

Planbeskrivning

Detaljplan för del av Kartåsen 1:1, in- och utfart väg 44/49, Lidköpings kommun

Samrådshandling



Plan	Detaljplan för del av Kartåsen 1:1, in- och utfarter väg 44/49, Lidköpings kommun
Handlingar	Plankarta, planbeskrivning
Övr. handlingar	Fastighetsförteckning
Datum	april 2025
Kommunala beslut	Miljö- och byggnadsnämndens antagande 202x-xx-xx Laga kraft 202x-xx-xx

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	DETALJPLANENS SYFTE.....	5
1.1	Syfte	5
2	BESKRIVNING AV DETALJPLANEN	6
2.1	Hela detaljplanen.....	6
2.2	Genomförandetid.....	7
2.3	Allmän plats	7
2.4	Kvartersmark	9
2.5	Befintligt.....	10
2.6	Ärendeinformation	10
3	MOTIV TILL DETALJPLANENS REGLERINGAR.....	11
3.1	Motiv till regleringar	11
4	PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR.....	14
4.1	Kommunala	14
4.2	Riksentressen.....	15
4.3	Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken	15
4.4	Miljö kvalitetsnormer.....	15
4.5	Miljö	15
4.6	Hälsa och säkerhet.....	16
4.7	Geotekniska förhållanden.....	17
4.8	Hydrologiska förhållanden.....	18
4.9	Teknik.....	18
4.10	Trafik.....	19
5	PLANERINGSUNDERLAG	22
5.1	Kommunala	22
5.2	Utredningar.....	22
6	KONSEKVENSER	23
6.1	Fastigheter och rättigheter	23
6.2	Natur.....	23
6.3	Miljö	23
6.4	Miljö kvalitetsnormer.....	24
6.5	Hälsa och säkerhet.....	24
6.6	Sociala.....	26
6.7	Riksentresse	26
6.8	Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken	27
6.9	Trafik.....	27
7	GENOMFÖRANDEFRÅGOR.....	28

7.1	Mark- och utrymmesförvärv.....	28
7.2	Fastighetsrättsliga frågor.....	28
7.3	Tekniska frågor.....	28
7.4	Ekonomiska frågor	30
7.5	Organisatoriska frågor.....	30

1 DETALJPLANENS SYFTE

1.1 Syfte

Detaljplanens syfte är att möjliggöra in- och utfarter till Kartåsens verksamhetsområde i delvis nytt läge.

2 BESKRIVNING AV DETALJPLANEN

2.1 Hela detaljplanen

Kartåsen är kommunen senaste verksamhetsområde för industri, icke-störande verksamheter och handel. Den gällande detaljplanen för området vann laga kraft i oktober 2020. I samband med att planen antogs tecknade kommunen och Trafikverket ett samverkansavtal i syfte att projektera planerade in- och utfarter. Avtalet omfattade en in- och utfart söderifrån (väg 44) och en infart västerifrån (väg 44/49). Då den södra in- och utfarten sedan projekterades konstaterades det att den behövde ha en annan sträckning än vad som initialt var planerat. Det är anledningen till att delar av den gällande detaljplanen nu föreslås ändras.

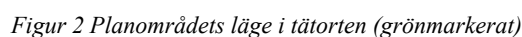
Utgångspunkten är att tillsammans med Trafikverket ta fram en detaljplan som motsvarar väganslutningens nya sträckning och som tydliggör gränsen mellan kommunalt och statligt väghållaransvar. Kvartersmarken närmst den södra in- och utfarten justeras i linje med detta.



Figur 1 Illustration över planområdet

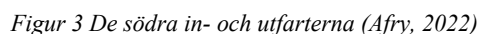
2.1.1 Omfattning och lokalisering

Planområdet är lokaliserat i den sydöstra delen av Lidköpings tätort, i de södra delarna av Kartåsens verksamhetsområde som för närvarande håller på att byggas ut. Planområdet är c 20 hektar stort och kommunen är den enda fastighetsägaren.



Detaljplanen föreslås få en genomförandetid på fem år. Den korta genomförandetiden motiveras med att föreslagen utbyggnad av väganslutningarna är avsedd att genomföras i direkt anslutning till att detaljplanen vinner laga kraft.

I de södra delarna av Kartåsen föreslås en in- och utfart mot väg 44. Väganslutningarna var planerade som en del av utbyggnaden av Kartåsens verksamhetsområde. Efter vidare utredning visade det sig dock att den södra väganslutningen behövde lägesjusteras. Anslutningen är utformad som en höger in – höger ut med accelerationsfält mot Alebäcksrondellen (väster) och avfartsfil (öster). In- och utfarterna ansluter till den redan utbyggda rondellen inne i verksamhetsområdet.



2.3.2 Den norra infarten

Till de centrala delarna av verksamhetsområdet föreslås en ny avfart från väg 44/49. Avfarten är enkelriktad ”höger-in” och löper parallellt med väg 44/49 ca 240 m innan den viker av mot verksamhetsområdet.



Figur 4 Den norra infarten

2.3.3 Naturmark

Det som är naturmark i detaljplanen föreslås, likt nuläget, kvarstå som friväxande natur. Här finns också diken och dagvattendammar som avvattnar verksamhetsområdet, gator och vägar. Längs kvartersmarken gallras träden med jämna mellanrum för bättre genomsiktighet.

I naturmarken i öster finns en faunapassage i form av en tunnel under väg 44. Denna kvarstår i sitt ursprungliga läge. I anslutning till faunapassagen finns ett skogsparti som ska bibehållas.



Figur 5 Faunapassagen under väg 44



Figur 6 Skogsdunge vid faunapassagen

2.3.4 Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats, det vill säga gator, vägar och naturmark. Trafikverket har dock genom vägrätt väghållningsansvaret för det som i detaljplanen är VÄG.

2.4 Kvartersmark

Kvartersmarken är, likt den underliggande detaljplanen, avsedd för detaljhandel förutom handel med livsmedel samt drivmedel. Kvartersmarken korrigeras i sitt läge motsvarande den nya väganslutningens sträckning.

Detaljhandel omfattar alla slags av köp och försäljning av varor och tjänster till i huvudsak privatpersoner, det vill säga sällanköpshandel, men inte livsmedelsförsäljning. Restauranger, kiosker, caféer och liknande är tillåtna. I användningen ingår, förutom butiksytan, tillhörande kontor, personalrum, personalrestaurang och lager för handelsverksamheten. Även tillhörande parkering och kundvagnsgarage ingår.

Det är också möjligt att etablera drivmedelsförsäljning vid den södra in- och utfarten, i likhet med den tidigare planen. Det omfattar försäljning av alla typer av drivmedel, förutsatt att gällande skyddsavstånd kan uppnås. Kompletterande verksamheter är också tillåtna. Det kan till exempel handla om biltvätt eller försäljning av verktyg och dagligvaror.

