kan planen inte bibehållas utan ersättningsplats måste tas fram i annat läge inom Ulvåker, förslagsvis på fastigheterna 1:47 och 1:7. Vid tidigare diskuterat byggprojekt på fastigheten var kommunen, beredd att för flyttning ta ut

ersättning av tilltänkt byggherre. Samma princip kan användas på föreslagen vägombyggnad.

8.6 Vatten- och avloppsledningar

Profilsänkningen av vägen kommer i konflikt med befintliga vatten- och avloppsledningar D1200 samt V100 och S225. Ledningarna flyttas västerut och dagvattenledningen utförs med lågbyggd sektion.

Dagvatten från vägporten pumpas till dagvattenledningen.

8.7 Bebyggelseområden

På fastigheten Altorp 1:40 finns källargarage med anslutning till Ringvägen. För att bibehålla funktionen på garaget föreslås att den östligaste delen av Ringvägen sammanläggs med Altorp 1:40.

Södra delen av fastigheten Altorp 1:19, 1/3 skall överföras till vägmark för Södra vägens ändrade planläge. Hela fastigheten bör inlösas eftersom ägaren till fastigheten 1:29, utnyttjar 1:19, 1/3 som kommunikationsyta. Återstående delar av 1:19, 1/3 föreslås därför bli sammanlagda med 1:29. Till 1:29 föreslås även tillägg med del av fastigheten 1:43. Hela fastigheten Altorp 1:29 inordnas i planområdet.

För utbyggnad av Stora vägen med Mårumsvägens anslutning krävs visst intrång på fastigheten Altorp 1:29. I gällande detaljplan (B 503) finns redan fastställt en breddning av Stora vägen. Det föreslagna intrånget på 1:29 rymms inom gällande plan.

Fastigheten Altorp 1:32 ingår i sin helhet i planområdet eftersom plananpassning skall erhållas. På fastigheten är Ulvåkers lampaffär belägen. Affärsbyggnaden har utvidgats åt söder varvid gällande plan har frångåtts. Inom fastigheten finns även ett bostadshus med intilliggande garagebyggnad. In- och utfarten för garaget är orienterad mot Stora vägen. I gällande detaljplan (Dp 368) har angivits utfartsförbud i fastighetsgränsen mot Stora vägen, vilket innebär att garaget måste flyttas så att in- och utfart sker mot Ringvägen. Detta bör genomföras i samband med Stora vägens ombyggnad.

Den f.d. banvaktstugan på järnvägsområdet öster om stambanan kommer att rivas eftersom byggnaden är belägen för nära närmaste spår. In- och utfarten till stugan kommer att raderas när Stora vägens profil sänks i samband med ombyggnaden av Stora Vägen.

Boningshuset på fastigheten Ulvängen 1:4 kommer att flyttas längre in på tomten som en konsekvens av Stora vägens ombyggnad. Fastigheten är samtaxerad med Ulvängen 1:10 och 1:12. För att erhålla en fullgod lösning på in- och utfartsvägen bör denna placeras i anslutning till gränsen mot fastigheten Ulvängen 1:18. Alternativ lösning är en gemensam in- och utfart för båda fastigheterna vilket bör övervägas.

Fastigheten Ulvängen 1:14, 1:18, 1:19 samt del av Fåleberg 1:2 medtages i planen för att erhålla en enhetlig planutformning för hela området öster om järnvägen och norr om Stora vägen.

Gällande byggrätt, som inte har utnyttjats, inom del av Fåleberg 1:2 bibehålls. För säkerställande av utfart för denna del föreslås ett y-område i den västligaste delen av fastigheten Ulvängen 1:19

En konsekvens av genomfartens ändrade plan- och höjdläge blir att fastigheterna Ulvängen 1:2 och 1:11 inte kan bibehålla befintliga in- och utfarter till Stora vägen. En lokalväg måste därför anläggas utmed järnvägen. Fastigheten 1:2 kommer att erhålla ett visst tillskott av mark. Fastigheten 1:11 kommer även att erhålla tillskott av mark i form av ett tomtskift som ansluts till den nya vägens vändplats.

Några byggrätter för tillskott av bebyggelse inom beskrivet kvarter har inte redovisats.

8.8 Tillgänglighet

Tillgängligheten för handikappade mellan områdena på ömse sidor om järnvägen kan tillgodoses genom att en separat gc- bana anläggs utmed Stora vägens södra sida genom vägporten.

8.9 Parkering

Parkeringsbehovet för enskilda fastigheter skall tillgodoses på tomtmark.

8.10 Störningar, hälsa och säkerhet

En övergripande målsättning i planarbetet har varit att i samband med vägombyggnaden skapa en bättre miljö för boende i Ulvåker med avseende på buller från järnvägstrafiken.

I samband med att SJ satte in snabbtåget X 2000 har det konstaterats att stenskott från banvallen kan förekomma när snabbtågen passerar.

Bullervallar av överskottsmassor från vägbygget föreslås bli anlagda. Där vallar inte kan anläggas av utrymmesskäl föreslås att plank sätts upp. Dessa anordningar bör även bli ett skydd mot kringflygande stenar.

Om försämring av ljudförhållandena inomhus uppstår p g a Stora vägens ändrade plan- och höjdläge skall åtgärder vidtas av väghållaren.

I planbilaga C (MKB) finns under avsnitt ” **8 HÄLSA OCH SÄKERHET**” (sid 17-19) bullerfrågorna från järnvägs- och fordonstrafiken belysta. Vibrations- och luftföroreningsfrågorna har även behandlats, liksom transporter av farligt gods som passerar på både landsvägen och järnvägen.

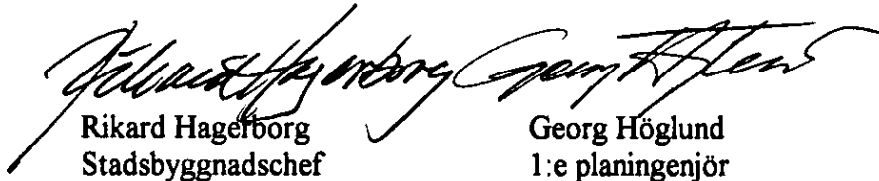
9. ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförandetiden för planen är 10 år från den dag planen vinner laga kraft.

10. MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

I arbetet med denna detaljplan har medverkat: Ove Karlsson, tekniska kontoret, Peter Nyström, stadsingenjörskontoret och Edward Isaksson, mark- och exploateringsavdelningen.

