



UDDEVALLA KOMMUN
MILJÖ OCH
STADSBYGGNAD

ANTAGANDEHANDLING 2004

Detaljplan för

HÖJENTORP

Kapelle 1:39 m fl i Uddevalla, Uddevalla kommun
Upprättad av Miljö och Stadsbyggnad 11 december 2003,
reviderad 18 mars 2004

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Detaljplanen består av en plankarta med bestämmelser, ritad på en grundkarta i skala 1:1000.

Till detaljplanen hör följande handlingar:

- illustrationskarta
- planbeskrivning
- genomförandebeskrivning
- miljökonsekvensbeskrivning
- samrådsredogörelse
- utlåtande efter utställning
- fastighetsförteckning

Dessutom finns följande handlingar (ej upprättade av Uddevalla kommun):

- geoteknisk utredning inkl radon, Bohusgeo 1999-03-18 och 1999-05-27
- bergras - riskbedömning, Bergab, 1999-05-06
- utlåtande rörande vibrationer från tåg, SSI byggkonsult, 1990-01-18
- bullerberäkning från väg- och spårburen trafik, Ingemanssons juni-99
- arkeologisk utredning, Bohusläns museum, rapport nr 35 (1992)
- arkeologisk förundersökning, Bohusläns museum, rapport nr 43 (1992)
- geoteknisk utredning, GeoVäst 1992-04-14, kompl 1992-08-08

De tre senare avser den s k Kohagen, omedelbart utanför planområdet.

SYFTE OCH SAMMANFATTNING

Detta planärende har en mycket lång bakgrundshistoria som inte närmare återges här. (Se bl a samrådshandlingen).

Länsstyrelsen upphävde år 2001 kommunens antagande av den då aktuella detaljplanen. Regeringen ”fastställde” senare länsstyrelsens beslut. Under år 2003 beslutade Tekniska Nämnden om hur trafikföringen på bl a Kapellevägen ska ske och Miljö och Stadsbyggnad justerade planhandlingarna något.

Vid ett samrådsmöte mellan Uddevalla kommun och Länsstyrelsen den 20 oktober 2003 framkom att länsstyrelsen nu torde acceptera planen. Detta bekräftades i Länsstyrelsens samrådsyttrande daterat 26 november 2003. (Samråd med sakägarna skedde redan i början av år 2003). Se samrådsredogörelsen.

Höjentorpsområdet är utbyggt efter en avstyckningsplan från år 1927. Av planens 70-talet tänkta villatomter är idag 22 stycken bebyggda och två har varit bebyggda.

Planläggningen syftar till att ersätta den otidsenliga, numera upphävda, avstyckningsplanen med en ny detaljplan och komplettera befintlig bebyggelse med 14 nya villatomter.

Detta planförslag är i **stora drag** identiskt med det förslag som var utställt sommaren 1999. Skillnaden är att två av de tidigare tänkta nya tomterna nu är borttagna och att fyra bebyggda tomter (1:47, 1:48, 1:49 och 1:50) nu är borttagna ur själva planområdet. Vidare har planbeskrivningen förändrats, särskilt vad gäller trafiksäkerhetsfrågor utanför själva planområdet.

I detaljplanen förutsätts enskilt huvudmannaskap för allmän plats (vägar och grönytor) och kommunalt huvudmannaskap för spillvatten- och vattenledningarna.

Denna plan är delvis baserad på tidigare planförslag från konsulterna BBK och Planeco samhällsplanering, se sista avsnittet.

PLANDATA

Höjentorp är beläget i Uddevallas södra utkant, på sluttningen mot Gustavsberg omedelbart nordost om Bohusbanan. Kapellevägen som tangerar planområdet är den gamla stadsinfarten. Avståndet till Uddevalla centrum är ca 2,1 kilometer.

Planområdets areal är cirka 6,5 hektar.

Större delen av planområdet, inklusive vägmarken, är i en enskild persons ägo (nedan kallad *exploatören*). På hans mark föreslås 8 nya tomter. På kommunägd mark föreslås 4 nya tomter. Slutligen finns 2 bebyggbara, redan avstyckade tomter med två enskilda ägare. Totalt fö-

reslås således 14 nya villor. I dag finns 18 villor inom planen och 4 villor som gränsar till planen.