Byggnadsarean begränsas till 40% av fastighetsarean och med en nockhöjd om maximalt 15 meter. Byggnader får inte placeras närmre gatan än 6 meter. Detta överensstämmer med bebyggelsestrukturen i området i stort. Utöver det omfattas

kvartersmarken av ett antal skyddsbestämmelser med hänsyn till att väg 44/49 är rekommenderad väg för farligt gods.

2.5 Befintligt

Området utgörs idag av tidigare skogsmark som till stora delar idag är slutavverkad i väntan på att området bebyggs. I öster finns en tallskogsdunge som anknyter till en faunapassage/skogsväg under väg 44. Gator och annan infrastruktur är utbyggt inom området. Traversgatan och Kartåsgatan möts i en cirkulation där den tänkta in- och utfarten ska ansluta som ett fjärde ”ben”. Längs Traversgatan löper en gång- och cykelväg som kopplar an till den tidigare banvallen, numera skogsvägen, i öster. Utmed framtida kvartersmarken går ett större avskärande dike som är dimensionerat för att ta omhand dagvatten från området. Längs väg 44 och väg 49 finns också vägdiken för att hantera vägdagvatten.



Figur 7 Vy från söder, norrut mot verksamhetsmarken.

2.6 Ärendeinformation

Detaljplanen handläggs med standardförfarande enligt Plan- och bygglagen (2010:900) efter 1 januari 2015.

Planuppdrag gavs av miljö- och byggnadsnämnden den 25 mars, 2025. Detaljplanen beräknas kunna antas kvartal fyra 2025 om inget oförutsett sker.

3 MOTIV TILL DETALJPLANENS REGLERINGAR

3.1 Motiv till regleringar

3.1.1 Användning av allmän plats

GATA

Gata

Bestämmelsen syftar till att möjliggöra ny kommunal gata för planerade väganslutningar. I viss utsträckning omfattar den också redan utbyggd gata inom Kartåsen.

VÄG

Väg

Bestämmelsen syftar till att möjliggöra ny statlig väganläggning för planerade väganslutningar samt att befästa redan utbyggd anläggning (väg 44/49).

NATUR

Natur

Den mark som är utpekad som NATUR i detaljplanen ska fortsatt vara friväxande naturmark som endast gallras och röjs undantagsvis. Syftet är också att befästa faunapassagen och omkringliggande områden som en grön spridningskorridor. Inom naturmarken är också syftet att dagvattenanläggningar kan finnas och anläggas.

PARK

Park

Området närmst rondellen är utpekad som PARK med syftet att utgöra ett hänsynsavstånd. Här kan gång- och cykelvägar anläggas eller vägvisningsskyltar sättas upp. Remsan av parkmark i väster syftar till att spara ett område som i framtiden skulle kunna behövas för gång- och cykeltrafik söderut.

3.1.2 Användning av kvartersmark

H₁

Detaljhandel utom handel med livsmedel

Syftet med bestämmelsen är, likt den tidigare detaljplanen, att möjliggöra detaljhandel utmed väg 44. Motivet till att begränsa möjligheten för handel med livsmedel grundar sig i en handelsutredning (Tyréns, 2017). Bland de slutsatser som dras i rapporten konstateras både att det finns ett ytbehov för detaljhandeln som uppgår till 21 000 m² år 2030 och att externhandeln inte ska hysa sådana verksamheter som annars hade kunnat lokalisera sig i stadskärnan. Detta skulle i så fall kunna inverka negativt på centrumhandeln. Bedömningen är att detta är ett skäl av betydande vikt som ger stöd i att begränsa detaljhandeln till att inte omfatta livsmedelsförsäljning.

G

Drivmedel

Bestämmelsen syftar till, likt den tidigare detaljplanen, att tillåta olika typer av drivmedelsförsäljning vid den södra in- och utfarten.

3.1.3 Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

e₁ 40,0

Största byggnadsarea är angivet värde i % av fastighetsarean inom användningsområdet

Syftet är att reglera storleken på byggrätten på motsvarande sätt så som verksamhetsområdet i övrigt.

h₁ 15,0

Högsta nockhöjd är angivet värde i meter

Syftet är att i höjddled reglera storleken på byggrätten på motsvarande sätt så som verksamhetsområdet i övrigt. Generellt gäller 15 meters nockhöjd närmast väg 44/49 för att sedan bli högre inne i verksamhetsområdet.

p₁

Byggnad ska placeras minst 6 meter från gata

Syftet med att begränsa byggrätten mot gatan är för att kunna angöra respektive fastighet på ett rationellt sätt, av brandskyddsskäl och för att byggnader inte ska skymma utfarter eller korsningar.

p₂

Drivmedelstation ska placeras så att tillräckligt skyddsavstånd från anläggningens olika tekniska delar kan uppnås på den egna fastigheten

Syftet med bestämmelsen är att vid bygglov ha stöd för att kunna uppnå godtagbara skyddsavstånd för drivmedelsstationer.

- b₁** *Utrymningsvägar för lokaler där personer vistas stadigvarande ska placeras och utformas så att utrymning kan ske till säker plats i händelse av olycka med farligt gods på väg 44/49.*
Syftet är att uppnå en godtagbar risk i förhållande till den primära transportleden för farligt gods.
- b₂** *Friskluftsintag för lokaler där personer vistas stadigvarande ska placeras bort från väg 44/49 alternativt på byggnadens tak. Mekaniska ventilationssystem ska utföras med central nödavgångsfunktion.*
Syftet är att uppnå en godtagbar risk i förhållande till den primära transportleden för farligt gods

4 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

4.1 Kommunal

4.1.1 Detaljplan

För planområdet gäller delvis detaljplanen för del av Kartåsen 1:1, utökning av Kartåsens verksamhetsområde, laga kraftvunnen 31 oktober 2020. Planens syfte är att möjliggöra etablering av sällanköps- och volymhandel, andra utrymmeskrävande verksamheter med måttlig omgivningspåverkan, industri samt drivmedelsförsäljning. Planområdesgränsen sammanfaller med vägområdets utbredning, men omfattar inte själva vägarna. I den gällande detaljplanen är den södra in- och utfarten i ett östligare läge än vad som nu är avsikten.



Figur 8 Utdrag från plankartan för Kartåsens verksamhetsområde

4.1.2 Planprogram

Inför detaljplanen för Kartåsens verksamhetsområde togs ett planprogram fram. Planprogrammet hade i huvudsak två syften, dels att utöka Kartåsens verksamhetsområde söderut, dels att möjliggöra att en del av planområdet kunde planläggas för handel. Planprogrammet kom i stort att omfatta hela det område som sedan blev en detaljplan.