Stadsbyggnadskontoret



Rikard Hagerborg
Stadsbyggnadschef

Georg Höglund
1:e planingenjör

Antagen av BN 1995-10-12
Laga kraft LST 1995-11-03



SKÖVDE KOMMUN
Stadsbyggnadskontoret

ANTAGANDEHANDLING

**Detaljplan för planskild korsning
 mellan länsväg 936 och västra stambanan i
 ULVÅKERS TÄTORT**
 Skövde kommun, Skaraborgs län
 Upprättad av Stadsbyggnadskontoret 1995-08-17
 Reviderad 1995-10-05

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Planprocessen

Planprocessen kan indelas i tre skeden: samråds-, utställnings- och antagandeskede.

Byggnämnden kommer att behandla detaljplanen i samtliga skeden med beräknat antagande i oktober 1995.

Kommunstyrelsen kommer att behandla detaljplanen i september 1995.

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

Planutställningen beräknas ske i september 1995.

Markförhandlingar

Vägverket genomför erforderliga förhandlingar på uppdrag av Banverket för säkerställande av den mark och de förutsättningar som krävs för ombyggnaden av länsväg 936 genom Ulvåker.

Vägar

Genomfarten i Ulvåker, länsväg 936, byggs om till planskild korsning med västra stambanan i ett något nordligare läge än befintlig plankorsning. Konsekvenserna av denna ombyggnad blir att Mårumsvägen erhåller ny anslutning till länsvägen samt ändrad sträckning på ca 120 m. Vissa övriga gatuombyggnader erfordras som en följd av genomfartens ombyggnad.

Projekteringen av ombyggnaderna av vägsystemet utföres av Vägverket, Produktion Väst, Vänersborg på uppdrag av Banverket, Västra Regionen, Göteborg. Anläggandet kommer att utföras av senare utsedd entreprenör.

VA-ledningar

Vägverket projekterar i samråd med Skövde kommuns tekniska kontor erforderliga omläggningar av allmänna VA-ledningar som påverkas av planerade vägombyggnader. Ledningsombyggnaderna kommer att utföras av senare utsedd entreprenör.

Elförsörjning

Eldistributör i Ulvåker är Vattenfall Skaraborg.

Gatubelysning

Gatubelysningen projekteras av Skövde kommun tekniska kontoret/elverket.

Tekniska frågor

Tekniska frågor i samband med vägombyggnaderna och vägportsbygget såsom konstruktioner, sprängningsarbeten, geotekniska och geohydrologiska undersökningar m m utreds av Vägverket och Banverket.

Bebyggelse

Någon ny bebyggelse är inte planerad inom planområdet.

Genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid blir 10 år från den tidpunkt då planen vinner laga kraft.

Ansvarsfördelning

Skövde kommun, byggnadsnämnden ansvarar för att erforderlig detaljplan upprättas. Vägverket ansvarar för att erforderliga förhandlingar genomförs för säkerställande av mark och övriga förutsättningar för vägprojektets genomförande. Vägverket ansvarar för projektering av väganläggningar, vägport med sidoanläggningar, erforderliga ombyggnader av bef VA-system, bullerskydd i form av vallar och plank m m

Huvudmannaskap

Kommunen skall inte vara huvudman för de allmänna platserna i planen. Vägverket är väghållare för länsväg 936. Sikatomtsens vägsamfällighet har ansvaret för del av Ulvängsvägen samt Sikatomtsvägen som är inrättad som gemensamhetsanläggningen Sikatomten g:a 1.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

En anpassning av fastighetsindelningen till detaljplanen erfordras. Mark som i planen är redovisad som allmän platsmark kan genom fastighetsbildning överföras till kommunägd fastighet.

En ändring av Ulvåkers vägförenings ansvarsområde är nödvändig att reglera i en separat förrättning. Detta gäller även de förändringar som berör Sikatomtens ga:1 förvaltd av Sikatomtens vägsamfällighet. Skövde kommun initierar dessa åtgärder.

Ledningsrätt skall upplåtas för säkerställande av allmänna underjordiska ledningar.

Fastighetsplan erfordras ej.

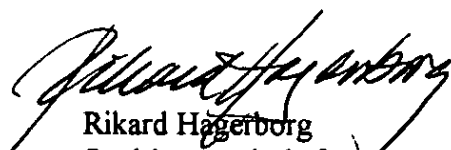
EKONOMI

Kostnaden för Stora vägens ombyggnad med vägport under stambanan, ombyggnad av gatuanslutningar, omläggningar av VA-system, flyttning av bostadsbyggnaden på fastigheten Ulvängen 1:4, flyttning av bollplan på fastigheten Altorp 1:13, förvärv av mark för vägprojektet, anläggande av bullerskydd, förvaltningskostnader, fastighetsbildningskostnader m m belöper sig på c:a 16,8 milj kronor. Hela kostnaden betalas av Banverket.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

I arbetet med denna genomförandebeskrivning har medverkat Peter Nyström, Stadsingenjörskontoret.

Stadsbyggnadskontoret


Rikard Högerberg
Stadsbyggnadschef


Georg Höglund
1:e planingenjör

Antagen av BN 1995-10-12
Laga kraft LST 1995-11-03

PLANBILAGA C

Detaljplan för planskild korsning
mellan länsväg 936 och västra stambanan i

ULVÅKERS TÄTORT

Skövde kommun, Skaraborgs län

Upprättad av Stadsbyggnadskontoret 1995-08-17



Väg 936 ULVÅKER
Port under Västra Stambanan
Miljökonsekvensbeskrivning

FÖRORD

Vägverket Region Väst har på uppdrag av Banverket handlagt arbetet med en arbetsplan avseende ny planskild korsning mellan väg 936 och Västra Stambanan i Ulvåkers tätort.

Vägverket Region Väst har i sin tur anlitat Vägverket Produktion Väst för projekteringsarbetet. Arkitektringen har, som underkonsult, ansvarat för miljökonsekvensbeskrivningen.

Arbetet sker i samråd med Vägverket Region Väst och Skövde kommun. Kommunens stadsbyggnadskontor genomför en planändring för att möjliggöra genomförandet och reglera utfarter, bullerskydd, förändring av tomtgränser m m.

Utbyggnaden påbörjas under 1996.