BAKGRUND OCH TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan

I översiktsplanen för staden Uddevalla, antagen 8 oktober 1996, anges Höjentorp som ett bostadsområde där viss komplettering kan ske.

Detaljplaner

För större delen av Höjentorp har det funnits en avstyckningsplan, fastställd av magistraten 19 december 1927. Nuvarande bebyggelse, 22 villor, är uppförd med stöd av avstyckningsplanen, medan den övriga halvan av planen har aldrig byggts ut. Planen upphävdes genom ett lagakraftvunnet beslut av kommunfullmäktige 13 december 1994, §260. Således saknas i dag detaljplan inom planområdet. (**Avstyckningsplan** motsvarar det gamla begreppet **byggnadsplan** som i sin tur motsvarar det moderna begreppet **detaljplan, där kommunen inte är huvudman för allmän plats**). Höjentorpsområdet har vid flera olika tillfällen varit föremål för planarbete, alltsedan skisser till stadsplan upprättades år 1967. (Se samrådshandlingen).

Strax norr om planområdet finns en stadsplan för del av Sommarhemsområdet, fastställd 12 april 1966. Genomförandetid saknas.

Naturresevat

Öster och sydost om planområdet finns *Emaus naturresevat*, bildat av länsstyrelsen 28 juni 1967. Det har två ”skiften” som åtskiljs av Kappellevägen och mark som tidigare inte var kommunägd. Söder om planområdet finns *Korpbergets naturresevat*, bildat av länsstyrelsen 7 januari 1988. De två reservaten sitter delvis ihop.

Naturinventering och Miljökonsekvensbeskrivning

En naturinventering har utförts inom planområdet (samt i den s k Kohagen) av dåvarande miljö- och hälsoskyddskontoret. Inventeringen sammanfattas och behandlas i bilagd miljökonsekvensbeskrivning.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Mark, topografi och vegetation

Planområdet utgörs av ett till större delen bebyggt område. Markytans nivå inom de lägre jordtäckta delarna varierar mellan +45m i nordost och +25 m i sydväst. Insprängt i området finns vackra trädgångar och enstaka mäktiga solitärer. Norrut, mot Sommarhemmet, finns mer markerad skogsvegetation.

Geotekniska förhållanden

Geotekniska utredningar har utförts, dels för det bebyggda området genom Bohusgeo, rapport 1999-03-18 och PM 1999-05-27, dels för platån norr om planområdet genom GeoVäst, rapport 1992-04-14, kompl 1992-08-08. (Miljö och Stadsbyggnads geoarkiv, nr 0630-01) Följande citat (med okursiverad text) är hämtade från rapporten:

”Släntstabiliteten bedöms inom och i anslutning till planområdet vara tillfredsställande. Den planerade bebyggelsen bedöms inte medföra att stabiliteten blir otillfredsställande. Vid detaljprojekteringen av den nya tillfartsvägen till fastigheten 1:50 och de två planerade villorna inom områdets nordvästligaste del måste dock nivåställningen studeras, så att släntstabiliteten ej blir otillfredsställande.” Med anledning av detta och yttrandet från SGI har porttrycksmätare installerats i september 1999 samt en särskild bestämmelse införts på de två tomterna och intilliggande väg: *”Innan bygglov får lämnas, respektive innan vägen får byggas, måste verifieras att tillfredsställande säkerhet mot skred är uppfylld i enlighet med Skredriskkommissionens anvisningar. Därför krävs att en geoteknisk utredning har utförts enligt Skredriskkommissionens anvisningar för detaljerad utredningsnivå. Vid behov måste förstärkningsåtgärder vidtas så att tillfredsställande säkerhet mot skred uppnås.”* Porttrycksmätarna har avlästs regelbundet fram till hösten 2003 av Miljö och Stadsbyggnad i samarbete med Bohusgeo. Mätningarna måste ligga till grund för den beräkning som erfordras innan bygglov kan lämnas och innan vägarna får byggas. Miljö och Stadsbyggnad har utfört ett exempel på en lämplig höjdsättning för vägarna inom området ”geo”. Väg höjderna är angivna på plankartan som en illustration, eftersom det inte är otänkbart att även en annan höjdsättning också kan vara godtagbar. Med allt detta som grund har Bohusgeo utfört en ”provberäkning” av släntstabiliteten i området, vilken visar att det utan svårigheter går att bygga vägar och normala hus på ett sådant sätt att tillfredsställande säkerhet mot skred bibehålls. En definitiv beräkning kan dock utföras först när det finns ett förslag till hur de två nya tomterna ska bebyggas. Härvid bör bli fyllning undvikas i tomternas övre del och schaktning undvikas i tomternas nedre delar. **Det är mycket angeläget att höjdsättningen av de två nya tomterna och vägen görs samtidigt, eftersom de är beroende av varandra geotekniskt.**