4.1.3 Översiktsplan

I kommunens översiktsplan från 2018 pekas planområdet ut för verksamheter och handel på kort och lång sikt. Kommunen uttrycker också ett starkt önskemål om att en förbifart byggs för väg 44 söder om staden.

4.1.4 Stadsutvecklingsplan

I stadsutvecklingsplanen från 2022, som är en fördjupning av översiktsplanen, befäster man ambitionen om att utveckla Kartåsen för verksamheter och handel.

4.2 Riksintressen

4.2.1 Totalförsvaret

Planområdet ligger inom i riksintresse (MB kap 3 § 9) för totalförsvaret avseende restriktioner mot höga byggnader som kan störa flygverksamheten vid Skaraborgs flygflottilj, Såtenäs.

4.3 Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken

Planområdet omfattas inte av hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken vad gäller jordbruksmark, skogsmark, oexploaterade eller ekologiskt känsliga områden.

4.4 Miljökvalitetsnormer

4.4.1 Vatten

Recipient för dagvatten från planområdet är Kinneviken i Vänerns östra del (Värmlandssjön). Den har enligt VISS otillfredsställande ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Den ekologiska statusen motiveras av att Vänerns fiskbestånd har förändrats avsevärt på grund av mänsklig påverkan, främst genom att konnektiviteten i uppströms vattendrag har brutits. Bedömningen av den kemiska statusen beror på att riktvärden för PFOS och bromerad difenyleter (PBDE) överskrids.

Vattenmyndigheterna har beräknat åtgärdsbehov avseende minskad tillförsel av kväve och fosfor. För Värmlandssjön behövs en minskning med totalt 29 043 kilo kväve per år, varav dagvattnets kvävebelastning anges behöva minska med 415 kilo/år. Motsvarande åtgärdsbehov för fosfor är 158 kilo/år totalt varav 36 kilo/år i dagvatten.

4.5 Miljö

4.5.1 Dagvatten

Dagvattensystemet är i dagsläget redan utbyggt för att kunna möjliggöra föreslagna utbyggnad, med undantag för korrigeringar som kan behövas av vägdiken. Området avvattnas norrut mot Brantabäcken, innan det når Vänern som är slutrecipient. Avskärande diken, utmed kvartsmarken och utmed väg 44/49 hanterar dagvatten från naturmarken och hela delavrinningsområdet. Ledningar i gata tar hand om dagvatten från kvartersmarken. Dagvattnet leds norrut både öster och väster om verksamhetsområdet. På några ställen finns fördröjningsdammar för att hålla nere ledningsdimensioner och för att kunna hantera ett 100-årsregn. I väster, utmed väg 44/49 och i höjd med rastplatsen, leds dagvatten via Trafikverkets vägdike innan det når Brantabäcken.



Figur 9 Schematisk illustration av det öppna dagvattensystemet i södra Kartåsen. Blå linjer är större diken, blå ytor är dagvattendammar för fördröjning

4.6 Hälsa och säkerhet

4.6.1 Omgivningsbuller

Omgivningsbuller förekommer från verksamheterna och vägtrafiken.

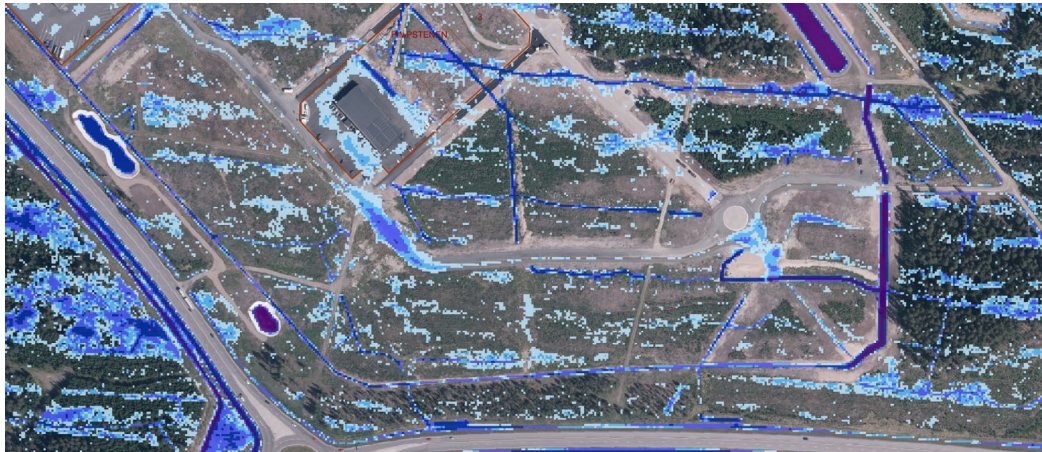
4.6.2 Risk för olyckor

Väg 44 och 49 är primära transportvägar för farligt gods. Det farliga godset utgörs i huvudsak av brandfarliga vätskor och gaser. En del av transportererna har troligtvis Kartåsen som destination. Farligt godstransporter på väg 44/49 uppskattas enligt en riskanalys för Kartåsen (Brandskyddslaget, 2019) uppgå till 46 800 – 985 700 ton per år, eller ca 55 transporter/dygn.

Verksamheterna i och omkring Kartåsen utgör i sig själva en riskkälla. Det finns tillverkande industri, mellanlagring av återvinningsmaterial, avfallsanläggning med tidigare deponi samt biogasanläggning. Verksamheternas hantering av brandfarliga och explosiva varor har bedömts utgöra den största riskkällan avseende akuta olyckshändelser (Brandskyddslaget, 2019).

4.6.3 Risk för översvämning

Enligt kommunens skyfallskartering kommer i första hand de ytor som är avsedda för att ta hand om dagvatten översvämmas vid ett klimatanpassat (1,3) 100-årsregn, det vill säga dagvattendiken och dagvattendammar. På befintlig gata finns en möjlig lågpunkt i korsningen Traversgatan/Kättinggatan, där det inte är möjligt att ta sig fram med motorfordon (0,3–0,5 meter). Det samma gäller vid den södra rondellen där in- och utfarten är föreslagen. Detta kommer troligtvis att förändras då den doseras och kompletteras med vägdiken.



Figur 10 Skyfallskartering. Mörkare nyans representerar ett större vattendjup vid ett 100-års regn.

