

DETALJPLAN för

DEL AV TULLENS INDUSTRIOMRÅDE

Köpings tätort, Köpings kommun

PLANBESKRIVNING

INNEHÅLL

INNEHÅLL	1
HANDLINGAR	1
HANDLÄGGNING	2
PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG	2
Bakgrund	2
Syfte	2
Huvuddrag	2
MILJÖKONSEKVENSER	3
PLANDATA	5
Läge och areal	5
Markägförhållanden	5
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	5
Översiktliga planer	5
Detaljplaner	5
Kommunala beslut i övrigt	6
FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR	6
<i>MARK</i>	6
Hur marken används idag	6
Vegetation	7
Geotekniska förhållanden	7
Fornlämningar	8
<i>VATTENOMRÅDEN</i>	8
<i>BEBYGGELSEOMRÅDEN OCH ÖVRIG KVARTERSMARK</i>	8
Området norr om Järnvägsgatan	8
Området mellan Järnvägsgatan och Mälarbanan	9
Inre hamnen	10
Industrimarken mellan Mälarbanan och industrispåret	14
Industrimarken söder om industrispåret	15
<i>GATOR OCH TRAFIK</i>	17
Angöring och utfart	19
<i>GÅNG- OCH CYKELVÄGAR</i>	19
<i>PARKERING</i>	20
<i>LEDNINGAR</i>	20
<i>ADMINISTRATIVA FRÅGOR</i>	20
Bygglovplikt	20

HANDLINGAR

Planbeskrivning 1999-03-17

Genomförandebeskrivning 1999-03-17
Plankarta 1999-03-17
Fastighetsförteckning 1999-03-17
Samrådsredogörelse 1, upprättad 1997-02-20
Samrådsredogörelse 2, upprättad 1999-03-17.

Detaljplanen omfattar ett område som till största delen är utbyggt. Det omfattar dels utbyggda industrifastigheter inom Tullens industriområde men också kulturellt värdefulla miljöer kring Inre hamnen. Detaljplanen medger inte några omfattande förändringar i området, även om många justeringar på detaljnivå föreslås. Något program för detaljplanen har inte upprättats.

Det har heller inte upprättats någon särskild miljökonsekvensbeskrivning utan dessa aspekter behandlas i planbeskrivningen.

HANDLÄGGNING

Arbetet med detaljplanen har pågått under lång tid. Ett planförslag var utsänt på samråd under hösten 1996. Detta bearbetades och en formell utställning genomfördes under våren 1997. Under tiden har också olika samrådskontakter skett med bl a flera av de berörda fastighetsägarna och flera avtal har tecknats. Även med Banverket tecknades ett avtal under hösten 1998. Överenskommelsen innebar att vissa ändringar av planförslaget erfordrades. Därför ställs detaljplanen nu ut på nytt.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Bakgrund

Köpings kommun och Banverket har kommit överens om hur trafiksystemet i området kring Inre hamnen och norra delen av Tullens industriområde skall utformas.

Syfte

Detaljplanen upprättas för att anpassa området till de nya förutsättningarna och aktualisera planbestämmelserna i intilliggande kvarter. Erforderliga fastighetsregleringar kommer att kunna genomföras med stöd av detaljplanen.

Huvuddrag

Sjötullsvägen

Enligt gällande detaljplan var avsikten att Sjötullsvägen skulle förlängas rakt norrut över industrispåren och Mälarbanan mot Järnväggsgatan. Den lösningen har bedömts vara olämplig och är inte aktuell längre. I stället behålls Västra Långgatans anslutning med Järnväggsgatan, men korsningen med industrispåren flyttas

längre österut och ansluts till Sjötullsvägen. Utformningen innebär att det är möjligt att i framtiden bygga en planskild korsning under järnvägen.

Vågtorget

Järnvägs korsningen vid Vågtorget stängs för all trafik. Gång- och cykeltrafikanterna kommer istället att nå Inre hamnen via Mariavägen och den gamla järnvägsbron som kommunen övertagit och som skall rustas upp för gång- och cykeltrafik. Ett annat alternativ är cykelvägen som skall byggas i anslutning till den nya Sjötullsvägen.

Gamla Hamnvägen, Matrosvägen

Inre hamnen-området trafikeras via en ny gata som ansluts till nya Sjötullsvägen, när nuvarande Gamla Hamnvägen vid lokstallet och avslutas med en vändplan vid Törnträns magasin. Möjligheten att med bil ta sig över industrispåren via Gamla Hamnvägen och Matrosvägen försvinner. Om det blir nödvändigt av trafiksäkerhetsskäl kommer överfarterna att stängas för all trafik. Detaljplanen möjliggör detta.

Godshanteringen

SJ:s godshantering har förändrats efter Mälarbanans tillkomst på så sätt att viss rangering sker på industribangården. Förutsättningarna för denna hantering förbättras genom stängningen av de ovannämnda korsningarna.

Inre hamnen

Området kring KUIJ-stationen, de gamla magasinerna och f d järnvägshotellet anges som kulturområde. Det innebär bl a att användningssättet inte är låst utan de verksamheter som är förenliga med ett bevarande av byggnaderna kan tillåtas.

Industriverksamheter

Planförslaget medför inte något nytillskott av industrimark. Däremot görs en del förändringar som möjliggör ett effektivare utnyttjande av marken. Planförslaget kan ligga till grund för en rad fastighetsrättsliga åtgärder.

Geoteknik

Geotekniska utredningar har genomförts i området. Dessa visar att det finns vissa problem avseende stabilitetsförhållandena. Detaljplanen innebär därför restriktioner för hur marken närmast kajen får belastas.

MILJÖKONSEKVENSER

Detaljplanen omfattar ett äldre exploaterat industriområde i anslutning till Köpingsån. Några genomgripande förändringar i området föreslås inte.

Järnvägstrafik

Järnvägstrafiken och godshanteringen medför störningar för omgivande bebyggelse i form av buller och vibrationer.

Genomförandet av Mälarbanan-projektet har inneburit omfattande ombyggnader av järnvägen mellan Örebro och Stockholm. Persontågstrafiken på sträckan har ökat väsentligt. Ombyggnaden av banvallen har inneburit att det bullrar mindre. Nya, tystare tågmodeller används för en del av persontrafiken.

Godshanteringen på stationsområdet har förändrats. I det tidigare planförslaget var avsikten att all godstrafik skulle flyttas till industribangården, men i dagsläget sker rangering dels vid Köpings station och dels på industrispåren. Banverket utreder för närvarande om växeln på huvudspåret skall flyttas längre västerut. Godstrafiken ger störande buller för kringboende.

Vägtrafik

Den omläggning av Sjötullsvägen som planeras i första skedet har inte någon större betydelse när det gäller påverkan på miljön. Däremot skulle byggandet av en planskild korsning under Mälarbanan vara fördelaktig från miljösynpunkt eftersom köerna med stillastående fordon vid tågpassage försvinner.

Bostäder

Den enda bostaden inom planområdet ligger på fastigheten Speditören 3 och hör ihop med skeppsmäkteriverksamheten på fastigheten. Fastigheten kommer att påverkas av den nya industrigatan. Efter Vågtorgets stängning för biltrafik förekommer ingen genomfartstrafik på denna del av Hamnplan.

Gång- och cykeltrafik

Trafiksäkerheten för gående och cyklande höjs genom utbyggnad av cykelvägen längs Sjötullsvägen och den nya förbindelsen till Inre hamnen via Mariavägen och gamla järnvägsbron.

Industriverksamhet

Industrikvarteren längs Järnvägsgatan och i området mellan Mälarbanan och industrispåren innehåller idag inga verksamheter som bedöms störande för närboende. I detaljplanen införs bestämmelser om att verksamheterna i området inte får vara störande för omgivningen med tanke på närheten till befintliga bostäder och kulturmiljön i Inre hamnen.

Kulturmiljö

Området kring Köpingsån vid Vågtorget ingår i det område som pekats ut som område med kulturlager från äldre stadsbildningar. Området är inte avgränsat.

Den värdefulla kulturmiljön kring KUJ-stationen, f d järnvägshotellet och de gamla hamnmagasinen ges beteckningen kulturresevat i detaljplanen. KUJ-stationen är under utredning som byggnadsminne.

Ett par av de förfallna byggnaderna söder om hamnmagasinen måste rivras för utbyggnaden av vändplanen. Det är angeläget att byggnaderna närmast vattnet bibehålls så länge som möjligt.

Geoteknik

Undergrunden i området består av lös lera till ca 20 meters djup. Utredningar har visat att stabiliteten inte är helt tillfredsställande i alla delar. Osäkerhet när det gäller befinliga konstruktioners mothållande förmåga komplicerar bedömningarna. Innan nybyggnad kan ske i området närmast kajen måste ytterligare undersökningar göras.