”Stabiliteten i slänten mot Bohusbanan, omedelbart nordväst om planområdet, har beräknats överslagsmässigt. Beräkningarna tyder på att

stabiliteten kan vara otillfredsställande. Stabilitetsförhållandena i denna slänt bedöms dock ej påverka stabiliteten inom planområdet.”

”Inom stora delar av det undersökta området utgörs jordlagren av relativt fasta sediment..... Inom dessa delar bedöms de planerade enbostadshusen kunna grundläggas på de ytliga jordlagren med kryppgrund eller med kantförstyvad platta.”

För övriga delar erfordras kan i samband med detaljprojekteringen kompletterande geotekniska undersökningar erfordras.

”Källare är ur geoteknisk synpunkt acceptabel.”

Bergasfrågor

Risken för bergas har bedömts av Bergab, och redovisas i rapport 1999-05-06. Undersökningen avser de två bergbranter som avslutar planområdet mot norr. Följande tre avsnitt är citerade från rapporten:

”Berggrunden är en gråröd medelkornig granitisk bergart. Berget är relativt uppsprucket med många öppna sprickor i flera riktningar. De för rasrisken värsta sprickorna går parallellt med branten med vertikal stupning.”

”Av de planerade 16 villorna i området bedömer vi att det för 14 av dem inte finns något hinder p g a rasrisk, medan det mot en villa föreligger så pass stor risk för ras med allvarliga konsekvenser att vi inte kan rekommendera byggnation. För att tomten skall kunna bebyggas krävs omfattande säkringsåtgärder i form av bergrensning och bultning. Ytterligare en villa måste anses tveksam till sin placering, men om träd och vegetation upp mot bergbranten behålls och utökas kan eventuella mindre ras hindras att nå husområdet.”

”Vid tre (**fyra** MSBs anm) av de befintliga husen råder viss risk för ras som kan komma att sträcka sig in på tomterna och i något fall finns risk för skador på byggnader. För att åtgärda dessa riskområden skulle omfattande arbeten behövas. Dock anses inte faran vara särskilt akut eller stor.” (Under rubriken ”befintliga hus” räknar Bergab upp **fyra** bebyggda fastigheter med vissa rasriskproblem, varför styckets 2:a ord sannolikt ska vara **fyra**)

Med anledning av de bedömningar som Länsstyrelsen har gjort utifrån Bergabs utredning har Miljö och Stadsbyggnad nu varit tvungen att ta bort 2 av de 16 tidigare tänkta tomterna. Därmed återstår 14 nya tomter.

För de fyra bebyggda tomter som nu är lagda utanför planområdet är det resp markägare för tomten samt marken ovanför som har ansvaret för att människor och egendom inte skadas av nedfallande stenblock. I samband med ev bygglovansökan/ bygganmälan kommer behovet av åtgärder att ses över från Miljö och Stadsbyggnad. Vid ev tomtförsälj-

ning är det angeläget att köparen av den aktuella tomten får ett ex av Bergabs utredning.

Vibrationsmätningar har utförts som visar att tågtrafiken inte ger upphov till besvärande markvibrationer i området. Se nedan under rubriken Störningar.

Radon

Markradonhalten har undersökts av Bohusgeo, se ovan. Följande avsnitt är citerat från rapporten:

”Markradonhalten har uppmätts i 7 punkter till mellan 8 och 29 kBq/m³. Undersökningarna tyder på att marken skall klassificeras som normalradonmark inom de delar där jordlagren utgörs av silt-sand och har en mindre mäktighet än 2 à 3 m och som lågradonmark inom de delar där jordmäktigheten är större. Bostadsbyggnader som grundlägges på jordlager av silt-sand med mindre tjocklek än 2 à 3 m bör därför utföras radonskyddande. Vid grundläggning på grövre friktionsjord än silt-sand eller på berg bör ytterligare radonmätningar utföras.”

Bestämmelse om radonskydd har införts på plankartan.