4.7 Geotekniska förhållanden

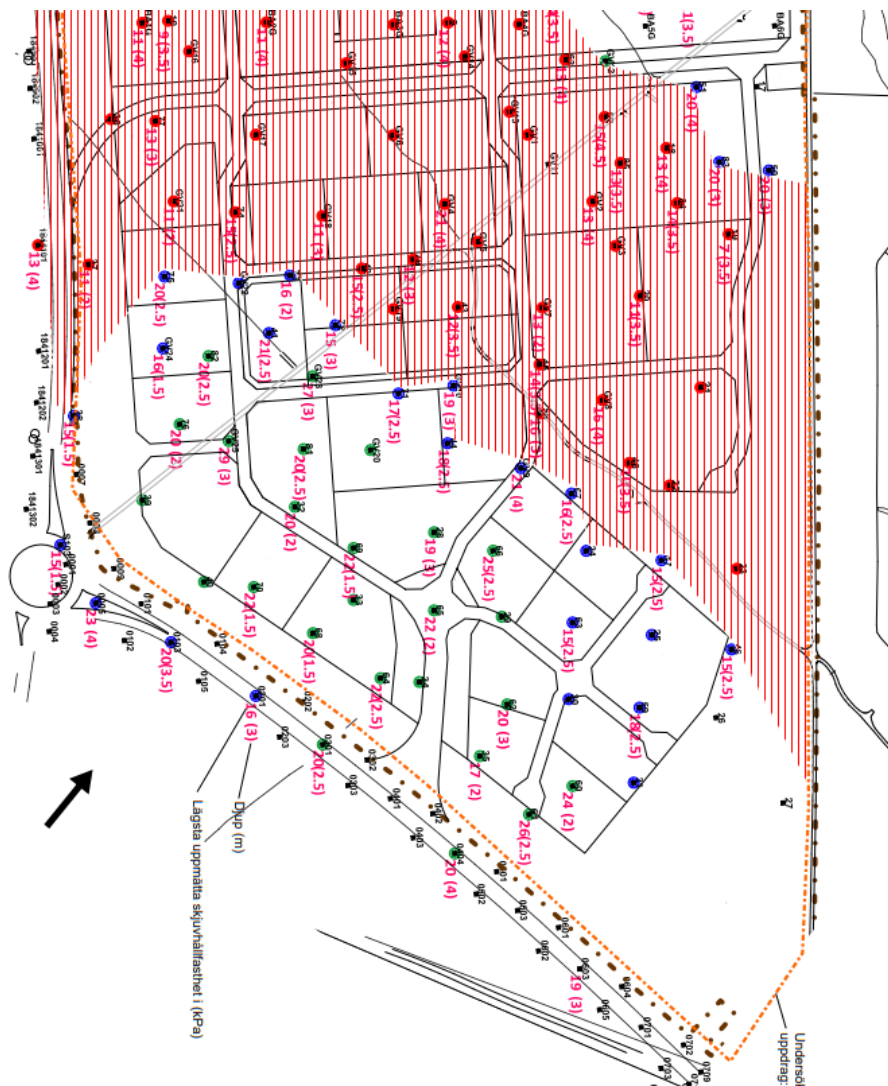
En geoteknisk markundersökning har sedan tidigare genomförts inom planområdet (Bohusgeo, 2019) och som beskriver de geotekniska förhållandena.

Det totala sonderingsdjupet varierar mellan cirka 10 meter och cirka 46 meter. Jordlagren ifrån markytan utgörs i huvudsak av:

1. **Vegetationsjord:** Tjocklek mellan ca 0.1 och ca 0.3 meter, huvudsakligen humushaltig silt, humusjord och torv. Vattenkvot mellan ca 30 och ca 380 %.
2. **Fast ytlager:** Består huvudsakligen av siltig finsand och finsandig silt. Vattenkvot mellan cirka 15 och ca 35 procent. Tjocklek mellan ca 1 meter och ca 4 meter. Friktionsvinkel mellan ca 31° och 38°.
3. **Lera:** Finns ner till mellan ca 10 meter och ca 46 meters djup. Nivån på lerans underkant mellan ca +8 och ca +42. Egenskaper varierar mycket inom området.
4. **Friktionsjord:** Vilande på berg. Trycksondering har trängt ner mellan ca 0.1 och ca 2 meter, i enstaka punkter mellan ca 3.5 och ca 8.5 meter

Vid den norra infarten finns lera med varierande egenskaper. Det finns ett övre lerlager som ej tål ytterligare belastning utan att stora långtidssättningar uppstår, och ett undre lerlager som är något överkonsoliderat och tål viss ytterligare belastning. Skjuvhållfastheten i det övre lerlagret är mellan 10 och 15 kPa, med en vattenkvot mellan cirka 65 och 90 % och konflytgräns mellan cirka 50 och 75 %. Det undre lerlagret har en skjuvhållfasthet mellan cirka 12 och 30 kPa i de översta delarna och till 50 à 70 kPa på cirka 20 meters djup, med en vattenkvot mellan cirka 50 och 70 % och konflytgräns mellan cirka 40 och 60 %. Leran bedöms vara något överkonsoliderad med ML mellan cirka 450 och 1500 kPa.

Det undre lerlagrets egenskaper är också representativt för resterande del av planområdet (det som inte är markerat rött i figuren).



Figur 11 Rödskrafferat område markerar utbredning av normalkonsoliderat övre lerlager. Bilaga 2:8, Projekterings PM Geoteknik, del av Kartåsen 1:1 (Bohusgeo, 2019).

Området och närmast omgivande mark är relativt plan och horisontell, och förutsättningar för otillfredsställande totalstabilitet bedöms ej finnas.

4.8 Hydrologiska förhållanden

Den uppmätta porttrycknivån varierar inom den södra delen mellan ca +50 och ca +51, vilket motsvarar en fri vattenyta mellan ca 0.5 och ca 1.5 m under markytan. Inom jordprofilens övre del, kan en fri grundvattenyta i samband med torrperioder förväntas ligga ca 1.5 och ca 2 m under markytan. I samband med nederbördsrika perioder kan en fri grundvattenyta förväntas ligga mellan 0 och 0.5 m under markytan.