PLANDATA

Läge och areal

Planområdet är beläget inom Tullens industriområde sydöst om Köpings centrala del och ansluter till Köpingsåns mynning i Inre hamnen. Området begränsas sv Järnvägsgatan, industrispåren, Köpingsån, Industrivägen, Sjötullsvägen, Redaregatan, Arbogavägen och Ullvileden.

Planområdet omfattar ca 19,2 ha varav ca 1,4 ha utgör vattenområde.

Markägoförhållanden

Den bebyggda kvartersmarken är till stor del i privat ägo, men kommunen innehar också en del fastigheter, framför allt i Inre hamnen.

Obebyggda områden (del av Sjötullen 1:1, 1:5 och Speditören 2) ägs av Köpings kommun. Spårområdena ägs av SJ och TGOJ vad gäller huvudspåret samt TGOJ vad gäller del av industrispåret. Kommunen är spårägare till spårgrenarna som går mot Hydro Agri AB och Partek Nordkalk AB m fl fram till företagens fastigheter. Ägarförhållandena redovisas på en till planen hörande spårkarta, kartbilaga 7.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer

Arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Köpings tätort pågår.

Detaljplaner

För området gäller följande detaljplaner:

PL 134, fastställd 1971-02-04

PL 136, fastställd 1975-12-09

PL 175, fastställd 1975-12-09

PL 323, laga kraft 1996-03-25.

Strandskyddet inom planområdet är upphävt enligt beslut 1975-12-09.

Kommunala beslut i övrigt

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade den 20 september 1995 att uppdra till berörda förvaltningar att uppta förhandlingskontakter avseende det aktuella projektet.

Kommunfullmäktige beslutade den 30 oktober 1995 att godkänna ett avtal om markupplåtelse för del av Gamla Hamnvägens utbyggnad samt att uppdra åt byggnadsnämnden att ändra detaljplanen för Tullens industriområde.

Kommunfullmäktige beslutade den 30 november 1998 att godkänna de avtal som upprättats med Banverket och med ägarna till Speditören 1 och 3.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

MARK

Hur marken används idag

Marken inom planområdet är till övervägande delen bebyggd och används för småindustri och hamnändamål.

Den obebyggda kvartersmarken inom del av Sjötullen 1:1 (kv Redaren) och Speditören 2 är gammal bangårdsmark. KUJ:s lokstall låg där. Det första lokstallet var ett trähus som ritats av Claes Adelsköld samtidigt med KUJ:s stationshus på 1860-talet. Det förstördes i brand 1889. Ett nytt lokstall, ritat av Theodor Dahl, uppfördes 1892 i tegel. Byggnaden revs 1971. I marken finns rester av stenfoten till den vändskiva som användes av KUJ. Avsikten är att stenen skall tas tillvara och vändskivan ställas i ordning vid det nybyggda lokstallet bredvid KUJ-stationen.

Den del av Sjötullen 1:5 som är obebyggd (området mellan Tullhuset och Törnträsk kontor) har tidigare använts för hamnverksamhet i kombination med hamnmagasinen.

Den nya sträckningen av Sjötullsvägen förläggs på obebyggd industrimark, medan Gamla Hamnvägens nya del förläggs till ianspråktagen industrimark. Överenskommelse har träffats med ägarna.

I södra delen av Gamla Hamnvägen förläggs en vändplan på mark som tidigare hade beteckningen hamnområde. Här finns äldre bebyggelse från tidigare hamnverksamheter. Ett par av byggnaderna måste tas bort när vändplanen byggs.

Vändplanens läge har valts med hänsyn till att magasinets ägare framfört önskemål om större utrymmen i anslutning till byggnaden.

Vegetation

Detaljplanen omfattar huvudsakligen kvartersmark som inte förändras i någon större utsträckning.

Vid Vågtorget finns bl a en mäktig poppel med en av de få mistelförekomsterna i Köping. Trädet är mycket stort och det har med åren fått vissa skador. Det är emellertid mycket angeläget att trädet bevaras. Området ned mot ån kommer att snyggas upp.

Sjötullens nya gatudel ligger i eller i anslutning till befintlig väg och f d gatumark där det inte finns någon känd bevarandevärd vegetation.

Gamla Hamnvägens nya gatudel över Speditören 1 berör en trädrad med lövträd som inte kan bevaras. Den bedöms inte ha annat värde än som insynsskydd mellan fastigheterna.

På den sydvästra sidan om KUJ-stationen finns ett antal björkar som är relativt unga. Några av dessa måste tas bort när den nya gatudelen av Gamla Hamnvägen byggs.

Geotekniska förhållanden

VIAK AB har utfört en grundundersökning (daterad 1984-08-17) i kv Speditören. Av undersökningen framgår att undergrunden består av lera som är lös till halvfast. Djupet till friktionsjord bedömdes till 20 - 25 meter.

Geotekniska utredningar har utförts inom hamnområdet utanför planområdet för att undersöka bärligheten inom området som var tänkt att användas som godsban-
gård. Utredningarna, daterade 1995-11-07, har utförts av Statens Geotekniska Institut (SGI). De visar att lastbegränsningar eller grundförstärkningar erfordras inom delar av hamnområdet.

I syfte att utreda stabilitetsförhållandena i Inre hamnen genomförde SGI ytterligare en undersökning, daterad 1996-10-08. Vid bedömningen av provresultaten har den befintliga kajkonstruktionen inte tillmätts någon stabiliserande effekt eftersom kvalitet och konstruktion är okänd. Sannolikt är detta en underskattning. Trots efterforskningar har det inte gått att få fram någon dokumentation om kajen. Utredningen visar att tillfredsställande stabilitet i området vid Törnträsk magasin endast råder om området mellan bebyggelsen och ån får förbli obelastat och varu-
lasten i magasinet begränsas till 20 kPa. I området mellan den äldre bebyggelsen och ån bör belastningen begränsas till 5 kPa. Området allra närmast ån bör inte belastas alls.

Kompletterande geotekniska undersökningar skall utföras av byggherren innan nybyggnad påbörjas.

Fornlämningar

Området kring Köpingsån vid Vågtorget ingår i det område som pekats ut som område med kulturlager från äldre stadsbildningar. Även området öster om ån har intresserat arkeologerna eftersom bl a Tingshögen har legat där. Området är inte avgränsat. En utgrävning gjordes inför byggandet av den nya järnvägsbron (Riksantikvarieämbetet rapport 1997:51.) Då hittades rester från hamnverksamheten med vågbodar m m samt Hummelbäckens äldre sträckning.

Alla markåtgärder inom området med kulturlager kommer att leda till omfattande arkeologiska undersökningar.

I övrigt finns inga kända fornlämningar inom området.

VATTENOMRÅDEN

Detaljplanen fastlägger nuvarande användning med öppet vattenområde respektive område som får överbyggas med järnvägsbro respektive gång- och cykelbro.

BEBYGGELSEOMRÅDEN OCH ÖVRIG KVARTERSMARK

Ny bebyggelse kan uppföras inom kvarteret Redaren och fastigheterna Speditören 2 och på del av Sjötullen 1:4 och 1:5. I övrigt kan kompletteringsbebyggelse ske på befintliga fastigheter där planförutsättningarna medger detta.

Nedan följer en redogörelse för fastigheterna inom planområdet och de förändringar som förslaget innehåller. Fastigheterna anges dels med fastighetsbeteckning och dels med ett populärnamn.

I de fall då mark skall tillföras eller frånskiljas en fastighet framgår det tydligare av genomförandebeskrivningen vilka områden som berörs.

Området norr om Järnvägsgatan

Innerstaden 1:38 Kv Fylgia, den obebyggda marken vid Järnvägsgatan
Fastighetsgränsen anpassas till gatuområdet för Järnvägsgatan. Ett område i Volvogatan frånskiljs fastigheten. I övrigt ligger fastigheten utanför planområdet.

Grönsiskan 35 Ekos Järn

Den f d armaturfabriken är tillbyggd med en butiksdel. Fastigheten används för handel. Den har tillfart från Järnvägsgatan. Utfartsförbud införs öster om den befintliga tillfarten.

Grönsiskan 36 Järnvägsgatan 1

Hysesfastighet. Fastigheten har en utfart mot Järnvägsgatan gemensam med Grönsiskan 37. Öster om huvudbyggnaden (mot Ekos Järn) tillåts inte någon utfart.

Grönsiskan 37 Brandalsund

Herrgårdsbyggnad med två flyglar som flyttats från Sörmland under 1910-talet. Fastigheten innehåller bostäder och kontor. Ett markområde i hörnet mot Åsgränd - Järnvägsgatan skall frånskiljas fastigheten. Området behövs för utbyggnad av en gång- och cykelvägskorsning med Järnvägsgatan.