Fornlämningar

Inom norra delen av planområdet och norr därom har en arkeologisk utredning genomförts i juli 1992. Denna visar förekomsten av en stenåldersboplats. En förundersökning har därefter genomförts i oktober/november 1992 och boplatsen har avgränsats. (Bohusläns museums rapporter nr 35 och 43). Eftersom exploateringsområdet har minskats därefter, ligger det område som enligt förundersökningen måste slutundersökas numera utanför planområdet. Därmed bedömer Miljö och Stadsbyggnad att inga ytterligare arkeologiska utredningar erfordras.

Bebyggelseområden/kulturhistoriskt värdefull miljö

Höjentorp är ett bostadsområde med 22 enbostadshus, bebyggt efter 1927, då en plan upprättades på enskilt initiativ. Det är ett litet idylliskt område med vacker natur.

Ett större område omfattande gamla infartsvägen till Uddevalla (nuvarande Kapellvägen) och bebyggelsen kring denna vid Höjentorp och Emaus har av Bohusläns museum utpekats som en kulturhistoriskt värdefull miljö. Byggnader som museet tidigare bedömt vara särskilt intressanta finns dels utefter Kapellvägen (fastigheterna Kapelle 1:40, 1:70, 1:72), dels i övrigt på Kapelle 1:46 och 1:69 (numera ombyggd).

Höjentorp ingår i kommunens *Kulturmiljövårdsprogram*, antaget av kommunfullmäktige 9 april 2002. I Höjentorp finns flera välbevarade byggnader från sekelskiftet och tiden fram till 1940-talet. Det är angeläget att hela den trädkantade sträckan mellan Gustavsberg och Kapelle bevaras intakt. Höjentorp utgör en kulturhistoriskt värdefull bebyggelsemiljö vars karaktär inte får förvanskas. Ny bebyggelse ska utformas med särskild hänsyn till områdets egenart. Se programmet sidorna 282 – 284.

Höjentorp är också medtaget i kommunens rapport *Trädgårdsstaden* som är en delrapport till *Staden Uddevalla, fördjupning av kommunens översiktsplan*, antagen 1996. Där anges bl a att Höjentorp utgör en värdefull bebyggelsemiljö, vars karaktär inte får förvanskas. Ny bebyggelse ska utformas med hänsyn till områdets egenart. Befintlig natur utgör en väsentlig del av miljön kring Kapellevägen. (Se rapporten sidorna 161-164).

Enligt länsstyrelsens bedömning utgör hela området en värdefull miljö enligt 3kap 12§ plan- och bygglagen. Planbestämmelserna har kompletterats med anledning av detta, vilket ska beaktas vid bl a bedömningen av bygglovärenden.

Detaljplanen innehåller 18 av de 22 bebyggda tomterna i området samt 14 nya villatomter med en gruppering liknande den nuvarande. De nya husen föreslås få en utformning och ges ytskikt och färgsättning så att de väl samverkar med de befintliga.

För de fyra befintliga hus som ligger utanför planområdet gäller Plan- och bygglagens allmänna regler. Det innebär bl a att det finns en skyddsmekanism som innebär ersättning till fastighetsägaren om bygglov skulle nekas för att ersätta byggnaden med en i huvudsak likadan byggnad. (PBL 14:8, punkt 1). Vidare har man ofta rätt till s k kompletteringsåtgärder. I praktiken kan förhållandena på platsen innebära att Miljö- och stadsbyggnadsnämnden i samband med bygglov ser över vilka eventuella åtgärder som kan erfordras för att bygglov ska vara möjligt att bevilja.

Tillgänglighet för rörelsehindrade m fl

Terrängen inom Höjentorpsområdet är delvis ganska starkt lutande varför tillgängligheten för rörelsehindrade mellan olika delar av området är begränsad. Vid nybyggnad ska tillses att angöring/ parkering inom tomt förläggs på ett sådant sätt att husentréer kan nås med god tillgänglighet för rörelsehindrade.

Lek och rekreation

Planen anger inte någon särskild placering av en eventuell lekplats och kommunen kommer inte att ställa krav på att en utbyggnad sker.

Sådana frågor bestäms av samfällighetsföreningen. Se genomförande-beskrivningen. En vacker ekbevuxen kulle i söder har sparats som park. Boende i Höjentorpsområdet har mycket goda förutsättningar för rekreation i de anslutande naturreservaten (Emaus och Korpberget) samt för bad- och båtsport vid Gustavsberg.

