

ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för bostäder inom del av

KAPELLE

fastigheten Epidemisjukhuset 1 m m
Uddevalla, Uddevalla kommun

UTLÅTANDE EFTER UTSTÄLLNING

Detaljplanen har upprättats av Planeco samhällsplanering den 20 oktober 2007.

Utlåtande efter utställning är upprättat av Miljö och Stadsbyggnad den 17 januari 2008.

HANDLÄGGNING

Detaljplanen har varit utställd för granskning, i enlighet med 5 kap 23 § plan- och bygglagen, under tiden 2007-11-21—12-20. Kungörelse om utställningen infördes i Bohusläningen den 21 november 2007. Kungörelsen skickades samtidigt till berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Utställningshandlingar tillställdes Länsstyrelsen samt berörda nämnder, myndigheter m fl enligt sändlista. Utställningshandlingarna har funnits tillgängliga i Miljö och Stadsbyggnads foajé, på Medborgarkontoret, Stadsbiblioteket samt på kommunens hemsida.

Ett förslag till detaljplan har tidigare varit utsänt på samråd under hösten 2006. Framförda synpunkter sammanfattades och kommenterades i en samrådsredogörelse, daterad 5 december 2006.

SAMMANFATTNING AV INKOMNA YTTRANDEN samt MILJÖ OCH STADSBYGGNADS KOMMENTARER

1 Länsstyrelsen, yttrande dat 2007-12-20

A Bedömning enligt 12 kap 1 § PBL

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 12 kap 1 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa och säkerhet måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte ska prövas av Länsstyrelsen.

B Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar inte att riksintresse enligt miljöbalken påtagligt kommer att skadas, att mellankommunal samordning blir olämplig eller att miljökvalitetsnormer enligt miljöbalken inte iakttas. Däremot måste buller-

och vibrationsstörningar från järnvägen redovisas och beaktas och nödvändiga åtgärder genomförs, klarlägga konsekvenserna av en stödfyllnig med hänsyn till byggnadens konstruktion samt utföra en riskbedömning som beaktar hälsa och säkerhet samt olycksrisker som underlag inför Länsstyrelsens bedömning av om det som föreslås blir olämpligt med avseende på hälsa och säkerhet.

Hälsa och säkerhet

I C Tågtrafik

Banverket ser ändring från vård till boende och kontor som en väsentlig ombyggnad. Risken för buller- och vibrationsstörningar från järnvägen bör alltid beaktas när nya bostäder tillskapas. Banverket anser att gränsvärden för buller samt vibrationer bör anges i planbestämmelserna.

Bullerutredningen som det hänvisas till i planbeskrivningen uppges vara baserad på trafikmängden för år 2005 samt Banverkets prognos för 2015. I dagsläget anser Banverket att bullerberäkningar i samband med planering för ny bebyggelse ska baseras på trafikeringsprognoser för år 2020. Det är högst sannolikt att tågtrafiken längs Bohusbanan kommer att öka på sikt, då tågtrafiken är under stark utveckling. Ekvivalent ljudnivå utomhus år 2020 kan antas bli ca 56 dB (A). Med en fasaddämpning på 30 dB (A) blir ekvivalent ljudnivå inomhus då ca 26 dB (A). Riktvärden för ekvivalenta ljudnivåer på 60 dB (A) utomhus och 30 dB (A) inomhus bör alltså klaras. I planbeskrivningen framgår att ingen tågtrafik förekommer nattetid, vilket inte stämmer. Bohusbanan används för omledning av godstrafik och trafikeras därför emellanåt av godstrafik även nattetid. Det kan heller inte uteslutas att banan i framtiden kan komma att användas för regelbunden trafikering av såväl gods- som persontrafik nattetid, varför Bohusbanan bör betraktas som trafikerad dygnet runt.

Riktvärdet för maximalljudnivå nattetid i utrymmen för sömn och vila är 45 dB (A), enligt bullerutredningen hamnar maximalnivån på 54 dB (A). Banverket anser dock att för byggnaden närmast järnvägen bör fasaden tillsammans med bra bullerdämpande fönster ge tillräckligt god dämpning av bullret för att riktvärdena inomhus för maximal ljudnivå ska klaras. Dock rekommenderas att sovrum placeras mot sida som vetter bort från järnvägen, för att möjligheten ska finnas att sova med öppet fönster.

Balkongerna som vetter mot banan utsätts för höga maximalnivåer långt över 70 dB (A). Uteplatser bör därför ordnas i ljudskugga av byggnaden. Även för den äldre byggnaden bör risken för bullerstörningar beaktas. Balkonger, uteplatser och sovrum bör förslagsvis placeras på den sida av byggnaden som vetter bort från järnvägen.

Vibrationer från järnväg omnämns inte i planhandlingarna. Banverket anser att en utredning kring vibrationer bör göras, utifrån de geotekniska förhållandena som råder med lösa leror inom planområdet.