Befintlig utfart som är gemensam för Grönsiskan 36 och 37 mot Järnvägsgatan bibehålles oförändrad.

Området mellan Järnvägsgatan och Mälarbanan

Våghagen 1 Hedin Köping AB, F d Axel Anderssons trävaruaffär

Fastigheten inrymmer en trä- och byggvaruhandel samt kontorslokaler. Den breddning av Järnvägsgatan som redovisas i gällande plan skall inte genomföras. Något intrång på fastigheten är inte längre aktuellt.

Det område längs Järnvägsgatan som enligt gällande plan inte får bebyggas har minskats och anpassats till gränsen för ledningsrättsområdet.

Med hänsyn till befintliga bostäder i närheten införs en ny bestämmelse som innebär att verksamheten inom fastigheten inte får vara störande för omgivningen.

Våghagen 2 Tjecko-Svea AB

I hörnet Järnvägsgatan - Västra Långgatan har en fastighetsreglering genomförts i samband med att gång- och cykelvägen längs Järnvägsgatan byggdes ut. Någon breddning av Järnvägsgatan på det sätt som redovisas i den gällande planen skall inte genomföras utan befintlig fastighetsgräns skall bibehållas. Planförslaget redovisar två in- och utfarter, en på var sida om huvudbyggnaden.

Västra Långgatan behålls som gata och kommer att ingå i den nya sträckningen av Sjötullsvägen. Det gamla förslaget att Sjötullsvägen skulle dras öster om fastigheten är inte aktuellt längre.

Området som inte får bebyggas utmed Västra Långgatan har utökats för att möjliggöra en eventuell framtida ombyggnad av korsningen med järnvägen till en planskild korsning. Egenskapsgränsen anger framtida vägområde enligt vad som nu kan bedömas. Innan den planskilda korsningen kan byggas måste en ny detaljplan upprättas och nödvändig mark lösas från fastigheten.

Området för allmänna underjordiska ledningar i fastighetens östra del har minskats.

Med hänsyn till närheten till befintliga bostäder införs en ny bestämmelse som innebär att verksamheten inom fastigheten inte får vara störande för omgivningen.

Innerstaden 1:2 Pumpstationen

En separat fastighet kan bildas för området kring kommunens pumpstation.

Hushagen 2:1 Mälarbanans järnvägsspår

Genomförandet av Mälarbaneprojektet innebar en upprustning av järnvägen. Huvudspåret rätades och en ny järnvägsbro byggdes norr om den gamla. Ombyggnad av växeln mellan huvudspåret och industrispåret planeras ske år 2000.

Markbyte har skett med SJ varvid järnvägsområdet har anpassats till de ändringar som gjordes i samband med Mälarbanans utbyggnad. Några områden har överförts från SJ till kommunen. Avtal om markbytena har träffats, men fastighetsbildningen är inte genomförd.

Den gamla järnvägsbron skall övergå i kommunal ägo och kommer att rustas upp för gång- och cykeltrafik under våren 1999. Förbindelsen via Mariavägen och järnvägsbron blir den viktigaste tillfarten till södra sidan av småbåtshamnen för gående och cyklister. Mariavägens korsning med järnvägsspåren utgörs av område för allmän körtrafik ("z"). Fortsättningen österut längs kajen övergår till allmän gata inom planområdet.

Inre hamnen

Hushagen 1:2 Mariakajen, småbåtshamnen norr om Köpingsån

Den västra delen av Mariakajen används som småbåtshamn. Planbeteckningen för den del som ingår i detaljplanen ändras från hamntrafik till småbåtshamn. Genom flyttningen av huvudspåret har mark väster om Mariavägen blivit tillgänglig som parkmark. I detta område står sedan ett par år tillbaka skulpturen Möte - Avsked av Atis Zarins, en monolit som formats av en tillvaratagen hamnpollare.

I den gällande planen finns ett område avsatt för allmän körtrafik över ån söder om gamla järnvägsbron (beteckat med "z"). Någon bilförbindelse kommer inte att byggas i detta läge, utan bestämmelsen får utgå.

Hushagen 1:8 Köpingsåns vattenområde

Vattenområdet omfattar den norra delen av Köpingsån vid järnvägsbron och söder om Mariakajen. I övrigt anpassas området till gällande detaljplaner.

Sjötullen 1:2 Småbåtshamnen söder om ån

Området skall som hittills användas som småbåtshamn. Angöring kommer att ske från den nya industrigatan, Gamla Hamnvägen via "z"-område mellan KUJ-stationen och hammagasinen. Inom området tillåts allmän gång- och cykeltrafik.

Med hänsyn till stabiliteten skall kajen inte belastas eller endast belastas i begränsad utsträckning.

Speditören 3 F d järnvägshotellet, f d KUJ:s trafikchefsbostad

Det f d järnvägshotellet med restaurang byggdes av Arboga - Köpings Jernvägs - Aktiebolag år 1868 - 70. Byggnaden förvärvades 1886 av KUJ och fungerade därefter som tjänstebostad åt trafikchefen. Den är nu i privat ägo och används som kontor för en speditörsfirma samt bostad. Byggnaden ursprungliga utseende har ändrats under årens lopp, bl a vad gäller tak- och fasadmateriäl men byggnaden har bibehållit sin yttre volym och utgör ändå en omistlig del i hamn- och järnvägsmiljön.

På grund av byggnadens speciella karaktär och betydelse har användningssättet i planen ändrats till Q (användningen anpassad till bebyggelsens kulturvärde). Den parkliknande trädgården som omger byggnaden har också stort värde för miljön. Bygglov för ändringsåtgärder skall kunna medges om det vid bygglovsprövningen kan konstateras vara förenligt med kravet på ett bibehållande av byggnadens och miljöns karaktär.

Fastigheten får anslutning till den nya delen av Gamla Hamnvägen. Ett mindre område i anslutning till garaget skall fränskiljas och ett annat område från Speditören 1 skall tillföras. Fastigheten skall få ny avgränsning mot den nya gatan. Avtal om detta har träffats.

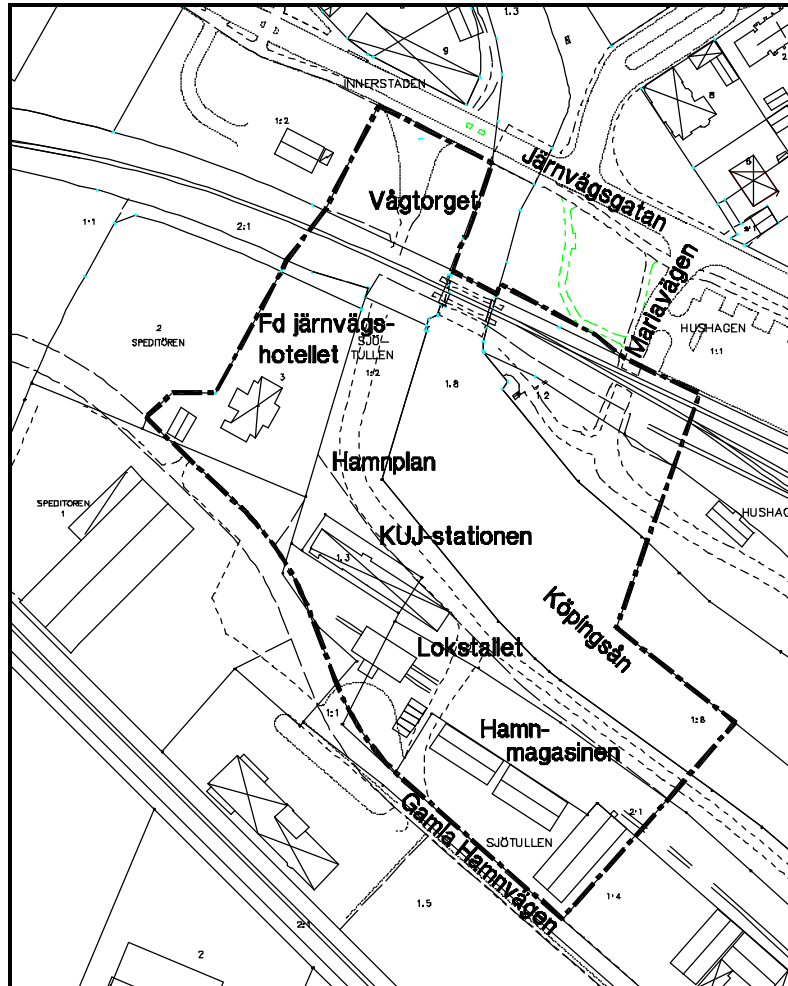
Fastighetens hävdade gräns mot söder överensstämmer i stort sett med den nya gatans kant. Kantstöd avses anordnas i gatukant förbi garagebyggnaden om nivåskillnad uppstår.