Lasse Lundh

Vägverket Region Väst

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

- 1 Kort projektbeskrivning**
- 2 Nollalternativ**
- 3 Vegetation**
- 4 Rekreation / Fritid**
- 5 Kulturmiljö**
- 6 Stadsbild**
- 7 Naturresurser**
- 8 Hälsa och säkerhet**
- 9 Störningar under byggtiden**
- 10 Samråd**

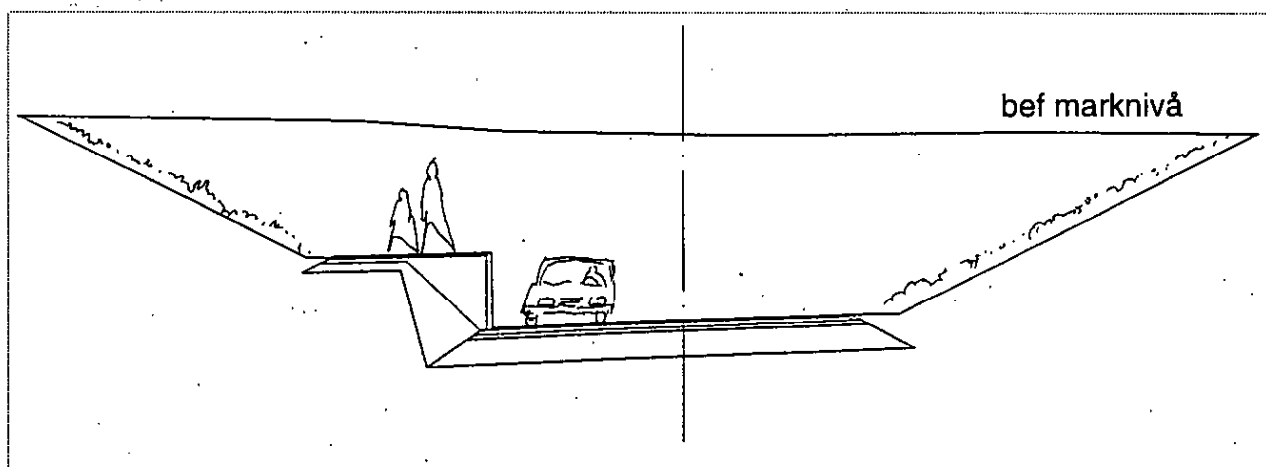
1 KORT PROJEKT BESKRIVNING

Ombyggnaden av järnvägs korsningen ingår i ett större upprustningsarbete av Västra Stambanan bl a mellan Falköping och Hallsberg. I stamnätsplan för 1994 - 2003 har medel anslagits för detta ändamål.

Huvudmotivet till ombyggnad är önskemål från SJ att kunna höja tåghastigheten på denna del av V Stambanan.

Vägporten kommer att byggas vid sidan av järnvägen och skjutas in under järnvägen. Vägporten får en fri höjd av minst 4,7 m. GC-banan läggs högre i botten på porten och får en fri höjd av 3,0 m. Vägen blir 6,5 m bred med tillägg vid stödmur och port. GC-banan blir 3 m bred. Maxlutning blir ca 8 % för vägbanan och ca 5 % för GC-banan. Släntlutning blir maximalt 1:2. Vid stationshuset behövs även stödmurar för att reducera släntens bredd.

Flera tomttillfarter måste ändras närmast vägporten.



Principsektion

2 NOLLALTERNATIV

NULÄGE

Idag finns en signalreglerad korsning med bommar. Korsningspunkten är förhållandevis plan. Korsningen är den enda reglerade möjligheten att korsa järnvägen för gång- och cykeltrafikanter.

Trafik

Varje dygn korsar i genomsnitt ca 990 fordon järnvägen. Antalet tåg per genomsnittsdyn är ca 85 varav ca 35 är godståg. Den sammanlagda bomtiden kan uppskattas till ca 1,5 tim per dygn, vilket innebär ganska många stopp för passerande fordon.

Luft

Väntande och accelererande fordon släpper ut mer avgaser än om trafiken flyter jämt. Halterna av NO₂ och CO ligger dock långt under Naturvårdsverkets riktvärden. Diesellok kan förekomma men hör inte till ordinarie tåg.

Totalmängderna 1995 per/år har beräknats på genomfarten inom en sträcka om ca 330 m. Stopp vid bomfällning och stopp i korsningar har vägts in

NO _x	HC	CO	CO ₂
205	65	415	24 600

Totalmängd 1995 (kg/år)

Buller

Det finns fortfarande några fastställda riktlinjer för tågtrafikbuller. Banverkets bullerpolicy ansluter sig till riktvärden för vägtrafikbuller dvs att maximal nivå inte bör överstiga 45 dBA inomhus nattetid i sovrum och att den ekvivalenta ljudnivån utanför fönster ej bör överstiga 55 dBA.

Bostadshus som ligger inom avståndet 150-200 m från banan har ljudnivåer över de rekommenderade. Det betyder att stora delar av samhället har ljudstörningar från tåg. Ljudstörningar från vägtrafiken är små.

ÅR 2005

Nollalternativet innebär att nuvarande situation bibehålles. Detta alternativ beskrivs som jämförelse med förslagsalternativet.

Trafik

År 2005 kommer antalet vägfordon att uppskattningsvis ha ökat med 10 %. Ökningen är beroende av byggnationen i Ulvåker och kan bli större.

Antalet tåg väntas öka till ca 100 varav ca 40 godståg. Tåglängden väntas öka med ca 10 %.

Olyckor

Olycksfrekvensen är svår att bedöma. Risken för olyckor ökar givetvis med ökad trafik. Antalet olyckor bedöms därför öka sett över en längre period. En enda olycka kan få betydande konsekvenser.

Buller

Antalet störtillfällen blir fler med ökad trafik. Ökningen av antalet störda bostadshus är marginell.

Luft

Fler och längre stopp ökar de totala avgasmängderna från biltrafiken. Tabellen nedan visar de totala utsläppsmängderna år 2005 med tillägg för stopp och acceleration i korsning och vid bomfällning. En sträcka på 330 m har använts för beräkningen.

Tabellen nedan visar lägre värden än 1995. Detta beror på förbättrad avgasrening på fordonsparken. Ökningen p g a stopp uppskattas till mellan 20 och 30 % för NO_x, CO och CO₂. Motsvarande ökning för HC är mindre, ca 10 %.

NO _x	HC	CO	CO ₂
120	35	125	21 100

Totalmängd 2005 Nollalternativ (kg/år)

Halterna av NO₂ och CO bedöms fortfarande ligga långt under Naturvårdsverkets riktvärden m h t det förhållandevis måttliga trafikflödet.

3 VEGETATION

NULÄGE

Utmed den betraktade sträckan ligger 14 fastigheter med trädgårdar varav 12 är bebyggda med bostadshus. Trädgårdarna avgränsas mot vägen av staket eller häckar. I övrigt är trädvegetationen rätt sparsam med undantag av fruktträd på 1:10. Mellan 1:2 och järnvägen finns en del högre björkar och granar. Vid stationsbyggnaden finns grupper av granar och enstaka björkar. I parken väster därom är huvuddelen björk men här finns även ek. Mellan Lampbutiken och spårområdet ligger ett kalt och risigt område mest bevuxet med sly. Området tillhör Banverket.