Service

Förskola, skola och kyrka finns i Sommarhemsområdet inom gångavstånd. Närmaste större livsmedelsbutik finns på Göteborgsvägen nära Uddevalla centrum. För övrig service hänvisas till centrum.

Gångtrafik, vägar och biltrafik samt tågtrafik

Befintligt vägsystem inom Höjentorp med smala vägar bibehålls, men för att öka flexibiliteten föreslås att Åbogatan och Korngatan **kan** förbindas med varandra. Därmed minskar bl a risken för att en personbil ska bli ”instängd” innanför sobilen eller annat större fordon. Planen medger dock en alternativ lösning liknande dagens utformning, nämligen att Åbogatan och Korngatan **inte** förbinds med en körväg utan i stället enbart förbinds med en gång- och cykelstig med mycket enkel standard i plan och profil. Val av alternativ beslutas av föreningen eller också kan det göras i samband med en lantmäteriförrättning. Möjlighet till mötesplatser läggs ut på några ställen. Dessutom förlängs Höjentorpsvägen något. Se även genomförandebeskrivningen.

Korngatan mellan Kapellevägen och Plogvägen kan vara känslig för belastning vid bostadshuset på 1:70, varför förbud mot trafik med tunga fordon kan övervägas på denna sträcka.

Busshållplats finns vid Kapellevägen/ Hantverkargatan, cirka 600 meter öster om Höjentorp. En gångbana finns från Hantverkargatan till entrén till Emaus naturreservat och kommunen avser att anlägga en gångstig fram till Höjentorpsområdet, se nedan. Vidare finns busshållplats på Göteborgsvägen, ca 200 meter från planområdet.

Gångstigar finns från Höjentorp genom skogen norrut till Sommarhemmet. Föräldrar i Höjentorp har framfört att det skulle behövas en belyst gångväg mot Montörvägen eller Förmansvägen eftersom barnen går till skolan den vägen. (Att promenera utefter Kapellevägen är enligt föräldrarnas åsikt trafikfarligt och betydligt längre).

Skolbarnen i år 0-9 går i Sommarhemsskolan. Det finns två vägar att ta sig fram till fots (se även kartan på sid 9):

Karta på hela denna sida

1 Via stigar direkt från Höjentorp mot Montörvägen eller Förmansvägen. Dessa stigar är förvisso lättast att använda vid dagsljus och när det inte är alltför vått i markerna.

2 Utefter Kapellevägen. Trafikmängden där är för närvarande mindre än 300 fordon/ dygn. Från Emaus entréväg finns en gångbana i riktning in mot centrum och mot skolan. Tekniska kontoret kommer att anlägga en enkel gångstig från Höjentorpsvägen österut, parallellt med Kapellevägens södra sida fram till befintlig gångbana. Tanken är att man ska kunna gå torrskodd på en grusad väg med viss belysning från Kapellevägens nuvarande belysningsarmaturer.

Att bredda Kapellevägens aktuella sträcka med en gångbana vore inte lämpligt med tanke på dess kulturhistoriska värden. Den kantas delvis av alléträd och på södra sidan finns en äldre stenmur. Oavsett fotgängarnas situation är det angeläget att bilarnas hastigheter hålls låga på Kapellevägen. Ev farthinder bör utformas med beaktande av Kapellevägens kulturhistoriska värden.

Tillfart till Höjentorpsområdet sker från Kapellevägen, som ligger utanför planområdet och i princip inte berörs av planen. Kapellevägen ansluter dels till Göteborgsvägen vid korsningen till Gustavsberg och dels till Uddevalla centrum via stadsdelen Kapelle. Kapellevägen är Uddevallas urgamla infart från söder, med anor från åtminstone 1600-talet, och den har i dag stora miljökvalitéer bl a genom sin "slingrighet" och den rikliga vegetationen på sidorna. Det är därför mycket angeläget att vägens kulturhistoriska kvalitéer bibehålls. Eftersom det är smalt mellan "alléträden" är vägen mindre lämplig för lastbils- och busstrafik.