Området längs med järnvägen som i gällande plan var avsatt för gång- och cykelväg (se Speditören 2) kommer inte att tillföras fastigheten utan kommer att utgöra naturområde i denna del.

Området för allmänna underjordiska ledningar (u-området) i anslutning till järnvägsområdet T₁ skall utgå.

Sjötullen 1:3 (KUJ-stationen)

KUJ-stationen tillhörde ursprungligen Köping - Uttersbergs Järnväg, som anlades under åren 1863 - 1866. Den är uppförd i trä i s k panelarkitektur efter ritningar gjorda av privatbanebyggaren och majoren Claes Adelsköld. Stationen är Sveriges näst äldsta (Järle vid Nora är äldst). Byggnaden är förhållandevis välbevarad exteriört. Den färgsättning som byggnaden har är inte den ursprungliga.



Inre hamnen - Särskilt värdefull miljö (inom planområdet).

Järnvägen, som senare utvidgades till Ridderhyttan (KURJ) var i drift fram till 1968 (persontrafiken upphörde tidigare). De perronger och spår som fanns i området är borta sedan länge. Stationsbyggnaden är föremål för byggnadsminnesutredning. Den ägs av kommunen.

Användningssättet ändras från A (allmänt ändamål) till Q (användningen anpassas till bebyggelsens kulturvärde). Användningsgränsen är anpassad med hänsyn till den mark som nyttjas kring stationshuset, f.d järnvägshotellet och hamnmagasinen.

Ett lokstall för det smalspåriga K.U.J-loket "Patric Reuterswärd" och vagnar uppfördes 1996 intill K.U.J-stationen. Byggnaden har uppförts i den stil som det allra första lokstallet (som låg i kv Redaren) hade. Planer finns på anläggande av museispår på den gamla bangården från K.U.J-stationen mot Törnträsk magasin.

Området mellan byggnaderna och kajen får endast belastas i begränsad utsträckning.

Angöringen till stationshuset och småbåtshamnen skall ske via den befintliga vägen över kvartersmarken mellan stationshuset och hamnmagasinen.

En gång- och cykelväg skall anordnas väster om stationshuset mellan Hamnplan och Gamla Hamnvägen.

Sjötullen 1:4 Hamnmagasinen

I hamnområdet finns tre äldre hamnmagasin kvar. De två västra, som har långsidan mot hamnen, uppfördes av grosshandlaren Per Adolf Hofgren någon gång mellan 1874 och 1879. År 1888 byggde grosshandlaren Fredrik Holmgren ett tredje hamnmagasin med gaveln mot hamnen. Magasinsbyggnaderna är uppförda i timmer, rödfärgade och har taktäckning av tegel. Slaggstenarna till grunden kommer möjligen från Östanfors masugn i Uttersberg och transporterades hit på järnväg.

Magasinen ingår i den värdefulla kulturmiljö som ges beteckningen "Q" i detaljplanen.

Sjötullen 1:4 Gamla byggnaderna mellan hamnmagasinen och Törnträsmagasin

Byggnader har använts för varierande ändamål under senare år och är i dåligt skick. Mellan byggnaderna och hamnmagasinet finns en stor betongplatta som är kvar efter byggnader som rivits. Plattan kanske kan komma till användning på ett sätt som fungerar i miljön.

Området, som i gällande plan är betecknat som område för hamnändamål och område för allmänt ändamål, ändras till område där byggnader för hantverk och kontor kan inrymmas. Parkering för områdets behov kan också inrymmas här. Innan området kan bebyggas måste kompletterande grundundersökning med stabilitetsutredning genomföras.

Med hänsyn till närheten till befintliga bostäder och kulturmiljön i Inre hamnen införs en bestämmelse som innebär att verksamheten inom fastigheten inte får vara störande för omgivningen.

Sjötullen 2:1 Törnträsmagasin

Detaljplanen gör det möjligt att bilda en industritomt för magasinsbyggnaden. Planen i sydväst skall vara gemensamt trafikområde för tillfart till magasinet, av- och pålastning till järnväg samt trafik till bogserbåten och räddningsbåten. Med anledning av resultatet av de genomförda stabilitetsutredningarna begränsas tillåten last i byggnaden och dess omgivning. Området närmast kajen får inte belastas alls.

Placeringen av vändplanen är vald med hänsyn till önskemålen om större tomt till magasinet.

Med hänsyn till närheten till kulturmiljön i Inre hamnen har en ny bestämmelse införts som innebär att verksamheten inom fastigheten inte får vara störande för omgivningen.

Sjötullen 1:2 och 2:1 Köpings hamn

Småbåtshamnens område sträcker sig till ca 15 meter öster om Törnträns magasin, där området för hamn vidtar. Den del av hamnområdet som ingår i detaljplanen får med hänsyn till stabilitetsförhållandena inte belastas alls.

Allmän gång- och cykeltrafik tillåts inte inom området.

Industrimarken mellan Mälarbanan och industrispåret

Sjötullen 2:1 TGOJ:s spårområde, industrispåret

Befintlig plankorsning med Västra Långgatan skall flyttas till ett nytt läge i Sjötullsvägens förlängning. Den tidigare planerade nya korsningen med industrispåret i Matrosvägens förlängning kommer inte att byggas. Matrosvägens och Gamla Hamnvägens befintliga korsningar med industrispåret skall tas bort. Mark skall tillföras och frånskiljas fastigheten i enlighet med separat överenskommelse.

Två nya u-områden för korsande allmänna underjordiska ledningar har redovisats.

Sjötullen 1:1 kv Redaren (obebyggd industrimark öster om Västra Långgatan)
Området är obebyggt och i kommunens ägo. Kvartersgränsen mot Sjötullsvägen är anpassad med hänsyn till vägens korsning i plan med järnvägen.

Innan upplåtelse av kvartersmark sker skall prövas vilket utrymme som kan behövas när korsningen skall byggas om till en planskild korsning. Området som inte får bebyggas är anpassat med hänsyn till vad som nu bedöms vara nödvändigt för att ge utrymme för den planskilda korsningen och anslutningsvägen.

U-områden är redovisade dels för befintliga fjärrvärmeledningar och för nya valningar i anslutning till Speditören 2.

Speditören 2 Obebyggd industrimark

Fastigheten är obebyggd och ägs av kommunen.

Gamla Hamnvägen kommer att byggas ut över fastigheten. I den gällande planen finns ett område markerat för gång- och cykelväg längs med järnvägen mellan Sjötullsvägens dåvarande sträckning och Hamnplan. En sådan väg fyller inte längre någon funktion utan fastigheten kan tillföras detta markområde.

Ett nytt u-område har lagts ut i anslutning till fastighetens västra gräns. Det innefattar bl a befintlig ledningsrätt.

Med hänsyn till närheten till befintliga bostäder och kulturmiljön i Inre hamnen införs en bestämmelse som innebär att verksamheten inom fastigheten inte får vara störande för omgivningen.

Speditören 1 Tibnorlagret

Lagerbyggnaden uppfördes 1975 och har använts för lagring av olika varuslag. Gamla Hamnvägen skall byggas ut över fastigheten vilket innebär att mark skall frånskiljas fastigheten och annan mark tillföras. Avtal om detta har träffats. Fastigheten får en ny tillfart från öster gemensam med Sjötullen 1:5. Parternas rätt till denna skall tryggas i samband med fastighetsbildningen.

U-områden för allmänna underjordiska ledningar redovisas dels i anslutning till Sjötullen 1:5 och dels i området som avses tillföras vid fastighetens gräns i väster.

Den blivande gatan skall i möjligaste mån anpassas höjdmässigt till tomtens hårdgjorda och asfalterade yta.

Med hänsyn till närheten till befintliga bostäder och kulturmiljön i Inre hamnen införs en ny bestämmelse som innebär att verksamheten inom fastigheten inte får vara störande för omgivningen.

Sjötullen 1:5 Tullhuset

Tullhuset uppfördes 1961. Det är uthyrt till KomVux som utbildningslokaler.

Fastigheten får gemensam tillfart med Speditören 1.

Med hänsyn till närheten till kulturmiljön i Inre hamnen har en ny bestämmelse införts som innebär att verksamheten inom fastigheten inte får vara störande för omgivningen.

Tullen 1 Törnträskontor

Kontorshuset uppfördes 1975. Tillfart till fastigheten kommer att ordnas via allmän gata i stället för via kvartersmark som förutsattes i gällande plan.