PÅVERKAN

Påverkan framgår av kartan på nästa sida.

1:18 Litet intrång i sydvästra hörnet. Befintliga träd berörs ej

1:12 3-8 m bred gräsyta tas i anspråk.

1:10 14-30 m bred gräsyta tas i anspråk.

1:4 8-13 m bred gräsyta tas i anspråk. (Befintligt hus kan flyttas längre in på tomten.) Ny tillfart.

15:1 Knappt halva banvaktstugans tomt tas i anspråk. Några björkar försvinner. Huset kommer att rivas.

15:1 Ca 25 m av stationshusets tomt tas i anspråk. Här försvinner 4 granar, 2 björkar och ev 1 kastanj.

1:13 I parken försvinner 3 granar och ett par björkar, p g a Mårumsvägens nya anslutning.

1:29 Ett mindre hörn tas i anspråk.

1:2 Ny tillfart måste byggas från söder eller via gångvägen utmed järnvägen. Detta kommer att påverka flera trädgårdar mellan väg 936 och Ulvängsvägen.

1:2, 1:3, 1:8, 1:9

För att lösa tillfarten till fastigheterna 1:2 och 1:11 måste den befintliga gångvägen utmed järnvägens östra sida breddas för fordon. Viss påverkan på befintliga träd kan förväntas.

1:32 Befintlig garagetillfart flyttas till sidogata.

Sammantaget bör påverkan på trädgårdar och vegetation bli måttlig med lämpliga åtgärder.

MÖJLIGA ÅTGÄRDER

Tomterna 1:10, 1:4 och 1:12 är så pass djupa att den del som blir kvar fortfarande har tillräckliga mått för att fungera väl. Nya häckar och släntvegetation bildar ny avgränsning mot den försänkta vägen. Nya fruktträd kan planteras längre in på 1:10.

Söder om stora vägen bör de nuvarande vägytorna användas för släntmodellering eller tomtmark.

Vid stationshuset bör om möjligt den befintliga kastanjen bevaras. Tunnelns vinge kompletteras med en stödmur så att släntens bredd minskar. Detta skapar även en godtagbar gårdsyta vid stationshuset.

I parken försvinner några träd. Dessa bör ersättas med nya i läget för befintlig väg. Den befintliga vägen tas bort och ny infart till stationshuset byggs mitt emot Ringvägen.

Slänten mot söder kan göras mindre brant och släntkrönet rundas. Dessa åtgärder släpper ner mer ljus på GC-banan och öppnar schaktet mot söder.

4 REKRETTATION/FRITID

NULÄGE

Föreslagna åtgärder påverkar inte några starka fritidsintressen utöver parken på 1:13. I parken finns en grusplan för bollspel sommartid och skridskoåkning vintertid. Parken i övrigt bedöms inte nyttjas särskilt mycket utöver att den används som rastplats för hundar.

PÅVERKAN

Parken styckas i tre bitar av de nya anslutningsvägarna till Mårumsvägen och Ringvägen. Bollplanen försvinner. De delar som blir kvar blir mindre användbara.

ÅTGÄRDER

Det är viktigt att den nuvarande Mårumsvägens asfaltsytor tas bort och gräsbesås eller planteras. Se karta på sid 10. Infarten till stationshuset bör vara grusbelagd.

Bollplanen kan ersättas på annan plats. Möjligt läge är fastigheterna 1:7 och 1:47.

5 KULTURMILJÖ

NULÄGE

Flera byggnader inom utredningsområdet finns med i kommunens kulturhistoriska bebyggelseinventering. Stationshuset från 1919, ritat av Folke Zettervall, har ett karaktäristiskt utseende (nationalromantik) och är viktigt för miljön. Bebyggelsen i övrigt är av varierande ålder och utseende.

PÅVERKAN

Huset på 1:4, vilket kommer att flyttas, får ett bättre läge i förhållande till vägen både avstånds- och nivåmässigt.

Stationshuset påverkas genom att vägen och dess slänter tränger sig på närmiljön.

ÅTGÄRDER

Se kap Vegetation. Gårdsplanen söder om stationshuset bör vara minst 6 m bred.



Stationshuset i Ulvåker

6 STADSBILD

NULÄGE

Stadsbilden utmed väg 936 och järnvägen känns tillfällig, kal och delvis ovårdad. Den är typisk för en liten tätort. Stationsbyggnaden med intilliggande park ger karaktär åt området.