4.9 Teknik

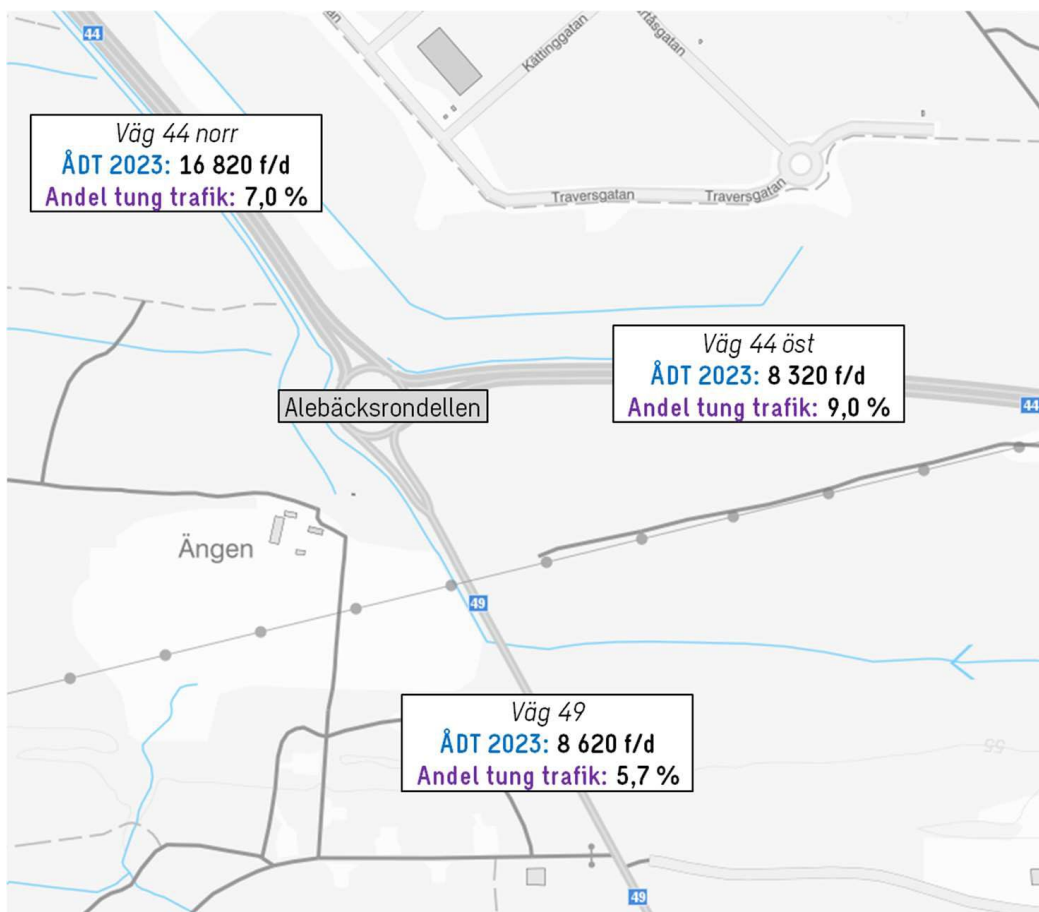
Bredband-, el-, vatten-, spill- och dagvattenledningar är utbyggt i området. De är förlagda i Traversgatan och där finns också förbindelsepunkter.

4.10 Trafik

4.10.1 Väg 44 och väg 49

I juni 2019 färdigställdes väg 44 mellan Källby och Lidköping. Förbi de södra delarna av Kartåsen är vägen mötesfri 2+2 och 2+1. Även väster om Kartåsen, där väg 44 och väg 49 går gemensamt är vägen mötesfri och 2+2. Skyltad hastighet på båda sträckorna är 100 km/h och närmast Alebäcksrondellen 70 km/h. Väg 49 söder om Alebäcksrondellen är en förhållandevis bred landsväg med en hastighetsgräns på 90 km/h, denna är inte mötesseparerad. Utöver Alebäcksrondellen finns inga andra väganslutningar till gatorna inom planområdet.

Figuren redovisar de nuvarande trafikflödena som årsdygnstrafik kring Alebäcksrondellen som inhämtas från Trafikverkets vägtrafikflödeskarta (2023). Högst uppmätta trafikflöden återfinns på väg 44 norra delen.



Figur 12 Årsdygnstrafik trafikmätning 2023 (Trafikverket)

Trafikflöden för eftermiddagens maxtimme (kl 16-17), då rondellen beräknas vara som mest belastad, är ett medelvärde av samtliga mätningar som Trafikverket genomfört under 2023. Genom att kombinera detta med GPS-data (TomTom, 2023) kan man få en bild av nuvarande fördelning av trafiken i Alebäcksrondellen. Relationen väg 49 och väg 44 öst är lågt trafikerad och från väg 49 norr är ganska jämnt fördelad både söderut och österut.

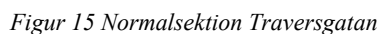
	Mot v.44 norr	Mot v.44 öst	Mot v.49
Mot v.44 norr	0%	53%	47%
Mot v.44 öst	96%	0%	4%
Mot v.49	94%	6%	0%

Figur 13 Fördelning av nuvarande trafik i Alebäcksrondellen utifrån GPS-data TomTom 2023 med viss justering eftersom GPS-data innehåller visst bortfall



Figur 14 Trafikflöden under eftermiddagens maxtimme kl. 16-17 vid Alebäcksrondellen

Traversgatan är den interngata som går parallellt med väg 44/49 inne i verksamhetsområdet. Det är också den gatan som de nya in- och utfarterna ska ansluta till. Gatan är utformad som en industrigata med väl tilltagna mått. Körbanebredden är 7 meter. Parallellt med gatan finns också en GC-bana om 3 meter. Mellan GC-bana och gata finns en möbleringszon med svackdicke, träd och belysning. I nuläget finns inga direkta målpunkter eftersom området ännu inte byggts ut, därför är trafiken marginell på den här delen av gatan.



Figur 15 Normalsektion Traversgatan

5 PLANERINGSUNDERLAG

5.1 Kommunala

5.1.1 *Detaljplan*

- Detaljplan för del av Kartåsen 1:1, diarienummer SBN 2018/139

5.1.2 *Planprogram*

- Planprogram för Kartåsen, diarienummer SBN 2016/49

5.1.3 *Översiktsplan*

- Översiktsplan Lidköpings kommun, diarienummer KS 2015/168

5.1.4 *Stadsutvecklingsplanen*

- Stadsutvecklingsplan - en fördjupad översiktsplan för staden Lidköping, diarienummer KS 2018/287

5.1.5 *Undersökning enligt 6 kap. 6§ miljöbalken (1998:808)*

- Länsstyrelsens yttrande, 2025-02-26, diarienummer 4703–2025

5.1.6 *Särskilt beslut om betydande miljöpåverkan*

- Miljö- och byggnadsnämndens beslut, 2025-05-20, MBN 2025/21 §xxx

5.2 Utredningar

5.2.1 *Geoteknisk utredning*

- Markteknisk undersökningsrapport/Geoteknik (MUR/Geo), Bohusgeo, 2019-04-16

5.2.2 *Riskutredning*

- Detaljerad riskanalys, Kartåsen, Lidköpings kommun, Brandskyddslaget, 2019-10-18

5.2.3 *Trafikutredning*

- Trafikutredning för Kartåsen, WSP, 2019-09-24
- Väganslutningar, utredning av utformning, ALP Markteknik AB, 2019-11-29

5.2.4 *Handelsutredning*

- Handelsutredning Lidköping, konsekvenser etableringar Änghagen/Kartåsen, Tyréns, 2017-06-22

6 KONSEKVENSER

6.1 Fastigheter och rättigheter

Kvartersmarken kommer styckas av från kommunens stamfastighet Kartåsen 1:1 och bilda nya fastigheter. I övrigt kommer inga förändringar av fastighetsindelning att göras. Trafikverket kommer i samband med vägområdet ändras att få ny vägrätt motsvarande VÄG i detaljplanen.