Med hänsyn till närheten till kulturmiljön i Inre hamnen införs en ny bestämmelse som innebär att verksamheten inom fastigheten inte får vara störande för omgivningen.

Industrimarken söder om industrispåret

Stuvaren 1 Servotronic

Ingen förändring jämfört med gällande plan.

Motormannen 1 HBV Service AB

Fastighetens gräns mot Redaregatan anpassas i kurvan mitt emot nuvarande järnvägsövergången för att möjliggöra en mjukare linjeföring på gatan. Se även under Motormannen 2.

Motormannen 2 Textilhuset

Den del av fastigheten som är belägen i Sjötullsvägens gatuområde frånskiljs.

Marken för den tidigare planerade vändplanen återförs till tomtmark. Marken kan tillföras endera Motormannen 1 eller 2 eller delas mellan dem.

Motormannen 3 F d Blixts Gummiservice

Fastigheten ingår inte i planförslaget förutom fastighetsgränsen mot gatan där befintligt utfartsförbud mot nuvarande Sjötullsvägen utökas.

Motormannen 4 och 5

Inga ändringar av befintliga utfartsförbud föreslås.

Skepparen 1 Bilåtervinningen

Den i gällande plan visade utökningen av fastigheten i nordvästra hörnet utgår liksom gränsjusteringen i sydvästra hörnet.

U-område redovisas för allmänna underjordiska ledningar i den gemensamma gränsen mot Skepparen 2.

Utfartsregleringen upphävs mot Industrivägen.

Området är väl synligt från Gamla Hamnvägen. Med hänsyn till närheten till befintliga bostäder och kulturmiljön i Inre hamnen införs en ny bestämmelse som innebär att verksamheten inom fastigheten inte får vara störande för omgivningen.

Skepparen 2 Ferrita

U-område redovisas för allmänna underjordiska ledningar iden gemensamma gränsen mot Skepparen 1.

Utfartsregleringen mot Industrivägen upphävs.

Skepparen 3 Maskingaragen

Området för underjordiska allmänna ledningar har minskats väsentligt.

Utfartsregleringen mot Industrivägen upphävs.

Styrmannen 1 Hästens Sängar AB

Det hörn av fastigheten som går ut i Matrosvägen och som enligt gällande plan skulle regleras till gata ändras till kvartersmark. Någon fastighetsreglering behöver alltså inte genomföras.

Utfartsregleringen mot Matrosvägen upphävs för den del av fastigheten som ingår i detaljplanen.

Kaptenen 1 Triofrakt

Utfartsregleringen mot Industrivägen upphävs.

Kaptenen 2 Kommunens förråd

Fastigheten anpassas till utbyggd gatukant mot Sjötullsvägen - Industrivägen.

En ny in- och utfart medges mot Sjötullsvägen.

Utfartsregleringen mot Industrivägen upphävs.

GATOR OCH TRAFIK

Väg 56 - Arbogavägen, Ullvileden och Volvogatan

Delar av Arbogavägen, Ullvileden och Volvogatan med mellanliggande parkmark ingår i detaljplanen som en anpassning till äldre detaljplaner. Här föreslås inga förändringar.

Järnvägsgatan

Gatan kommer inte att breddas på det sätt som gällande plan visar.

Östra Långgatan

Anslutningen mot Järnvägsgatan ändras inom gatuområdet.

Sjötullsvägen

Efter överenskommelse med Banverket har den tidigare planerade utbyggnaden av Sjötullsvägen med anslutning till Järnvägsgatan i höjd med Östra Långgatan utgått. Avståndet mellan Järnvägsgatan och Mälarbanans spår är kort och banan går i en svag kurva där spåret är doserat. En korsning i detta läge kan inte få godtagbar standard.

Den tidigare planerade korsningen med industrispåret vid Skepparen 1 (bilåtervinningen) bibehålls men därifrån byggs ny gata med anslutning mot Västra Långgatan. Båda järnvägs-korsningarna är tills vidare utformade som plankorsningar. Med det läge som valts för Sjötullsvägen finns möjlighet att i framtiden bygga om korsningen med Mälarbanan till en planskild korsning, en tunnel under järnvägen. Det är dock osäkert när detta kan genomföras. En ny detaljplan måste upprättas. Inom angränsande kvartersmark har marken med byggnadsförbud intill vägen anpassats till vad som nu kan antas vara erforderligt utrymme för utbyggnad av vägport och anslutningsvägar.

Gamla Hamnvägen skall anslutas till den nya gatudelen.

Den del av nuvarande Sjötullsvägen som går parallellt med industrispåret på södra sidan skall anslutas mot Redaregatan och kan används som genomfart mot den planskilda korsningen med järnvägen i Volvogatan. Västra Långgatans nuvarande korsning med industrispåret skall stängas. Sjötullsvägens läge enligt gällande plan ändras till industrimark utmed kvarteret Speditören tomtmark och tillföras pumpstationen i anslutning till Våghagen 2.

Västra Långgatan

Gatudelen mellan Hedins trävaruaffär och Tjecko-Svea skall bibehållas som gata. Gällande detaljplan förutsatte att den gatudelen skulle utgå.

Vågtorget

Passagen över järnvägen vid Vågtorget kommer att stängas för all trafik, även för gående och cyklister. I samband med utbyggnaden av Mälarbanan, när passagen stängdes för biltrafik, sattes en gångfälla upp. Gångfällan kommer att tas bort under sommaren 1999. Gående och cyklister hänvisas till andra vägar, antingen Mariavägen - gamla järnvägsbron eller längs den utbyggda Sjötullsvägen och Gamla Hamnvägen för att nå Inre hamnen-området. Torget och omkringliggande parkmark kommer att fräschas upp.

Mariavägen

Mariavägens korsning med Mälarbanan flyttades längre österut i samband med ombyggnaden av stationsområdet. Den korsar järnvägen via ett område som betecknats med "z" - område för allmän körtrafik - över spåren. Den del av Mariavägen som ingår i planförslaget söder om järnvägen läggs nu ut som allmän gata. Området mellan järnvägen och vattnet är i gällande plan utlagt som område för hamnändamål.

Gamla Hamnvägen

En ny gata byggs från den planerade nya delen av Sjötullsvägen och ansluter till Gamla Hamnvägen, vars vändplan vid KUI:s lokstall tas bort.

Gatan skall även i fortsättningen vara en återvändsgata och en ny vändplan ordnas utanför Törnträns magasin. De nuvarande järnvägsövergången över industrispåret skall stängas.

Matrosvägen

Korsningen med industrispåret stängs för allmän trafik. Utfart från hamnens lastområde längs den gamla delen av Gamla Hamnvägen kan ordnas. Den smalnas av så att vägen inte inkräktar på fastigheten Styrmannen 1. Huvuddelen av trafiken till hamnen skall gå via Nya Hamnvägen och Djuphamnsvägen.

Det i tidigare plan redovisade området betecknat Thz mellan Gamla Hamnvägen och Matrosvägen, där anslutningen till Matrosvägen skulle anordnas, utgår. Någon gata har inte byggts ut och en sådan anslutning är inte aktuell längre.

Hamnplan och småbåtshamnen

Området V₁, området för småbåtshamn, skall trafikmatas från Gamla Hamnvägen över kvartersmark via ett område som betecknas med "z" inom kulturresevatet.

Redaregatan

Redaregatan, som i gällande plan var tänkt som cykelväg kommer att finnas kvar som gata.

Angöring och utfart

För bebyggda fastigheter har anpassning skett till befintliga angörings- och utfartslägen.

Mot den nya delen av Sjötullsvägen får ut- och infart från fastighet inte anordnas.

GÅNG- OCH CYKELVÄGAR

Västra Långgatan och Sjötullsvägen

Gång- och cykelbana byggs på östra sidan av Västra Långgatan och Sjötullsvägen.

Småbåtshamnen

Inre hamnen-området med småbåtshamnen nås antingen via Mariavägen och den gamla järnvägsbron som skall ställas i ordning för gående och cyklister eller från den nya sträckningen av Gamla Hamnvägen. Mellan Gamla Hamnvägen och småbåtshamnen anges två områden på kvartersmark för gång- och cykeltrafik. Dessa markeras med "x" på detaljplanen. Det område som angetts som småbåtshamn är tillgängligt för allmän gång- och cykeltrafik.

Djuphamnen

Djuphamnen har sin tillfart via Nya Hamnvägen och Djuphamnsvägen. Djuphamnens område är inte inhägnat och det går därför att ta sig fram över Gamla Hamnvägens korsning med industrispåren och vidare längs med dessa genom hamnområdet. Denna möjlighet utnyttjas både av arbetande i hamnen och förbi-passerande gående och cyklister. Den obehöriga gång- och cykeltrafiken inom området oroar hamnledningens. På industrispåren kan obemannade lok komma att användas, vilket också innebär en risk. Att inhägna hamnområdet och spåren är emellertid kostsamt. Det är inte aktuellt i nuläget, men kan bli nödvändigt framöver.