Trafiknämnden (=Tekniska nämnden) har i november 2002 och i september 2003 beslutat att ingen genomfart med bil är tillåten på Kapellevägen förbi Höjentorp. Kapellevägen har tidigare haft knappt 800 fordon/årsmedeldygn, men har numera, på grund av Tekniska Nämndens beslut, ca 250 fordon/årsmedeldygn. En utökning med 14 bostadshus enligt planförslaget innebär en trafikökning på ca 70 fordon/dygn som fördelas åt öster respektive åt väster. Om/ när detaljplanen vinner laga kraft kommer de "betonggrisar" som i dag förtydligar avstängningsskyltningen att ersättas av permanenta refuger mm.

Biltrafiken på Göteborgsvägen uppgår i dag till ca 4000 fordon/årsmedeldygn. Det finns två olika prognoser om framtida trafikmängder på Göteborgsvägen, dels 5000 f/åmd och dels 7000 f/åmd, varav den senare i dag förefaller vara orealistisk.

Den järnvägsövergång som finns på Kapellevägen strax sydväst om Korngatan är sedan 1995 försedd med bomanläggning som komplement till de tidigare ljus- och ljudsignalerna. Hösten 1998 lades helsvetsad räls samtidigt som banvallen förstärktes. I samband därmed höjdes rälsen något, vilket gjorde att vägbanans profil blev ännu något skarpare. Det finns dock ingen risk för att en personbil ska fastna på rälsen. Tågtrafiken uppgår under ett vardagsdygn till 2 godståg i vardera riktningen och 9-10 persontåg i vardera riktningen.

Det är känt tre olyckor på järnvägsövergången i "modern" tid: 1977 blev en mopedist påkörd av tåget. 1987 blev en personbil påkörd av tåget. I mitten av 1990-talet blev en buss påkörd av tåget; Föraren av en 13-metersbuss från annan ort missade förbudsskyltarna och fastna-

de på spåret strax innan tåget kom. Bussen blev totalförstörd, men bussföraren och den enda passageraren hann ut och undkom utan fysiska skador. De två förra fallen skulle troligen inte ha inträffat om bomanläggningarna hade funnits då. I det senare fallet skulle bommar varken gjort till eller från eftersom bussen fastnade. I slutet av 1990-talet har det enligt uppgift inträffat åtminstone en allvarlig incident med bussar som har varit på väg mot järnvägsövergången. Uppenbarligen har förarna missat skyltningen. Skyltningen mm har förbättrats betydligt därefter och kommande utbyggnad av refuger etc torde helt eliminera risken för att bussar och andra långa fordon kommer in på förbjudet område.

Med avseende på terrängen skulle det i princip gå att ersätta plankorsningen med en planskild korsning där bilvägen går under järnvägen söder om nuvarande korsning. Emellertid har Emausområdet mycket stora naturvärden som ju har bekräftats i form av ett naturreservat. För att komma utanför naturreservatet skulle teoretiskt sett vägen kunna ”grävas ner” i nuvarande väglinje. Kostnaderna för en planskild korsning skulle uppgå till betydande summor, vilket kommunen inte har någon som helst möjlighet att bekosta. Väl så viktigt är att en planskild korsning skulle föra med sig en ökad genomfartstrafik på Kapellevägen, vilket kommunen vill undvika med tanke på de andra störningskänsliga avsnitt som finns utefter Kapellevägen.

Biltrafiken på järnvägsövergången har således minskats radikalt.

Miljö och Stadsbyggnad anser dessutom att bilarnas hastigheter på Kapellevägen bör hållas så låga som möjligt.

OBS: trafikbeslut som nämns ovan kan inte styras genom detaljplanebestämmelser eller andra regler i Plan- och bygglagen, utan det är trafiknämnden som fattar sådana beslut enligt annan lagstiftning. Där emot kan ju en planbeskrivning diskutera möjliga lösningar.

Parkering

Parkering förutsätts lösas inom egen tomt. Befintliga gator är i regel så smala att parkering är olämplig längs dessa, utom på särskilda platser som väghållaren anvisar. Illustrationen visar exempel på platser där parkering skulle kunna tillåtas.