6.2 Natur

Konsekvenserna för natur bedöms som marginella. De ytor som är aktuella för väganslutningar och kvartersmark är redan i dagsläget markförberedda för ändamålet.

6.3 Miljö

6.3.1 Miljöbedömning

Genomförandet av planen bedöms inte innebära någon betydande miljöpåverkan varför någon miljökonsekvensbeskrivning enligt 4 kap. 34§ PBL inte bedöms vara nödvändig. Länsstyrelsen har vid samråd med kommunen 2025-02-26 meddelat att de gör samma bedömning.

6.3.2 Ställningstagande 4 kap. 33 b § plan- och bygglagen (2010:900)

Kommunens bedömning är att:

- Planen bedöms kunna främja en hållbar utveckling genom god hushållning av mark och vatten
- Planen bedöms kunna upprätthålla möjligheten att följa gällande miljölagstiftning
- Det bedöms vara låg sannolikhet att betydande negativa miljöeffekter för miljö, klimat, hälsa eller hushållning av mark, vatten eller andra naturresurser ska uppkomma som en följd av planens genomförande
- Planen innebär bestående, icke-reversibla åtgärder i form av ianspråktagande av mark, men miljöeffekten bedöms inte vara betydande
- Eventuella miljöeffekter bedöms vara begränsade i omfattning och påverkar inte områden som angår flera kommuner
- Genomförandet av planen bedöms inte vara olämplig med hänsyn till människors hälsa eller för miljön till följd av allvarliga olyckor eller andra omständigheter
- Planområdet bedöms inte vara särskilt betydelsefullt eller sårbart på grund av intensiv markanvändning, överskridna miljö kvalitetsnormer, kulturvärden eller andra utmärkande egenskaper i naturen
- Riksintressen eller andra skyddade områden bedöms inte påverkas

- Planen överensstämmer med kommunens översiktliga planering och bedöms sammantaget bidra till en god hushållning av mark och vatten.

6.4 Miljökvalitetsnormer

6.4.1 Vatten

Dagvatten från kvartersmark bör fördröjas innan det avleds till respektive fastighets dagvattensservis. Fördröjning av dagvatten är något som både fastighetsägare och ledningsägare bör vara delaktiga i. Fördröjning av dagvatten innebär även en viss rening av dagvattnet innan det når recipienten, vilket är extra viktigt då dagvattnet avleds från ett industriområde.

Industrimark klassas som en hårt belastad yta. Det kan krävas platsspecifika bedömningar vilken dagvattenlösning som är den mest lämpade för att uppnå en fullgod rening. En kombination av dagvattenlösningar kan krävas. Alternativt kan dagvattenlösningar med avskiljning av partiklar i kombination med infiltration/filtrering och en lång uppehållstid användas. Dessa typer av dagvattenanläggningar ska generellt anmälas till tillsynsmyndigheten.

Om dessa grundprinciper följs bedöms inte miljökvalitetsnormerna för vatten påverkas negativt. Bedömningen är att konnektiviteten uppströms Vänern inte påverkas i någon omfattning. Med en väldimensionerad reningsanläggning på respektive fastighet bedöms inte heller de redan överskridna riktvärdena för PFOS och bromerad difenyleter (PBDE) att påverkas. Eftersom kvartersmarkens vatten delvis också rinner i öppna diken och i fördröjningsdammar finns goda möjligheter att eventuella föroreningar inte når slutrecipienten.

6.5 Hälsa och säkerhet

6.5.1 Översvämning

Risken för översvämningar vid ett klimatanpassat 100-års regn bedöms som ringa men inte obetydlig. I korsningen Traversgatan/Kättinggatan finns risk att vatten blir stående 0,3 – 0,5 meter över vägbanan. Motorfordon kan då inte ta sig fram. Det finns dock god redundans i trafiksystemet och räddningsfordon kan fortfarande ta sig fram genom andra körvägar inom Kartåsen. Risken bedöms därför som acceptabel.

För kvartersmark råder inga betydande risker för skador för människor eller egendom. Vid nybyggnation ska dock generellt god höjdsättning av byggnader tillämpas, så att vatten kan avrinna mot uppsamlade brunnar och dagvattenssystem. Grundprincipen att respektive fastighetsägare är ansvarig att omhänderta dagvatten på den egna fastigheten och inte avvattna mot grannar eller allmän plats gäller. Brunnar och magasin inom kvartersmark ska dimensioneras motsvarande. Vid ett skyfall kan vatten dämma över i de avskärande diken som omgärdar fastigheterna. På motsvarande sätt kan dagvatten från Traversgatan tas om hand i det öppna dike

som finns mellan körbana och gång- och cykelväg. För väganslutningarna har vägkroppen en sådan höjdsättning och dosering att vägdiken kan ta om hand om skyfallsvatten även vid ett 100-års regn. Fördröjningsdammar finns för vägdagvatten för nuvarande väganläggning, men kan komma att justeras.

6.5.2 Olyckor med farligt gods

Väg 44 och väg 49 är primära transportleder för farligt gods. Vid etableringar inom 150 m från en farligt godsled ska risker avseende detta beaktas, närheten kan innebära risker för människors säkerhet vid en eventuell olycka på vägen. En riskbedömning upprättades i samband med tidigare detaljplanen för Kartåsen (brandskyddslaget, 2019). Den anger följande rekommendationer:

- Ny bebyggelse bör inte uppföras närmare vägarna än 45 meter.
- Minst 30 meter mellan transportled och ytor för stadigvarande vistelse
- Byggnader ska förses med följande byggnadstekniska åtgärder:
 - Utrymningsvägar, för lokaler där personer vistas stadigvarande, ska placeras och utformas så att utrymning kan ske till säker plats vid olycka på väg 44/49.
 - Friskluftsintag för lokaler där personer vistas stadigvarande ska placeras mot en trygg sida, d.v.s. bort från både länsväg 44/49 och väg 44 alternativt på byggnadens tak.
 - Mekaniska ventilationssystem ska utföras med central nödavstängningsfunktion (manuell).

Rekommendationerna har inarbetats i det aktuella planförslaget och därmed bedöms riskerna som acceptabla.