Tills vidare stängs Nya Hamnvägens och Matrosvägens korsningar med industrispåren för biltrafik. På sikt kan de komma att stängas också för gång- och cykeltrafik. Detaljplanen gör detta möjligt.

PARKERING

Om det uppstår behov av att ordna en separat parkering i Inre hamnen-området kan detta ske på området mellan Tullhuset och Törnträskontor eller mellan hammagasinen och Törnträsmagasin.

LEDNINGAR

Inom planområdet finns ett flertal ledningar på kvartersmark för vatten, avlopp, el, tele och fjärrvärme. U-områden har lagts ut för områden med allmänna underjordiska ledningar. En telekabel i västra delen av kv Redaren skyddas inte av u-område. Befintliga u-områden har minskats i omfattning inom fastigheterna Våghagen 2, Skepparen 3 samt Sjötullen 1:2, 1:5 och 2:1.

Nya u-områden tillskapas inom fastigheterna Sjötullen 1:1, Speditören 1, Sjötullen 1:5, Skepparen 1-2, Hushagen 2:1 och Sjötullen 2:1. I den tidigare planerade sträckningen av Sjötullsvägen finns fjärrvärmeledningar med tillhörande anordningar, samt planeras att läggas nya va-ledningar.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Bygglovplikt

Berörda fastigheter är centralt belägna och ansluter till tillfartsvägar till Köpings centrum. Det finns därför inte skäl att införa några lättnader i bygglovplikten i detta område.

STADSARKITEKTKONTORET

Dag Björnemo
Stadsarkitekt

Christina Johansson
Planarkitekt

DETALJPLAN för

DEL AV TULLENS INDUSTRIOMRÅDE

Köpings tätort, Köpings kommun

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Detaljplanen upprättas med normalt planförfarande. Utställning av ett tidigare planförslag genomfördes under våren 1997. Därefter har detaljplanen omarbetats.

Tidplan

Samråd	1996-03-28 - 1996-04-18
1:a utställning	1997-05-20 - 1997-06-18
2:a utställning	1999-04-15 - 1999-05-17
Antagande	1999-06-21.

Genomförandetid

Genomförandetiden är satt till 15 år efter det att planen vunnit laga kraft. Därefter fortsätter planen att gälla om det inte finns skäl att ändra den.

Huvudmannaskap

Järnvägsspåren

Banverket äger huvudspåret på SJ:s och TGOJ:s mark inom planområdet och svarar för underhållet av detsamma.

Hamnspåret ägs av TGOJ som upplåtit rätten att trafikera spåret till SJ mot att SJ svarar för underhållet.

Spårgrenarna mot Hydro Agri AB och Partek Nordkalk AB fram till företagets fastigheter samt spåret till hamnen, delen öster om "Invaritbäcken" (utanför kartbilden), ägs av kommunen som också svarar för underhållet.

Allmänna platser, anläggningar på kvartersmark m m

Kommunen är huvudman för småbåtshamnen och de allmänna platserna (alla gatu-, park-, trafik-, vatten- och naturområden) samt väghållare för allmänna trafik- anläggningar på kvartersmark inom Sjötullen 1:2, 1:3 och 1:4. Köpings Hamn AB

är huvudman för hamnområdet. För det gemensamt nyttjade trafikområdet ”g” skall nyttjarna gemensamt vara huvudmän.

Avtal

Avtal har träffats med Banverket angående återstående arbeten avseende bl a vissa gatuombyggnader i samband med utbyggnad av Mälarbanan. Vidare har avtal om markbyte träffats med SJ och Banverket.

En fastighetsreglering har genomförts vid Västra Långgatan - Järnväggsgatan (Våghagen 2).

Överenskommelser har träffats om fastighetsregleringar berörande fastigheterna Seditören 1 och 3 samt Sjötullen 2:1.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

FASTIGHETSREGLERINGAR OCH NYA FASTIGHETER

Allmänt

Avsikten är i första hand att överenskommelse skall träffas mellan kommunen och ägaren till berörd fastighet innan detaljplanen antas i det fall mark skall avstås och som är av väsentlig betydelse för planens genomförande.

Om avtal inte kan träffas kommer plan- och bygglagens regler (6 kap 17 § PBL) om rätt för kommunen att lösa mark som skall användas för gata eller allmän plats att tillämpas.

De områden som skall överföras till annan fastighet redovisas på Fig 1 - 5 sist i genomförandebeskrivningen. Områdena har betecknats med figurens nummer och en bokstav. Figur 1 visar alltså områdena 1A, 1B och 1C, Figur 2 visar områdena 2A, 2B osv.

Området vid Järnväggsgatan Fig. 1 (sid 10).

Innerstaden 1:38 Kv Fylgia, den obebyggda marken vid Järnväggsgatan
Fastighetsgränsen anpassas till gatuområdet för Järnväggsgatan, genom att ett område om 2560 m² överförs till Innerstaden 1:2 (**1A**). Ett område i Volvogatan om 74 m² överförs också till Innerstaden 1:2 (**1B**). Genomförandet av denna fastighetsreglering kan lämpligen avvakta ställningstagande och överenskommelse om framtida exploatering av kv Fylgia m m.

Grönsiskan 37 Brandalsund

Ett markområde om ca 221 m² beläget i hörnet mot Åsgränd/Järnväggsgatan skall frånskiljas (**1C**). Marken skall användas för gång- och cykelväg.

Området mellan Järnvägsgatan och Mäljarbanan

Våghagen 1 Hedin Köping AB, F d Axel Anderssons trävaruaffär

Den breddning av Järnvägsgatan som redovisas i gällande plan skall inte genomföras. Någon förändring beträffande gällande fastighetsgränser är därför inte aktuell längre.

Våghagen 2 Tjecko-Svea

En fastighetsreglering har genomförts i hörnet Västra Långgatan - Järnvägsgatan.

Den breddning av Järnvägsgatan som redovisas i gällande plan skall inte genomföras och den nya gatan skall inte dras fram öster om fastigheten. Någon ytterligare förändring beträffande gällande fastighetsgränser är därför inte aktuell.

Området som inte får bebyggas i anslutning till Västra Långgatan (nya Sjötullsvägen) kan bli aktuellt att förvärva i ett senare skede om den planskilda korsningen med järnvägen skall genomföras. Ombyggnad av korsningen måste föregås av planändring.

Innerstaden 1:2 Pumpstationen

En särskild fastighet kan bildas för pumpstationen.

Området kring Mäljarbanan och industrispåret **Fig. 2 (sid 10), fig. 3 (sid 11) och fig. 5 (sid 13).**

På några ställen i området finns fastighetsdelar kvar sedan KUJ-banans tid. Fastighetsbilden stämmer inte överens med nuvarande markanvändning eller de områden som i detaljplanen angetts för järnvägsändamål. Vissa justeringar skall därför göras. Överenskommelser om markbyten har träffats mellan kommunen samt TGOJ AB och SJ/Banverket.

Huvudspåret för Mäljarbanan ligger på mark som ägs dels av TGOJ som äger fastigheten Sjötullen 2:1 och dels av SJ som äger fastigheten Hushagen 2:1. Båda fastigheterna består av flera olika delar. Markbyte bör även ske mellan SJ och TGOJ för att få en sammanhållen fastighetsindelning.

Industrispåret samt spårgrenarna närmast hamnen ligger på mark som ägs av TGOJ. Kommunen har förvärvat ett markområde om 3880 m² av Sjötullen 2:1 längs med den östligaste delen av nuvarande Gamla Hamnvägen utanför planområdet (redovisas inte i bild). Fastighetsreglering görs lämpligen i ett sammanhang.

Sjötullen 2:1 Den västra delen

Från Sjötullen 2:1 skall mark överföras till

- Innerstaden 1:2; 138 m² vid Arbogavägen (2A) och 15 m² vid Volvogatan (2B),

- Sjtötullen 1:1; 28 m² vid Arbogavägen (**2D**), 240 m² mellan huvudspåret och industrispåret vid Västra Långgatan (**2G**) samt 207 m² mellan Sjtötullsvägen och industrispåret (**2M**).

Till Sjtötullen 2:1 skall mark överföras från

- Innerstaden 1:2; 54 m² mellan Arbogavägen och Volvogatan (**2C**),
- Sjtötullen 1:1; 226 m² mellan Arbogavägen och Volvogatan (**2E**) och 263 m² norr om industrispåret öster om Västra Långgatan (**2R**),
- Hushagen 2:1; 782 m² söder om industrispåret mellan Volvogatan och Västra Långgatan (**2H**); 371 m² mellan huvudspåret och industrispåret (**2F**) samt 264 m² (**2P**) norr om industrispåret över och öster om Västra Långgatan.