Vibrationsmätning bör åtminstone genomföras på översta våningsplanet i byggnaden närmast järnvägen. Gränsvärdet på 1,0 mm/s RMS för sovrum nattetid (kl 22:00 – 06:00) måste uppnås. Om vibrationsutredning skulle

visa att nivåer över 1,0 mm/s RMS förekommer anser Banverket att detaljplaneändringen bör omprövas för dessa lägenheter. Beslutat gränsvärde för vibrationer bör anges i planbestämmelserna.

Bohusbanan är av riksintresse för kommunikationer, vilket bör framgå av planhandlingarna. Banverket saknar en redovisning av gång- och cykelnätet i närområdet till exempelvis serviceinrättningar. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det bland annat viktigt att det finns säkra och trygga platser att passera järnvägen på för att förhindra att personer genar över spårområdet.

Banverket ser fram emot fortsatt kontakt med kommunen innan planen antas. Banverkets yttrande bifogas och synpunkterna ska beaktas i det fortsatta arbetet.

Kommunen måste redovisa vilka bullernivåer som uppkommer på den tysta sidan utomhus, vilket inte framgår ur bullerberäkningen. Det är även angeläget att nödvändiga fasadåtgärder vidtas närmast Kapellevägen då maximalnivåerna för biltrafik uppgår till cirka 74 dB(A).

Kommentar: Vid tillämpning av riktvärdena bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till riktvärdesnivåerna bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids enligt Boverkets rekommendationer avseende en tolkning för den bullriga resp tysta sidan. Boverkets byggregler/Svensk Standard SS 02 52 67 används konsekvent vid prövning i bygglov/byggnämnan. Ljudnivåer för bostäder skall klara minst ljudklass C enligt Svensk Standard. Detta bevakas i bygglov-/byggnämanskedet. I bullerutredningen redovisat underlagsmaterial har använts i en nyligen antagen detaljplan i centrala Uddevalla. Banverkets prognos för 2015 har utnyttjats. Stor osäkerhet råder efter 2015, trafikprognoser för 2020 ligger dessutom utanför genomförandetiden. Trafikering nattetid enligt Banverket är endast s k omledningstrafik, d v s inte regelbundet förekommande, förutom ett godståg som går ca kl 05:20. Riktvärdena nattetid för maximalnivåer inomhus innehåller dessutom ett accepterande av överskridande 5 ggr/dygn. Vår bedömning är att riktvärdena för buller från tågtrafik inte överskrids. Planbeskrivningen redovisar att skyddad uteplats kan anordnas öster om huvudbyggnaden. Maximalnivåerna är dimensionerande. Erfarenhetsmässigt är det vanligt med en dämpning av ca 15 dBA på baksidan av en 15 meter bred tegelbyggnad. Exakt läge för skyddad uteplats bestäms vid bygglovsprövningen.

Synpunkten på nödvändiga åtgärder mot trafikbuller är svår att förstå då maximalnivåerna utomhus har beräknats till 74 dBA. Med normal fasadisolering, 30 dBA, underskrids riktvärdena inomhus.

Särskild mätning av vibrationer har utförts vid passage av tåg. Maximalt uppmätt värde var 0,13 mm/sekund, (godståg). Enligt standarden anses området för måttlig störning ligga mellan 0,4 och 1 mm/sekund. Detta innebär enligt standarden att ingen störning föreligger.

Planhandlingen kompletteras med att Bohusbanan är av riksintresse för kommunikationer. Det kan också påpekas att enda förbindelsen till centrum/service/skolor m m är under en järnvägsviadukt.

D Geoteknik

SGI anser att den planbestämmelse som reglerar erforderliga uppfyllnadsnivåer så att tillfredsställande stabilitet uppnås i området mellan de två tidigare sjukhusbyggnaderna är tillfyllest. Dock vill SGI påpeka att det inte har klarlagts om källarväggen kan uppta de jordtryck som uppstår och i vilken omfattning den pålgrundlagda byggnaden kan uppta horisontallaster. Med hänsyn till att uppfyllnaden utgör en förutsättning för tillfredsställande stabilitet behöver dessa frågeställningar, åtminstone överslagsmässigt, klarläggas och redovisas i planskedet.

Konsekvenser av blocknedfall respektive ytliga jordras ligger utanför, men ändå i direkt anslutning till det aktuella planområdet. Även fast planområdet har begränsats i jämförelse med förslaget i samrådsskedet vill SGI uppmärksamma att behov av åtgärder föreligger ändå, även om dessa inte regleras i det aktuella planförslaget. SGI rekommenderar att åtgärder vidtas oberoende av planärendets vidare hantering. Det är angeläget att situationen med nedfallande sten/block i anslutning till planområdets nordöstra delar åtgärdas snarast.

Sammanfattningsvis finner SGI att de geotekniska och bergtekniska utredningarna är tillfyllest i planskedet. Konsekvenserna av en stödfyllning med hänsyn till byggnadens konstruktion behöver dock klarläggas ytterligare innan planen antas. SGI: s yttrande bifogas och synpunkterna ska beaktas i det fortsatta arbetet.