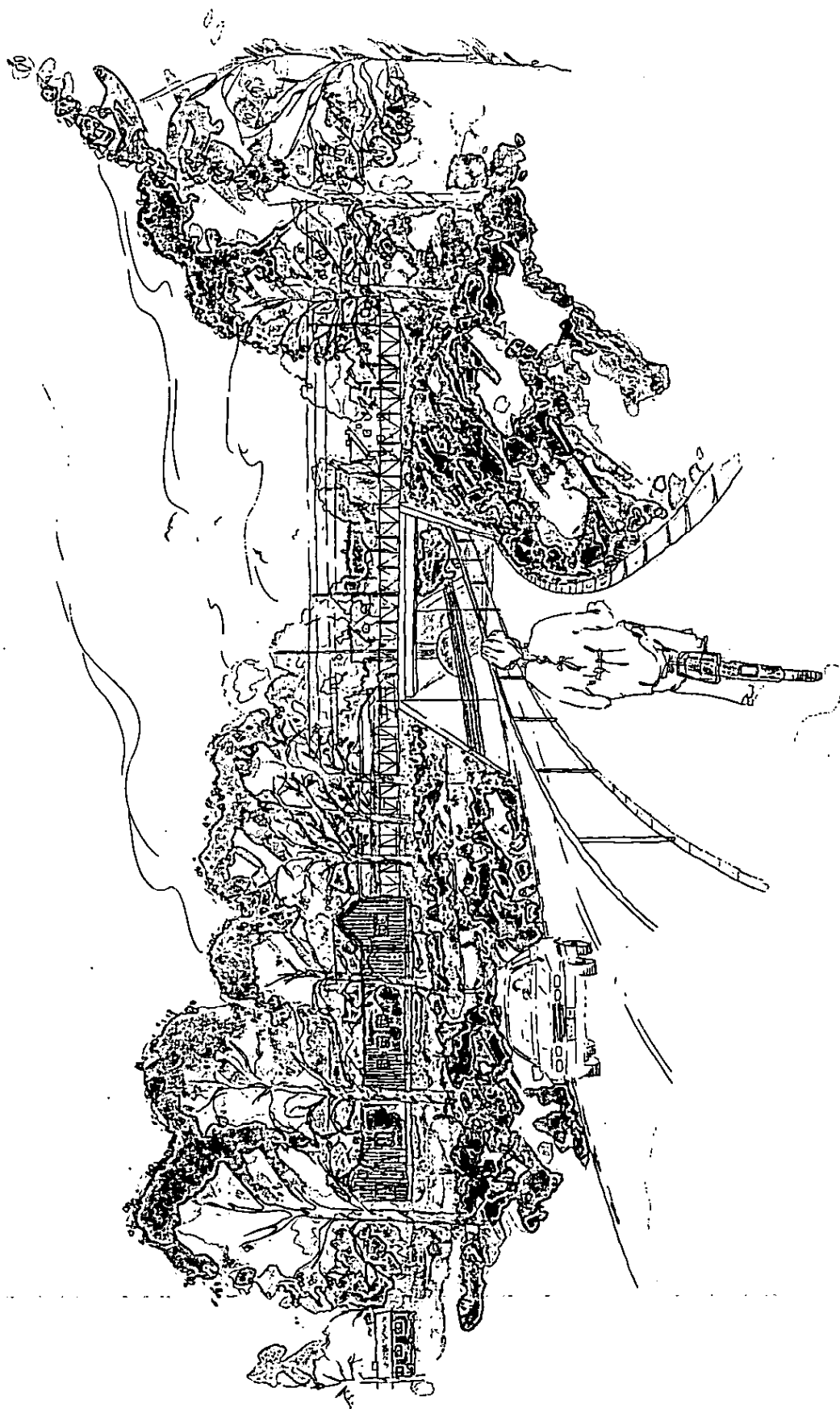
Vy från öster mot väster

PÅVERKAN

Den planskilda korsningen vars botten ligger ca 6 m under banvallen kommer att medföra stora förändringar i närområdet.

Schaktet bildar en markant funktionell barriär i östvästlig riktning. De närmast liggande husen nås inte längre från "bygatan" och de nya utfarterna blir inte lika naturliga. Man möter inte husets framsida.

Bullervallar utmed spåren förändrar också bilden. Den visuella kontakten tvärs banan försvinner delvis. Låga skärmar bör prövas. Byn får på sätt och vis fyra kvadranter även om den sänkta vägen inte blir någon visuell barriär. Den nya Mårumsvägen bryter gatumönstret och får mer karaktär av "parkled".

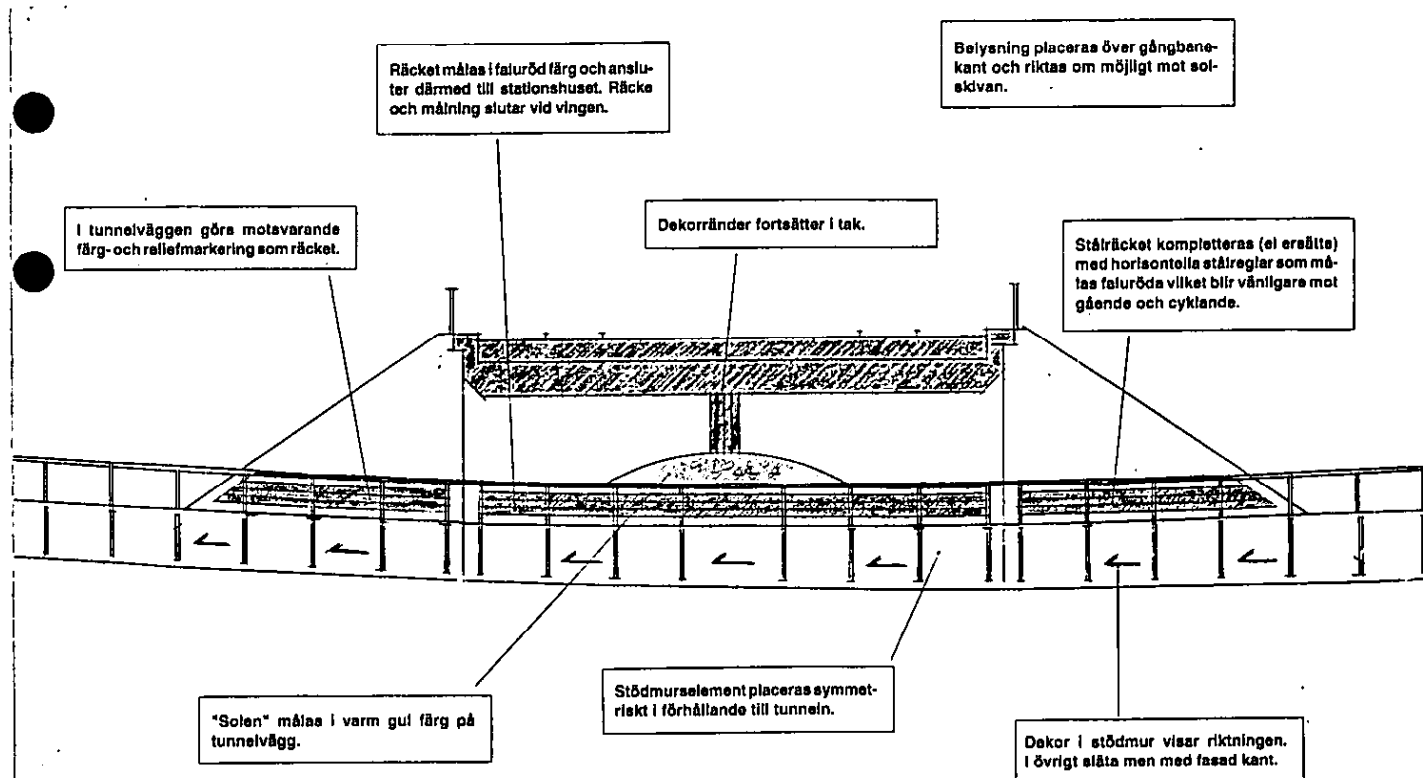


Vy från väster efter utbyggnad.