6.5.3 Olyckor med brandfarliga vätskor

Detaljplanen möjliggör etablering av drivmedelsförsäljning vid in- och utfarterna. Genom att förlägga drivmedelsförsäljning i dessa lägen kommer transporter av farligt gods på sikt minska på det sekundära och kommunala vägnätet i stadskärnan då dessa verksamheter ges möjlighet att omlokalisera sig till dessa mer externa lägen.

En mer generell placeringsbestämmelse (p2) finns i plankartan för att säkerställa att godtagbara skyddsavstånd kan hanteras inom den egna fastigheten. Beroende på vilken typ av drivmedelsförsäljning som bedrivs, bensin/diesel, metangas eller vätgas, finns det olika skyddsavstånd till olika delar av anläggningen. Bestämmelsen ger ett stöd att pröva placeringen vid bygglov och markförsäljning.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har tagit fram en handbok för hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer som utgår från hur Lagen om brandfarliga och explosiva varor (2010:1011), tillhörande riktlinjer och allmänna råd ska uppfyllas. I handboken redovisas förslag på minsta avstånd mellan olika verksamhetsdelar inom bensinstationen och omgivande bebyggelse.

Förslagen är tänkta att motsvara ett allmänt råd, om inte en analys av de speciella förutsättningarna visar att ett annat skyddsavstånd kan tillämpas. Beroende på vad som saluförs på en drivmedelsstation behöver olika risker beaktas. I figurerna redovisas avstånd som normalt används för en drivmedelsstation. Avstånden kan minskas om betryggande säkerhet kan uppnås på annat sätt.

Tabell 1 Minsta avstånd mot omgivningen från olika delar av en bensinstation

Objekt	Påfyllning- sanslutning	Mätar- skåp	Pejlför- skruvning	Avlufts- rörsmynning till cistern
Plats där människor vanligen vistas (A- byggnad), gatukök, butik, servering m m	25 m	18 m	6 m	12 m
Stationsbyggnad m m	12 m	6 m	3 m	6 m
Utrymningsväg från stationsbyggnad	18 m	9 m	6 m	12 m
Starkt trafikerad väg eller gata	3 m	3 m	3 m	3 m
Parkeringsplatser	6 m	3 m	3 m	6 m

Tabell 2 Avstånd mellan lösa behållare med brännbar gas och omkringliggande objekt utom anläggning som vanligen anses betryggande utan särskild utredning

Omkringliggande objekt	Lösa behållare med sammanlagd volym <4000 liter
Byggnad i allmänhet (tex bostad, hotell)	6 m
Svårutrymda lokaler (tex samlingslokal)	100 m

6.6 Sociala

Genomförandet bedöms inte leda till några sociala konsekvenser. Den mark som tas i anspråk är otillgänglig för allmänheten redan idag genom att den avgränsas av större vägar. I och med att området byggs ut skapas också nya målpunkter. Och även om området är perifert i tätorten finns möjligheten för oskyddade trafikanter att ta sig från centrum på gång- och cykelvägen som går längs Traversgatan.

6.7 Riksintresse

6.7.1 Totalförsvaret

Inga byggnader över 45 m planeras inom planområdet och därför bedöms inte riksintresset för totalförsvaret påverkas.

6.8 Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken

Detaljplanen berörs inte av hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken.

6.9 Trafik

6.9.1 Väg 44 och väg 49

En trafikutredning för sedan tidigare genomförts avseende de planerade in- och utfarterna (WSP, 2019). Sedan utredningen gjordes har utformningen ändrats något, men antalet in- och utfarter är detsamma. Antagandet om trafikalstring och trafikfördelning är därför fortfarande giltigt.

Till/Från väg	Handel	Industri	Totalt
v. 44 öst	19%	33,3%	26%
v. 49	9,5%	33,3%	21%
v. 44 norr	66,5%	33,3%	50%
Gamla Götenevägen	5%	0,1%	3%

Figur 16 Fördelning av trafiken från Kartåsen (WSP, 2019)

För prognosår 2045 kan det antas att Kartåsen är fullt utbyggt och går från nuvarande 50 hektar till 100 hektar. Därmed dubblas trafiken till och från Kartåsen. Totalt beräknas antal fordon som använder dessa nya anslutningar och förändrar nuvarande resmönster är:

- In till området via ny anslutning väg 44 öster (26 %): 106 fordon/timme.
- Ut från området via ny anslutning väg 44 öster som gör U-sväng i cirkulationsplatsen (26 %): 161 fordon/timme.
- In till området via ny anslutning väg 44 norr, som gör U-sväng i cirkulationsplatsen (10 %): 41 fordon/timme.

Slutsatsen i trafikutredningen är att det är av mindre betydelse rent framkomlighetsmässigt hur in- och utfarterna utformas. Restiden jämfört med nuläget ökas några sekunder i de flesta relationer, det vill säga nästan försumbara. En fördel med att bygga den södra in- och utfarten är att också Skararondellen blir avlastad, vilket kan innebära att den totala restidsförlusten förbi hela Kartåsen inte blir lika stor. En annan aspekt som talar för den södra anslutningen är att den innebär kortare resvägar i flertalet relationer, vilket även det innebär kortare restider.

6.9.2 Traversgatan

Traversgatan, inklusive den södra rondellen, har dimensionerats och anpassats för de tänka väganlutningarna från väg 44 i söder och väg 44/49 i öster. Då området öppnas för trafik kommer de idag oanvända gatusträckorna att börja användas. Med andra ord har hänsyn till väntade trafikrörelser redan tagits.

7 GENOMFÖRANDEFRÅGOR

7.1 Mark- och utrymmesförvärv

Det kommer inte ske några mark- eller utrymmesförvärv för genomförandet av detaljplanen.

7.2 Fastighetsrättsliga frågor

7.2.1 Rättigheter

Trafikverket kommer i samband med vägområdet ändras att få ny vägrätt motsvarande VÄG i detaljplanen. Vägområdets exakta utbredning är ännu inte fastställt och kan komma att förändras till granskningen av detaljplanen.

7.3 Tekniska frågor

7.3.1 Sättningar och grundläggning

Uppfyllnader på kvartersmark bör generellt undvikas. Gatunivå bör därför ligga något under befintliga marknivåer. Om nivå sättningen av marken inom området behöver utföras så att marknivån höjs, tex. för att kunna erhålla avvattning, ska tillkommande laster av fyllning lastkompenseras helt eller delvis, för att inte ge sättningar. En generell förutsättning för området är att infiltration av regnvatten från tak och hårdgjorda ytor utförs för att motverka en grundvattensänkning. Därför är exempelvis byggnader med källare inte lämpligt.