Kommentar: Synpunkterna noteras. Kompletterande statiska beräkningar gällande befintlig grundkonstruktion och källarväggskonstruktion har genomförts. Befintliga konstruktioner klarar nya laster med god marginal. Frågor om blocknedfall m m utanför planområdet får särskilt uppmärksammas utanför detta planarbete.

E Riskbedömning

Byggnaden ligger på ett avstånd av 55 meter från Bohusbanan som utgör transportled för farligt godstrafik. Länsstyrelsen anser det angeläget att kommunen utför en riskbedömning då planen medför en ändring från allmänt ändamål/vård till bostäder, varvid hälsa och säkerhet samt olycksrisker bör utredas. Boende i området kommer att påverkas avsevärt vid olycka med farligt gods. Länsstyrelsen hänvisar till skriften Riskhantering i detaljplaneprocessen, riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods, framtagen av Länsstyrelserna i Skåne-, Stockholms samt Västra Götalands län. Balkonger, uteplatser och fönsterpartier vetter mot Bohusbanan, utifrån en riskbedömning och vid behov en riskanalys kan ett antal förebyggande åtgärder övervägas.

1E Kommentar: Kommunens uppfattning avseende riskfrågan framgår av planbeskrivningen. Med hänvisning till Riskhanteringsplaner i Göteborg, Trollhättan m fl kommuner där järnvägstrafiken och trafiken med farligt gods är betydligt mer omfattande, görs den bedömningen att ytterligare riskanalyser inte är nödvändiga utifrån befintligt avstånd till järnvägen.

F Övriga synpunkter på det utställda förslaget

Länsstyrelsens synpunkter från samrådet kvarstår angående att utformningen av anläggningar för parkering, uthus m.m. måste utformas med stor omsorg för att den befintliga miljöns kulturhistoriska värde ska bestå och helhetsintrycket inte förvanskas. Länsstyrelsen rekommenderar kommunen att i samråd med antikvarisk kompetens se över den närmare placeringen och utformningen av de anläggningar som enligt förslaget till detaljplan placerats i planområdets sydöstra hörn, delvis i direkt anslutning till den äldre byggnaden. Här bör övervägas om det är lämpligare att lämna en fri obebyggd passage mellan den äldre byggnaden och ev. tillkommande uthus/garage. Detta bör i så fall regleras i planbestämmelserna genom att marken närmast fasaden istället omfattas av begränsningen prickmark: marken får inte bebyggas.

Vad gäller utformningen av en eventuell parkering vid den nyare byggnaden närmast Kapellvägen är det här väsentligt att hänsyn tas till boendemiljön, vad avser störningar såväl inomhus som utomhus.

Beredning

Vad som angivits ovan gäller som statens samlade myndighetsuppfattning.

Kommentar: Någonstans inom fastigheten måste det finnas möjlighet att uppföra förråd/skärmtak. Det som eftersträvas är möjligheter till regnskyddad cykeluppställning, sophus m m. Öster om den äldre byggnaden har bedömts mest lämpligt med hänsyn till byggnadens exteriöra kvaliteter. PBL 3:12 skall tillämpas. Det bör tilläggas att det redan idag finns en förrådsbyggnad vidbyggd den äldre byggnaden. Byggrätten för förråd/skärmtak har minskats efter samrådet till att få omfatta högst 100 kvm.

2 Statens Geotekniska Institut SGI, yttrande dat 2007-12-11

Se 1 D ovan.

3 Banverket, yttrande dat 2007-12-18

Se 1 C ovan.

4 Räddningstjänsten, yttrande dat 2007-12-11

Ingen erinran.

5 Tekniska Kontoret, 17 december 2007

Vill att hela gatureservatet, även intill Tenngjutaren, ska göras om till kvartersmark.

Kommentarer: Detta är tyvärr inte möjligt på grund av de geotekniska förhållandena.

UNDERRÄTTELSE ENLIGT PBL 5:27 resp 5:30 mm

Utlåtandet skickas för kännedom till
Lantmäterimyndigheten
Tekniska kontoret
Statens geotekniska institut (SGI)
Banverket
Länsstyrelsen.

Lilian Torge, Tenngjutaregatan 1
Kent och Unni Viidas, Hovslagaregatan 3
Harry och Ingemaj Rasmusson, Tenngjutaregatan 3
Boende vid Tenngjutaregatan, Kapellevägen, Hovslagaregatan genom Thomas Hagel, gemensam skrivelse 23 oktober 2006

När planen är antagen kommer Länsstyrelsen att få en begäran om prövning enligt PBL 12:1.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden föreslås besluta

att godkänna utlåtandet,

att godkänna och i kommunfullmäktiges ställe anta den reviderade detaljplanen

MILJÖ OCH STADSBYGGNAD

Hans Johansson
planchef

Mats Windmark
planarkitekt