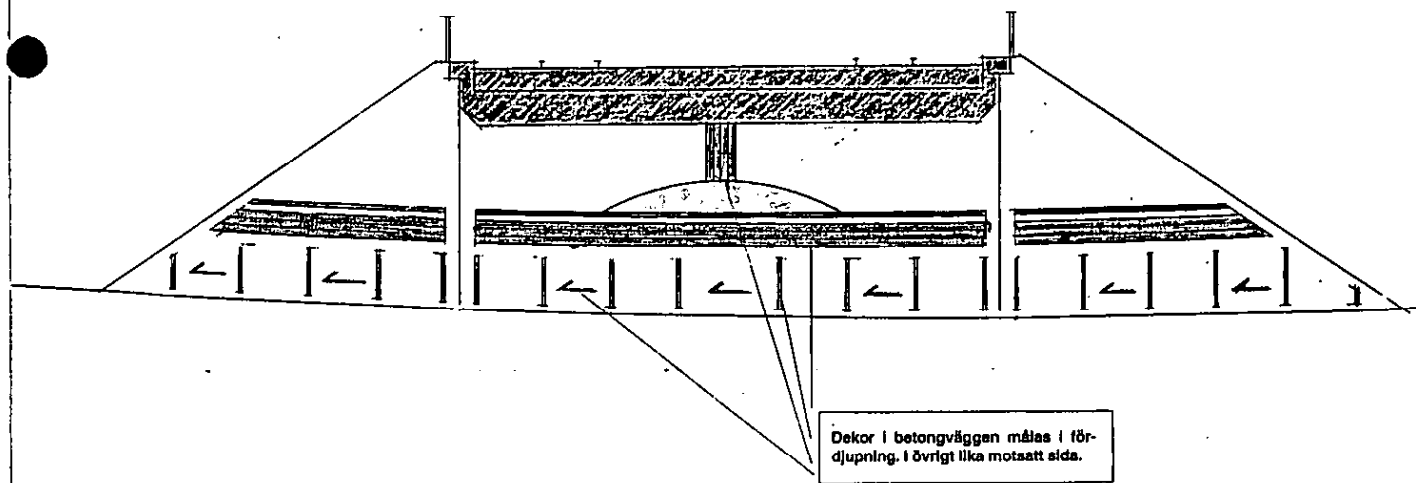
MÖJLIGA ÅTGÄRDER

Slanter och släntkrön samt bullervallar skall förses med riklig vegetation enligt karta på sid 10. Släntkrönen bör rundas så att de mer naturligt övergår i den plana marken.

Vägporten av betong kan förses med reliefmönster enligt nedanstående förslag.



Elevation "gångbanesida"



Elevation "bilsida"

7 NATURRESURSER

NULÄGE

Ombyggnaden påverkar inte några andra naturresurser än grundvattnet. Den geotekniska undersökningen visar att grundvattenytan ligger endast ca 1 m under markytan i det för schaktet aktuella området. Vattentillgången är riklig.

Marken består överst av ett 2-3 m djupt sandlager därefter finns lera ner till berget. Leran är överkonsoliderad d v s förändras inte mycket av en grundvatten sänkning. Berget ligger på ungefär samma nivå som grundläggning av porten, +75,8, vilket medför viss sprängning.

Grundläggningen av porten kommer att hamna ca 5 m under grundvattenytan. Porten kommer därför att avvattnas via en permanent pumpanläggning som förses med oljeavskiljare. Dagvattnet leds till samma pumpbrunn. Vattnet avleds till närliggande dagvattenkylvert. Recipient är åkerdiken norr om Ulvåker.

PÅVERKAN

Vägporten påverkar grundvattnet inom en radie på ca 300 meter. Närmast porten sker en relativt kraftig permanent grundvattenavsänkning. Inom radien 10 m blir den ca 2 m för att därefter avta till ca 0,8 m vid radien 80 m. Avsänkningen kan påverka enskilda bevattningsbrunnar inom närområdet.

Påverkan på byggnader bedöms bli liten och bör inte förorsaka sättningsskador då leran är överkonsoliderad.

MÖJLIGA ÅTGÄRDER

Befintliga brunnar och byggnader kommer att besiktigas innan anläggningsarbetena påbörjas. Pumpbrunnen förses med oljeavskiljare.

8 HÄLSA OCH SÄKERHET

NULÄGE

Se nollalternativ

PÅVERKAN

Under denna rubrik hittar vi de positiva effekterna som motiverar ombyggnaden. Säkerhetsaspekten är det helt dominerande motivet.

Olyckor

Risken för olyckor försvinner helt förutsatt att omvägen för de närmast boende inte föranleder smitvägar över spåren.

Buller

Ljudmiljön kan förbättras genom skärmning av tågbullret. Skall skärmningen vara effektiv måste skärmen vara relativt hög (2-3 m) och så lång att ljud inte når bostäderna i sned vinkel. En ljudskärm måste dessutom vara tät.

Utrymme för ljudvallar av överskottsmassor finns i kvadranterna nordost och sydväst. I kvadranterna nordväst och sydost samt på den nya bron måste skärmning ske med mur och/eller plank. Övergången måste göras tät. I den nordvästra kvadranten kan bullervall nyttjas längre norrut.

Ljudreduceringseffekten av en kontinuerlig 2 m hög bullerskärm som är tillräckligt lång är följande:

- Den ekvivalenta ljudnivån blir ca 60 dBA vid husen närmast skärmen därefter ökar nivån med ca 2 dBA för att sedan avta med ökande avstånd.
- Maximalnivån blir ca 79 dBA vid husen närmast skärmen därefter ökar ljudnivån till ca 80 för att sedan avta med ökande avstånd. Dessa utomhusnivåer innebär ljudnivåer inomhus på mellan 50 och 55 dBA.