Sjtötullen 2:1 Området i Inre hamnen (Se även under Sjtötullen 2:1 Törnträsmagasin längre fram)

Från Sjtötullen 2:1 skall mark överföras till

- Sjtötullen 1:3; 2779 m² för nya lokstallet och kajområdet framför de gamla hamnmagasinen (**5D**),
- Sjtötullen 1:1; 48 m² för gata söder om nya lokstallet (**5C**) samt 895 m² vid Matrosvägen och Gamla Hamnvägen (**5H**),
- Sjtötullen 1:2; 2622 m² för kajområdet framför de äldre byggnaderna och Törnträsmagasin (**5F**).

Hushagen 2:1 (Mälarbanan)

Från Hushagen 2:1 skall mark överföras till

- Sjtötullen 2:1; 782 m² söder om industrispåret mellan Volvogatan och Västra Långgatan (**2H**), 371 m² mellan huvudspåret och industrispåret (**2F**) samt 264 m² norr om industrispåret och öster om Västra Långgatan (**2P**),
- Sjtötullen 1:2; 217 m² vid Hamnplan (**3C**),
- Hushagen 1:2; 367 m² vid Mariakajen väster om Mariavägen (**3E**).

Till Hushagen 2:1 skall mark överföras från

- Sjtötullen 1:1; 30 m² norr om Speditören 3 (**3B**),
- Innerstaden 1:2; 43 m² vid Vågtorget (**3A**),
- Hushagen 1:1; 163 m² norr om huvudspåret öster om ån (**3D**),
- Hushagen 1:2; 22 m² vid Mariakajen öster om Mariavägen (**3F**).

Kv Speditören Fig. 4 (sid 12) och fig. 5 (sid 13).

Speditören 1 Tibnorlagret

Avtal har träffats med fastighetsägaren.

Till Speditören 1 skall mark överföras från

- Sjtötullen 1:1; 951 m² mellan nya Sjtötullsvägen - Gamla Hamnvägen och fastighetens nuvarande västra gräns (**4A**),
- Speditören 2; 70 m² söder om nya sträckningen av Gamla Hamnvägen (**4B**).

Från Speditören 1 skall mark överföras till

- Sjtötullen 1:1; 1039 m² för den nya gatan (**4F**),
- Sjtötullen 1:3 med KUJ-stationen, lokstallet och hamnmagasinet; 61 m² väster om KUJ-stationen (**4H**) och 108 m² vid lokstallet (**4L**),
- Sjtötullen 1:5; 415 m² för bl a ny gemensam infart (**4M resp 5A**),
- Speditören 3; 485 m² norr om den nya industrigatan (**4G**).

Fastigheten får en ny tillfart från öster gemensam med Sjtötullen 1:5. Parternas rätt skall tryggas i samband med fastighetsbildningen. Ledningsrätt för va- och fjärrvärmeledningar tillskapas i samband med fastighetsbildningen.

Rätten till väg för fastigheterna Speditören 2 och 3 skall upphävas.

Fastigheten kommer att ingå i kv Tullen.

Speditören 2 Obebyggd industrimark

Till Speditören 2 skall mark överföras från

- Sjtötullen 1:1; 278 m² söder om järnvägen som tidigare var tänkt som gång- och cykelväg (**4D**),

Från Speditören 2 skall mark överföras till

- Sjtötullen 1:1; 349 m² för den nya industrigatan, Gamla Hamnvägen (**4C**),
- Speditören 1; 70 m² söder om Gamla Hamnvägen (**4B**).

Ledningsrätt för fjärrvärmeledningar tillskapas i samband med fastighetsbildningen. Ledningsrätt skall utgå för äldre dagvattenledning som tas bort.

Rätten till väg för fastigheterna Speditören 1 och 3 skall upphävas.

Speditören 3 F d järnvägshotellet, f d KUJ:s trafikchefsbostad

Avtal har träffats med fastighetsägarna.

Från Speditören 3 skall mark överföras till

- Sjtötullen 1:1; 20 m² väster om garaget för den nya industrigatan (**4E**),

Till Speditören 3 skall mark överföras från

- Speditören 1; 485 m² norr om den nya industrigatan (**4G**).

Rätten till väg för fastigheten Speditören 2 skall upphävas.

Del av Sjötullen 1:1 Ny industrigata - Gamla Hamnvägen

Till gatudelen av Sjötullen 1:1 skall mark överföras från

- Speditören 1; 1039 m² (**4F**)
- Speditören 2; 349 m² (**4C**),
- Speditören 3; 20 m² (**4E**),
- Sjötullen 1:2; 31 m² (**4H**),
- Sjötullen 2:1, 48 m² (**5C**)
- Sjötullen 1:5; 857 m², inklusive mark för transformatorstationen öster om Tullen 1 (**5E**).

Inre hamnen Fig. 5 (sid 13).

Sjötullen 1:3 m fl Kulturområdet med KUJ-stationen, lokstallet och hamnmagasinen

Sjötullen 1:3 utökas genom fastighetsreglering. I fastigheten kommer att ingå hela Sjötullen 1:3 (del av KUJ-stationen), del av Sjötullen 1:1 (del av lokstallet), del av Sjötullen 1:2 (del av KUJ-stationen m m), del av Sjötullen 1:4 (hamnmagasinen m m), del av Sjötullen 2:1 (del av lokstallet m m), samt del av Speditören 1 (en mindre del norr om Gamla Hamnvägen).

Sjötullen 1:4 Gamla byggnaderna mellan hamnmagasinen och Törnträsmagasin

Området, som kan användas för småindustri, hantverk och parkering i anslutning till småbåtshamnen kan indelas i en eller flera fastigheter.

Sjötullen 2:1 Törnträsmagasin

En särskild fastighet kan bildas för magasinet. Till fastigheten bör också föras en del av Sjötullen 1:4.

Industrimarken mellan Mälarbanan och industrispåret Fig. 4 (sid 12) resp fig. 5 (sid 13)

I samband med att den nya industrigatan skall dras fram genom kv Speditören erfordras fastighetsregleringar för angränsande fastigheter.

Sjötullen 1:1 (Kv Redaren)

Väster om Speditören 2 i den sträckning där Sjötullsvägen tidigare var tänkt att gå finns stora ledningar för VA och fjärrvärme vilket inskränker möjligheterna att bebygga kvartersmarken.

Ledningsrätt för va- och fjärrvärmeledningar skall inrättas i samband med avstyckning av industritomter.

Befintlig telekabel i områdets västra del förutsättes flyttas.

Kvarternamn Redaren kommer inte att användas. Namnet på kvarteret norr om den nya industrigatan, Gamla Hamnvägen kommer även fortsättningsvis att vara Speditören och kvarteret på södra sidan kommer att heta Tullen.

Sjötullen 1:5 Tullhuset m m

Till Sjötullen 1:5 skall mark överföras från

- Speditören 1; 415 m² bl a för gemensam tillfart (**4M resp 5A**),
- Sjötullen 1:1; 70 m² för gemensam tillfart (**5B**).

Från Sjötullen 1:5 skall mark överföras till

- Sjötullen 1:1; 857 m² för utbyggnad av den nya industrigatan, Gamla Hamnvägen och mark för transformatorstation (**5E**),
- Tullen 1; 84 m² för att skapa en bättre anslutning för Tullen 1 mot gatan (**5G**).

Tullen 1 Törnträskontor

Till Tullen 1 skall mark överföras från

- Sjötullen 1:5; 84 m² för att få en bättre anslutning för Tullen 1 mot gatan så att hela infarten ligger på egen mark (**5G**).

Ny fastighet för småindustri, hantverk eller parkering

Mellan Tullhuset och Törnträskontor kan en ny fastighet avstyckas.

Transformatorstationen

En separat fastighet för transformatorstationen öster om Törnträskontor kan bildas.

Industrimarken söder om industrispåret *Fig. 2 (sid 10)*.

Stuvaren 1 Servotronic

Planförslaget innebär ingen förändring av fastigheten.

Motormannen 1 HBV Service AB

Till Motormannen 1 skall mark överföras från

- Sjötullen 1:1; 9 m² för att bättre anpassa fastighetsgränsen till gatulinjen (**2K**).

Från Motormannen 1 skall mark överföras till

- Sjötullen 1:1; 29 m² som skall ingå i gatumarken för Redaregatan (**2L**).

Marken för den tidigare planerade vändplanen, 189 m² (**2S**) återförs till tomtmark. Marken kan tillföras endera Motormannen 1 eller 2 eller delas mellan dem.