Vägtrafikbuller

En trafikbullerberäkning har utförts av Ingemanssons Technology AB i juni 1999 och den har givit följande resultat. Samtliga värden gäller utomhus om inte annat anges:

För Göteborgsvägen har tre olika trafiksiffror använts i beräkningen på osäkra prognoser. Eftersom terrängen och bef väg inte är helt exakt inmätt har två olika sk bankhöjder använts. Den bostadsfastighet, bebyggd som obebyggd, som har det minst gynnsamma läget är Kapelle 1:42 som i dag har en ekvivalentnivå utomhus om 45-49 dB(A). I det ogynnsammaste fallet kan den få max 50 dB(A). Värdena understiger med mycket god marginal planeringsmålet som är max 55 dB(A) utomhus vid bostäder. Med en normal fasadkonstruktion för äldre hus beräknas inomhusvärdena till ca 25 dB(A) vilket ju med mycket god marginal understiger planeringsmålet max 30 dB(A). Maxnivån från enstaka fordon bedöms med god marginal understiga planeringstalet

Från Kapellevägen uppgår bullernivån på Kapelle 1:40 till 46 dB(A) ekvivalent dygnsnivå. Övriga fastigheter får en ännu lägre bullernivå. Även här bedöms maxnivån för enstaka fordon med god marginal understiga planeringstalet.

Järnvägsbuller

En tågbullerberäkning har utförts av Ingemanssons Technology AB i juni 1999. Tre befintliga hus samt två föreslagna tomter har valts ut som ”typfall”. Alla övriga befintliga hus respektive nya tomter har lägre värden än typfallen. Samtliga värden är frifältsvärden utomhus om inget annat anges:

Nya hus

Nya tomt söder om Kapelle 1:50: ekvivalentnivå 55 dB(A), maxnivå 82 dB(A).

Kapelle 1:66: ekvivalentnivå 57 dB(A), maxnivå 83 dB(A).

Befintliga hus

Kapelle 1:42 och 1:69: ekvivalentnivå 60 dB(A), maxnivå 88 dB(A).

Kapelle 1:72: ekvivalentnivå 64 dB(A), maxnivå 92 dB(A).

Riktvärden mm

I regeringens proposition 1996/97:53 anges att följande riktvärden normalt inte bör överstigas vid nyplanering av bostäder:

30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus

45 dB(A) maximalnivå inomhus

55 dB(A) ekvivalentnivå vid uteplats

60 dB(A) ekvivalentnivå i bostadsområdet i övrigt

70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Vid tillämpning av riktvärdena i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

Socialstyrelsen

Vid nybyggnad kan man med rimliga medel erfarenhetsmässigt uppnå en dämpning på upp till ca 38 dB(A). Äldre bostadshus har i regel en dämpning på minst 25 dB(A) medan relativt moderna hus i regel har

en dämpning på ca 30 dB(A). En uteplats som placeras på läsidan av ett rektangulärt hus som ligger parallellt med järnvägen kan få upp till 20 dB(A) lägre värden på "läsidan". Tilläggas kan att beräkningsmetoderna enligt konsulten är "konservativa" vilket innebär att uppmätta värden kan vara något bättre än beräknade värden.

Det bör nämnas att tågpassagera på Bohusbanan inte har bedömts som störande av de boende. Enligt närboende har det nyligen genomförda utbytet till helsvetsad räls inneburit en märkbart lägre bullernivå.

Bedömning

Miljö och Stadsbyggnad gör följande bedömning vad gäller uppnående av riktvärdena för de två mest utsatta nybyggnaderna:

Ekvivalentnivån inomhus: riktvärdena uppnås med god marginal om huset har en normal fasad (som dämpar minst 30 dB(A)).

Maximalnivån inomhus nattetid: riktvärdena uppnås om fasaden byggs med mycket god dämpning (Särskild bestämmelse införs, se nedan). Tilläggas kan att det är mycket få tåg som går nattetid.

Ekvivalentnivån på uteplats: riktvärdena uppnås om uteplatsen inte läggs vid en fasad som vetter direkt mot järnvägen.

Ekvivalentnivån i bostadsområdet i övrigt uppnås på alla tomter.

Maximalnivån på uteplats: riktvärdena uppnås om uteplatsen läggs på husets "läsida".

För befintliga hus uppnås inte alla ovanstående riktvärden, men vid väsentlig ombyggnad av bostadsbyggnad ska man eftersträva att uppnå ovanstående riktvärden där så är tekniskt och ekonomiskt möjligt.

Planbestämmelse

För att så långt möjligt begränsa tågbullrets påverkan på bostäderna införs följande bestämmelse under rubriken STÖRNINGSSKYDD:

Vid nybyggnad ska utformning och placering ske så att följande riktvärden för buller från spårburen linjetrafik inte överskrids.