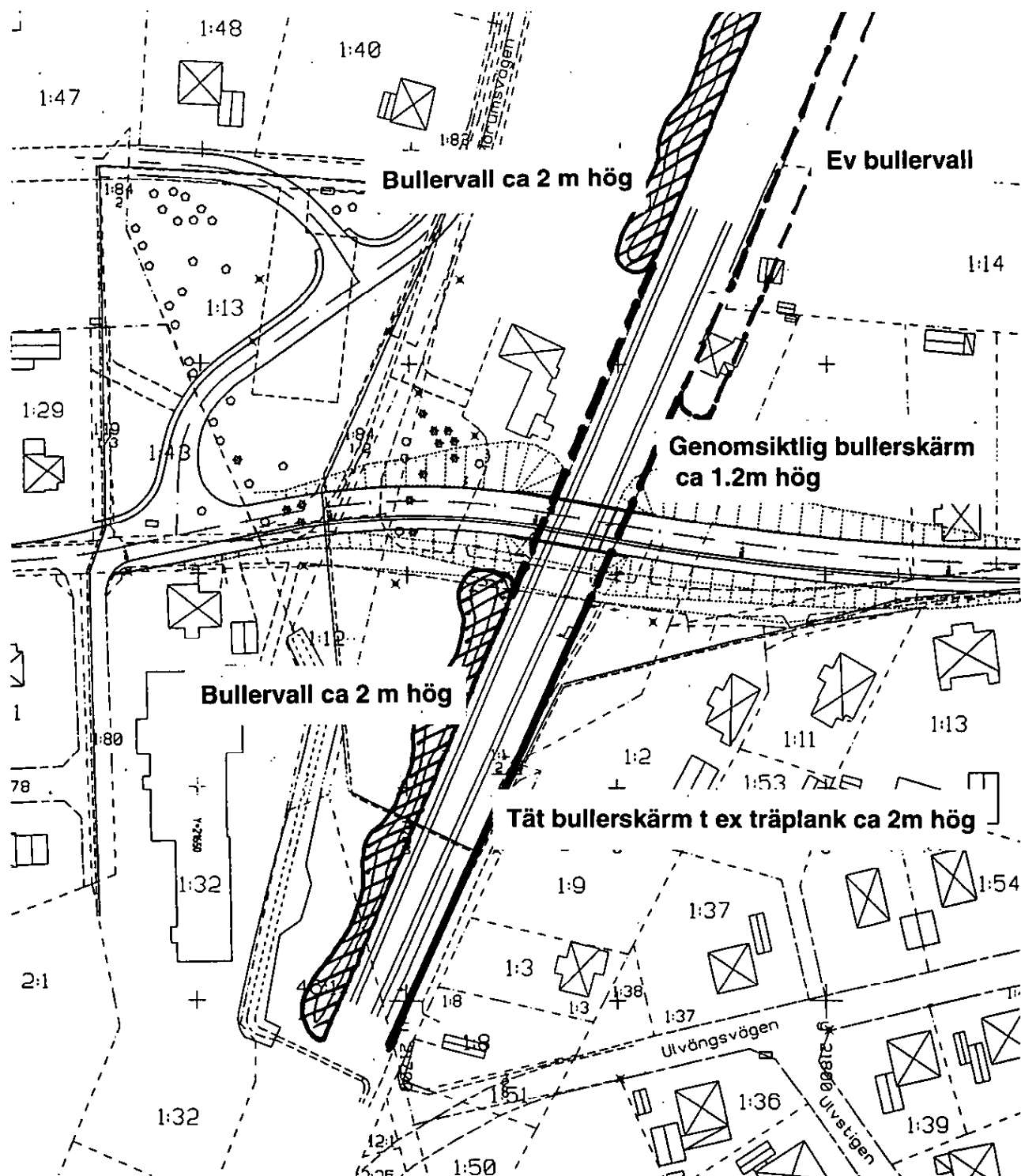
Räkneexemplet visar att riktvärdena inte kan uppnås ens med en kraftig skärmning.

Bullerskärmning av ovan nämnt slag medför en kraftig barriär genom samhället, som blir delat i 2 halvor utan visuell kontakt från marknivån. Nyttjan måste därför noga vägas mot stadsbildaaspekter.

På kartan, sid 18, redovisas ett förslag som ger förbättringar av ljudmiljön och samtidigt tar hänsyn till stadsbilden.

Störningarna från biltrafiken blir mindre p g a den försänkta vägbanan och minskat antal accelerationer.

De ekvivalenta ljudnivåerna från biltrafiken kommer att ligga kring 55 dBA eller lägre för de hus som ligger nära schaktet.



Vibrationer

Vibrationer från biltrafiken minskar då ojämnheterna över spårområdet ersätts med en slät vägbana. Vibrationer från tåg bedöms bli oförändrade.

Luft

De totala avgasutsläppen beräknas minska då bomtiden försvinner. I någon mån förtras denna effekt av de tillskapade "lutningarna" i undergången och längre utfartsvägar för ett antal fastigheter. Tabellen nedan visar de totala utsläppsmängderna år 2005. Dessa värden kan jämföras med nollalternativet.

NOx	HC	CO	CO2
173	30	94	15 177

Totalmängd 2005 (kg/år)

Koncentrationerna vid närliggande bostäder bör bli mindre efter ombyggnaden. Halterna i botten på schaktet kan bli något högre vid otjänlig väderlek. Biltrafiken i sig rör dock om luftmassorna. Halterna bedöms ligga klart under Naturvårdsverkets riktvärden även vid dessa tillfällen.

Farligt gods

Farligt gods transporteras i stor mängd på både landsväg och järnväg. Risken för olyckor minskar. Skulle en olycka inträffa i porten samlas ev farliga vätskor upp eftersom väggarna är täta nertill.

Pumpbrunnens oljeavskiljare skall samla upp icke önskade utsläpp. Skulle det ske omfattande spill räcker dock inte kapaciteten till utan det finns risk för utsläpp till recipienten. Risken för sådana utsläpp är dock mycket liten.

9 STÖRNINGAR UNDER BYGGTIDEN

Framkomligheten minskar och störningar i form av buller, vibrationer och allmänt stökig miljö kommer att uppstå och vara under byggtidens ca 6 månader. Passagen över järnvägen kommer sannolikt att vara avstängd ca 1 månad under byggtiden. Alternativt kan en tillfällig omfartsväg byggas söder om nuvarande järnvägs korsning.

Schaktmassor kommer att läggas upp som bullervall sydväst och nordost om nuvarande korsning inom Banverkets mark. Övriga massor föreslås av Skövde kommun bli utnyttjade för bullervall norr om stationshuset.

Sammanlagt bedöms att det blir ca 8 000 m³ överskottsmassor vilket räcker till en 400-500 m lång bullervall som är ca 2 m hög.

10 SAMRÅD

Handlingen har upprättats i samråd med Vägverket Region Väst. Samråd har även skett med Skövde kommun, Länsstyrelsen och Banverket.

Allmänt informationsmöte hölls 1994-04-07. Stadsbyggnadskontoret i Skövde skall inom ramen för detaljplanearbetet ha formella samråd med berörda enskilda markägare.



Fastighetsförteckning tillhörande en av stadsingenjörskontoret i Skövde upprättad grundkarta för ett av stadsbyggnadschef Rikard Hagerborg och 1:e planingenjör Georg Höglund i augusti 1995 upprättat förslag till detaljplan för planskild korsning mellan länsväg 936 och Västra stambanan i ULVÅKERS TÅTORT, Skövde kommun, Skaraborgs län.