Motormannen 2 Textilhuset

Från Motormannen 2 skall mark överföras till

- Sjtötullen 1:1; 35 m² i nuvarande Sjtötullsvägens gångbana (2N).

Marken för den tidigare planerade vändplanen, 189 m² (2S) återförs till tomtmark. Marken kan tillföras endera Motormannen 1 eller 2 eller delas mellan dem.

Skepparen 1-3 Bilåtervinnningen, Ferrita och maskingaragen

Inga ändringar av befintliga fastighetsgränser.

Kaptenen 1 Triofrakt

Inga ändringar av befintliga fastighetsgränser.

Kaptenen 2 Kommunens förråd

Fastighetens gräns mot gatan i hörnet Sjtötullsvägen - Industrivägen skall anpassas till befintlig gata.

EKONOMISKA FRÅGOR

Kostnaderna totalt för planens genomförande för kommunen utgör i 1999 års kostnadsläge 5.690 000 kronor för gatu- och parkarbeten inklusive vissa kostnader för åtgärder enligt avtal på grund av intrång. Kostnaden för avtalade fastighetsregleringar och en grundundersökning ingår också.

Banverket bidrar till genomförandet såväl ekonomiskt som genom egna arbetsåtaganden för flyttning av bommar m m på grund av stängningen av Vågtorgsövergången enligt överenskommelse godkänd av kommunfullmäktige den 30 november 1998, § 89.

Huvuddelen av arbetena enligt ovan sker år 1999.

MEDVERKANDE I PLANARBETE OCH GENOMFÖRANDE

Stadsarkitektkontoret	Planfrågor, bygglov, avtal, markförvärv m m
Tekniska kontoret	Gator, VA-ledningar, m m
Lantmäterimyndigheten	Fastighetsrättsliga frågor
Banverket,	Byggherre järnvägsspår
Västerås, Sundbyberg	
SJ Gods, Borlänge	Godshanteringen

För planförslaget svarar gatuingenjör Claes-Håkan Östergren, Tekniska kontoret, samt avdelningschef Ola Lindholm och planarkitekt Christina Johansson, Stadsarkitektkontoret.

STADSARKITEKTKONTORET

Dag Björnemo
Stadsarkitekt

Christina Johansson
Planarkitekt

Fig. 3 Området vid Järnvägsbron

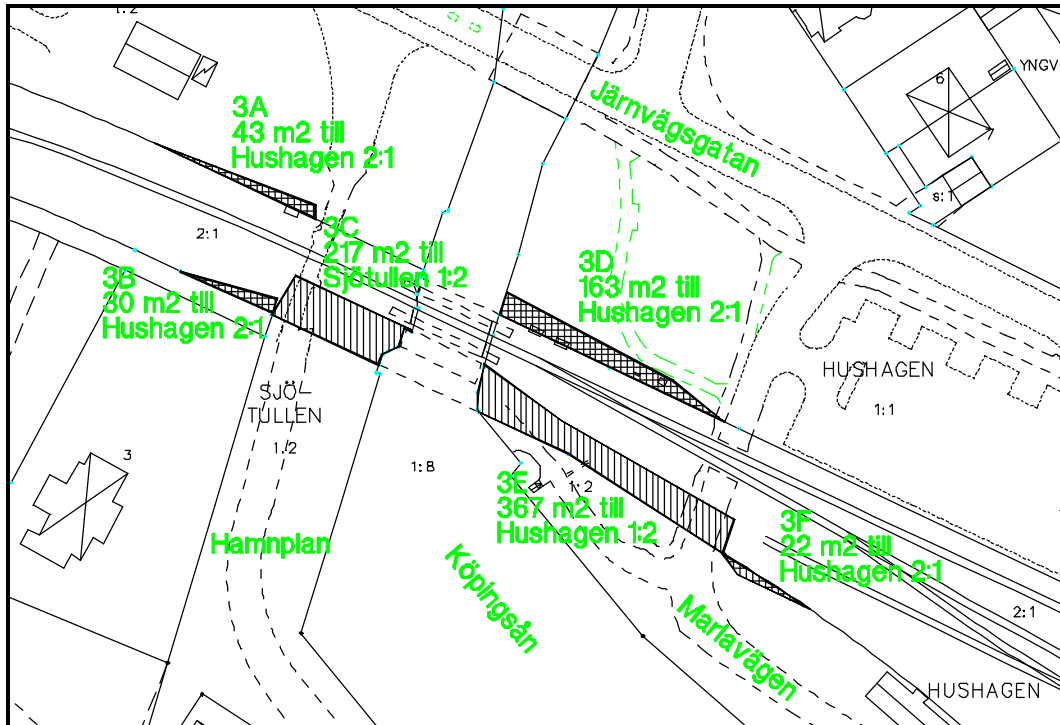


Fig. 4 Kv Speditören

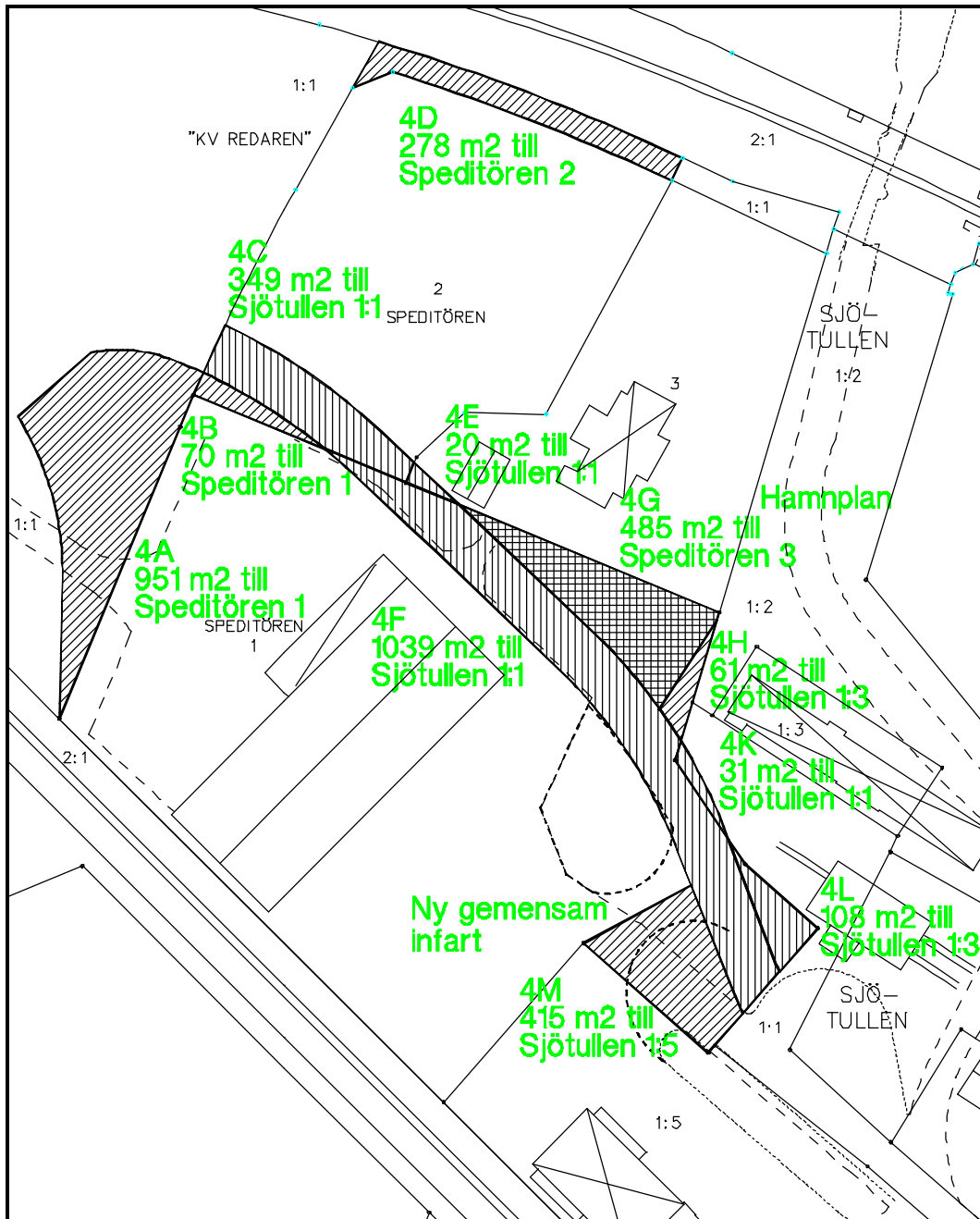


Fig. 5 Inre Hamnen