*För bostäder inomhus: maximalnivå 45 dB(A) samt ekvivalentnivå 30 dB(A).

*Vid uteplats till bostad: maximalnivå 70 dB(A) samt ekvivalentnivå 55 dB(A).

Vid väsentlig ändring av byggnad ska det eftersträvas utifrån vad som är tekniskt, ekonomisk och miljömässigt motiverat att ovanstående riktvärden inte överskrids.

Vibrationer från tåg

Vibrationsmätningar har utförts av SSI Byggkonsult i Kungälv år 1990. Den visar att varken sig persontåg eller godståg ger upphov till besvärande markvibrationer i området. För att undvika resonansförstärkningar i framtida bebyggelse bör dock alla spännvidder i fribärande bjälklag begränsas till 4 meter. Den förstärkning av banvallen

samt byte till helsvetsad rals som skedde hösten 1998 torde ha inneburit ännu något mindre risk för vibrationer.

Teknisk försörjning

Det är inte uteslutet att någon fastighet kan ha sitt dagvatten (bl a stuprör och dränering) kopplat till spillvattenledningarna. Detta är förbjudet enligt ABVA (Allmänna bestämmelser för brukande av Uddevalla kommuns allmänna vatten- och avloppsledningar). Orsaken är att dagvattnet kan orsaka bräddningar och andra problem i spillvattennätet.

Av kapacitetsskäl krävs det kompletteringar i det kommunala VA-systemet, delvis oberoende av detaljplanens nya tomter, bl a en ny kompletterande vattenledning genom området. En ny pumpstation har nyligen byggts nära korsningen Kapellevägen - Höjentorpsvägen. Den befintliga pumpstationen nära järnvägen har också blivit utbytt. Serviser till nya tomter anläggs i samband med att tomten avstyckas

Det är angeläget ur miljösynpunkt att öppna bäckar/ diken så långt möjligt bevaras.

För elförsörjningen svarar Uddevalla Energi. En transformatorstation finns i områdets västra del, invid Bohusbanan.

Möjligheterna att använda solenergi eller andra alternativa sätt för uppvärmning och varmvattenproduktion bör beaktas vid bygglovgivning. Vattenburna värmesystem rekommenderas så att en eventuell framtida övergång till andra uppvärmningssystem underlättas. Fastbränsleeldning med t ex ved, får inte användas för uppvärmningsändamål utan endast för sk trivseldning. Eftersom nya områden är ganska tätbebyggda, och alla nyare hus har mekanisk ventilation, sprids röken mycket snabbt in i de kringliggande husen. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden kan ingripa om kringboende förorsakas olägenheter. Däremot kan uppvärmning med pellets i många fall vara en bra lösning. Uppvärmning med oljepanna är olämpligt bl a eftersom olja är en icke förnyelsebar resurs. Höjentorp ligger relativt långt från fjärrvärmenätet och en så lång utökning av nätet är knappast realistiskt.

För sophämtningen svarar Uddevalla kommun.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Kommunen är inte huvudman för allmänna platser inom planområdet, d v s vägar och naturmark. Kommunen är inte heller huvudman för dagvattenhanteringen.

Genomförandetiden är tio år, se genomförandebeskrivningen. Slutdatum skrivs på plankartan.

MEDVERKANDE I PLANARBETET

Denna plan är delvis baserad på tidigare planförslag från nedanstående två konsultfirmor. Dessa har lämnat sig medgivande till att Miljö och Stadsbyggnad fritt får använda materialet till nu föreliggande plan:
BBKs planavdelning, numera Rådhuset arkitekter
Planeco samhällsplanering

Följande har medverkat från Uddevalla kommun på senare tid:

Planförfattare:	Mats Windmark, Miljö och Stadsbyggnad
Renritning mm:	Jane Bensow, Miljö och Stadsbyggnad Irene Folden, Miljö och Stadsbyggnad Britt- Marie Käll, Miljö och Stadsbyggnad
Lantmäteri frågor:	Karin Holmström, kommunala lantmäteri myndigheten
Markfrågor, avtal mm:	Dennis Zachrisson, tekniska kontoret

MILJÖ OCH STADSBYGGNAD

Håkan Björkman

Mats Windmark