Där den norra infarten är tänkt att anläggas har leran ett normalkonsoliderat övre lerlager. Det innebär att marken ej tål ytterligare belastning utan att stora långtidsättningar uppstår. För utbredda marklaster bedöms kompensationsgrundläggning vara möjlig. Byggnadslasterna, marknivåer och sättningar måste dock detaljstuderas.

För resterande delen av planområdet, inklusive den södra in- och utfarten, är leran överkonsoliderad. En till tvåplans byggnader bedöms kunna grundläggas ytligt med platta på mark, eventuellt kombinerat med viss lastkompensation med lättfyllning. För att möjliggöra en ytlig grundläggning bör byggnader med koncentrerade laster undvikas. För att avgöra om ytlig grundläggning är lämpligt behöver byggnadslasterna, nivåer och eventuella sättningar detaljstuderas i samband med projekteringen. Byggnader i fler än två plan bedöms behöva grundläggas med stödpålar. Kompletterande geoteknisk undersökning för att i detalj klarlägga lerans sättningsegenskaper behöver sannolikt utföras på de aktuella tomterna. Med ledning av ödometerförsöken bedöms leran kunna påföras en maximal belastning av 25 kPa. I flera av de utförda undersökningspunkterna bedöms leran kunna påföras ytterligare högre belastning. Sannolikt kan högre belastningar tillåtas på leran om kompletterande geotekniska undersökningar utförs.

7.3.2 Schaktning

Vid tillfällig schakt, exempelvis för VA-ledningar, bedöms en släntlutning av 2:1 erfordras vid ett maximalt schaktdjup av 2 m. Djupare schakter och schakter intill byggnader måste detaljstuderas. Vid schakt under grundvattennivån, i samband med nederbörd eller vid riklig vattentillrinning kan flackare släntlutning och/eller erosionsskydd erfordras. Om arbetena utförs vid minusgrader ska schaktbotten tjälskyddas. Det är viktigt att, om möjligt, undvika schakter som är djupare än det fasta ytlagrets tjocklek.

7.3.3 Brunnar

Med hänsyn till risken för sättningar får grundvattenuttag ur brunnar ej ske inom området. Energibrunnar (bergvärme) bedöms sannolikt kunna tillåtas, men en hydrogeologisk utredning/bedömning ska först utföras för att visa att risken för grundvattensänkning ej föreligger. Eventuella energibrunnar ska följa direktiven för SGU:s Normbrunn-16 och Lidköpings kommuns kompletterande kontroller av energibrunnar.

7.3.4 Markradon

Marken bör klassas som lågradonmark enligt utförda undersökningar (Bohusgeo, 2019). Generellt gäller att bergkross eller grus som tillförs området i samband med grundläggningsarbeten, va-schakter med mera kan påverka bedömning av risken för markradon och öka behovet av radonskyddsåtgärder för de blivande byggnaderna. Om det i kommande byggnader ställs högre krav på radon i inomhusluften än vad Boverket anger till exempel vid så kallat ”miljöbyggande” ökar också behovet av radonskyddande åtgärder. Mot bakgrund av detta ska en noggrann värdering av byggnadernas skydd mot markradon utföras i samband med projektering och byggande.

7.3.5 Utbyggnad allmän plats

Enligt det avtal som skrivits mellan Trafikverket och kommunen ansvarar Trafikverket för ställningstagande, indragning, planläggning och produktion av väganlutningar i både den kommunala och statliga anläggningen. Kommunen ansvarar för ändring av befintlig detaljplan.

7.3.6 Utbyggnad vatten och avlopp

Kvartersmarken inom planområdet ingår i kommunens verksamhetsområde för vatten och avlopp. Vatten- och avloppsledningar är redan utbyggt i området.

Ytterligare vägdagvattendiken kan komma att behövas i området. Öppna diken bedöms möjliga om dikesbotten förläggs maximalt 1 meter under befintlig marknivå. Under delar av området kan djupare diken utföras, men detta måste detaljstuderas i samband med projekteringen.

7.4 Ekonomiska frågor

7.4.1 *Planekonomisk bedömning*

Kommunen får en kostnad för väganslutningarna och den beräknas till 19,1 miljoner kronor enligt prisnivå juni 2024, där 11,4 miljoner kronor är infrastrukturellt bidrag och 7,7 miljoner kronor är exploateringsinvestering för kommunens anläggning. Kostnaden ingår i exploateringskalkylen och genomförandet för den tidigare detaljplanen för del av Kartåsen 1:1, utökning av verksamhetsområde.

Kommunen har exploateringsutgifter för framtagande av en ny detaljplan. Kommunen får exploateringsinkomster i form av bygglovs- och planavgifter samt försäljning av mark.

7.4.2 *Planavgift*

Planavgift kommer tas ut i samband med bygglov enligt fastställd taxa.

7.4.3 *Drift allmän plats*

Trafikverket ansvarar för drift- och underhåll av det som i detaljplanen är VÄG. Kommunen ansvarar för drift- och underhåll av det som i detaljplanen är GATA. Ett särskilt driftavtal ska tecknas mellan Trafikverket och kommunen så att driften samordnas på ett bra sätt.

7.4.4 *Drift vatten och avlopp*

Lidköpings miljö och teknik AB är VA-huvudman och ansvarar för drift av vatten och avlopp inom planområdet.

7.5 Organisatoriska frågor

7.5.1 *Medfinansierings- och samverkansavtal väganslutningar*

För väganslutningarna har ett medfinansierings och samverkansavtal träffats mellan kommunen och Trafikverket (Tilläggsavtal till Medfinansierings- och samverkansavtal – ställningstagande vägplan, projektering och produktion av anslutningar mellan väg 44 och detaljplaneområde för del av Kartåsen 1:1, Lidköpings kommun, dnr. TRV 2020/70074, 2024-12-05). Avtalet reglerar ansvar och kostnader inom projektet.

7.5.2 *Avtal om tillhandahållande av mark enligt 7 § väglagen*

Kommunen och Trafikverket har tecknat ett avtal om tillhandahållande av mark för väganslutningarna (Avtal om tillhandahållande av mark enligt 7 § väglagen, 2024-10-16). Trafikverket genomför vägföretaget ställningstagande vägplan, projektering och produktion av anslutningar mellan väg 44 och detaljplaneområde för del av Kartåsen 1:1, enligt 10 § 4:e st. väglagen, dvs. utan vägplan. Då vägområdet

eller delar av vägområdet ligger inom detaljplan med kommunalt huvudmannaskap, ska kommunen tillhandahålla området enligt 7 § väglagen. Kommunen har genom avtalet tillhandahållit den mark som behövs.

7.5.3 Tidplan

Väganslutningarna planeras att byggas under 2026.

Lidköpings kommun
Sektor samhälle
531 88 Lidköping
0510-77 00 00
www.lidkoping.se



Lidköpings
kommun