Fastigheter inom planområdet

Beteckning på grundkartan		Fastighetsägare, adress
Altorp 1:7	½	Eva Eriksson Villa Hindsberg 532 33 Skara
	½	Mats Eriksson PI 19300 Altorp 541 91 Skövde
Altorp 1:12		Staten SJ SJ Fastighetsdivisionen Region Väst Box 1025 405 21 Göteborg
		Banverket Västra Regionen Box 1522 401 50 Göteborg
Altorp 1:13		Skövde kommun 541 83 Skövde
Altorp 1:18		Lennart Svensson Wallgrensgatan 12 541 44 Skövde
Altorp 1:19		se Altorp 1:7
Altorp 1:29	½	Elisabeth Mannesson Stora vägen 22 541 91 Skövde
	½	Peter Mannesson se ovan

FASTIGHETSFÖRTECKNING
1995-08-01

2(7)

Altorp 1:31	½	Arne Pettersson pl.19213 541 91 Skövde
	½	Barbro Andersson se ovan
Altorp 1:32		Rune Hofmeijer PI 19211 541 91 Skövde
Altorp 1:43, 1:47, 1:78, 1:80		Skövde kommun
Altorp 1:81		Vattenfall Skaraborg AB 565 28 Mullsjö
Altorp 1:82, 1:83, 1:84		Skövde kommun
Fåleberg 1:2	½	Olle Thunborg PI 19121 Fåleberg,Locketorp 541 91 Skövde
	½	Gunborg Thunborg se ovan
Fåleberg 1:13		Margareta Andersson pl. 19075 Tallbacken Ulvåker 541 91 Skövde
Fåleberg 1:14		Håkan Broberg Box 127 540 50 Moholm
Horn 46:1,		se Altorp 1:12
Locketorp 15:1		se Altorp 1:12
Ulvängen 1:1	½	Evald Åberg PI 19123 Ulvängen 541 91 Skövde
	½	Jan Karl Gerhard Åberg se ovan
Ulvängen 1:2		Samuel Gustavsson PI 19087 Torslund Locketorp 541 91 Skövde

Ulvängen 1:3, 1:8,1:9		Ingrid Sjöström Pl 19156 Ulvängsvägen 14 541 91 Skövde
Ulvängen 1:4, 1:10,1:12		Andreas Aradszky Pl. 19097 Ulvåker Locketorp 541 91 Skövde
Ulvängen 1:11		Doris Hed-Däcker Stora vägen 7 541 91 Skövde
Ulvängen 1:13	½	Bernt Fingal Stora vägen 5 541 91 Skövde
	½	Lisbeth Blixt se ovan
Ulvängen 1:18		se Fåleberg 1:14
Ulvängen 1:19	½	Kahtin Andersson pl. 19115 Molet Ulvåker 541 91 Skövde
	½	Jan-Erik Wahlström se ovan
Ulvängen 1:21	½	Tord Jigbrandt pl.19136 Ulvängsvägen 10 541 91 Skövde
	½	Annika Jigbrandt se ovan
Ulvängen 1:23		Anna Elsy Frånlund pl.19133 Villa utsikten 541 91 Skövde
Ulvängen 1:25	½	Lisbeth Nilsson Ulvängsvägen 1 541 91 Skövde

4(7)

Ulvängen 1:37	½	Lars Frydén pl.19141 Ulvängsvägen 12 541 91 Skövde
	½	Anette Frydén se ovan
Ulvängen 1:38, 1:50, 1:51		Skövde kommun
Ulvängen 1:53	½	Kjell Anderberg Ulvängsvägen 10 A 541 91 Skövde
	½	Susanne Johnsson se ovan
Ulvängen 1:54	½	Karl-Erik Björk pl.19134 Ulvängsvägen 8 541 91 Skövde
	½	Ingrid Linnéa Björk se ovan
Mårum 2:25		Skövde kommun
Mårum 2:26	½	Gunvor Linnea Hybbinette Nockeby Kyrkväg 60-4514 161 41 Bromma
	½	Siv Marianne Johansson Svedbergspl. 4 3 tr. 112 58 Stockholm
Mårum 12:1		Skövde kommun

Fastigheter utom planområdet

Altorp 1:14, Lars-Göran Elversson
 pl.19205 Ulvåker
 541 91 Skövde

Altorp 1:28 Gulli Thorén
 pl.19055 Ulvåker
 541 91 Skövde

Altorp 1:40 Hans-Erik Larsson
 pl.19063 Ulvåker
 541 91 Skövde

Altorp 1:41 ½ Jan Lundqvist
 pl. 19065
 541 91 Skövde

½ Anna-Lena Lundqvist
 se ovan

Altorp 1:48 ½ Urban Johansson
 pl. 19061
 Ringvägen 4
 541 91 Skövde

½ Anette Ljung
 se ovan

Altorp 1:61 Sven Carlström
 pl.19057 Ulvåker
 541 91 Skövde

Altorp 1:79 se Altorp 1:32

Homs-Lunden 2:1 ½ Peter Aradszky
 pl 19217
 Ringvägen 46
 541 91 Skövde

½ Petra Bloom
 se ovan

Mårum 2:13

se Mårum 2:26

Ulvängen 1:20

se Ulvängen 1:1

($\frac{1}{2}$ Leif Thomas Broman)
se ovan

→ ?

Ulvängen 1:36

$\frac{1}{2}$ Conny Edqvist
pl. 19143 Ulvåker
541 91 Skövde

$\frac{1}{2}$ Kerstin Viola Nordin
se ovan

Ulvängen 1:39

Henry Andersson
pl. 19137 Ulvängen Locketorp
541 91 Skövde

Ulvängen 1:40

Ernst Stahel
pl. 19135
Ulvängsvägen 13
541 91 Skövde

Ulvängen 1:42

Lennart Jonsson
pl. 19193
Ulvängsvägen 9
541 91 Skövde

Ulvängen 1:49

Elisabeth Aradszky
pl. 19191
Ulvängsvägen 6
541 91 Skövde

Marksamfällighet inom planområdet

s (16-Hon-35)

Väg 10 alnar bred, samfällid för Mårums by
och Knutsborgan, avsatt vid laga skifte
1853-12-23.

Berörda servitut och andra särskilda rättigheter

Servitut/nyttjanderätter	Belastar	Till förmån för
Kraftledning	Altorp 1:12	För ej angiven fastighet (inskrivet år 1917)
Väg	Altorp 1:14	Altorp 1:29, se ägare ovan
In-och utfart till garage	Altorp 1:19	Altorp 1:29 "
Vatten och avloppsledn. mm.	Altorp 1:32	Altorp 1:46 se Altorp 1:43
Villa väg mm.	Altorp 1:47	Altorp 1:81 se ägare ovan
Väg	Altorp 1:61	Altorp 1:81 "
Nyttjanderätt tele	Ulvängen 1:1	Telia AB Region Väst Box 860 501 15 Borås
Ledning	Ulvängen 1:3	Altorp 1:46,Ulvängen 1:24 se Altorp 1:43
Väg	Ulvängen 1:12	Fåleberg 1:14

Sikatomten g:a 1

Sikatomtens vägsamf.
c/o Hans- Åke Fågelström
Karlslund pl.19121
541 91 Skövde

Ulvåkers vägförening
c/o Bertil Svensson
pl. 19163
541 91 Skövde

STADSINGENJÖRSKONTORET



Peter Nystrom
Stadsingenjör