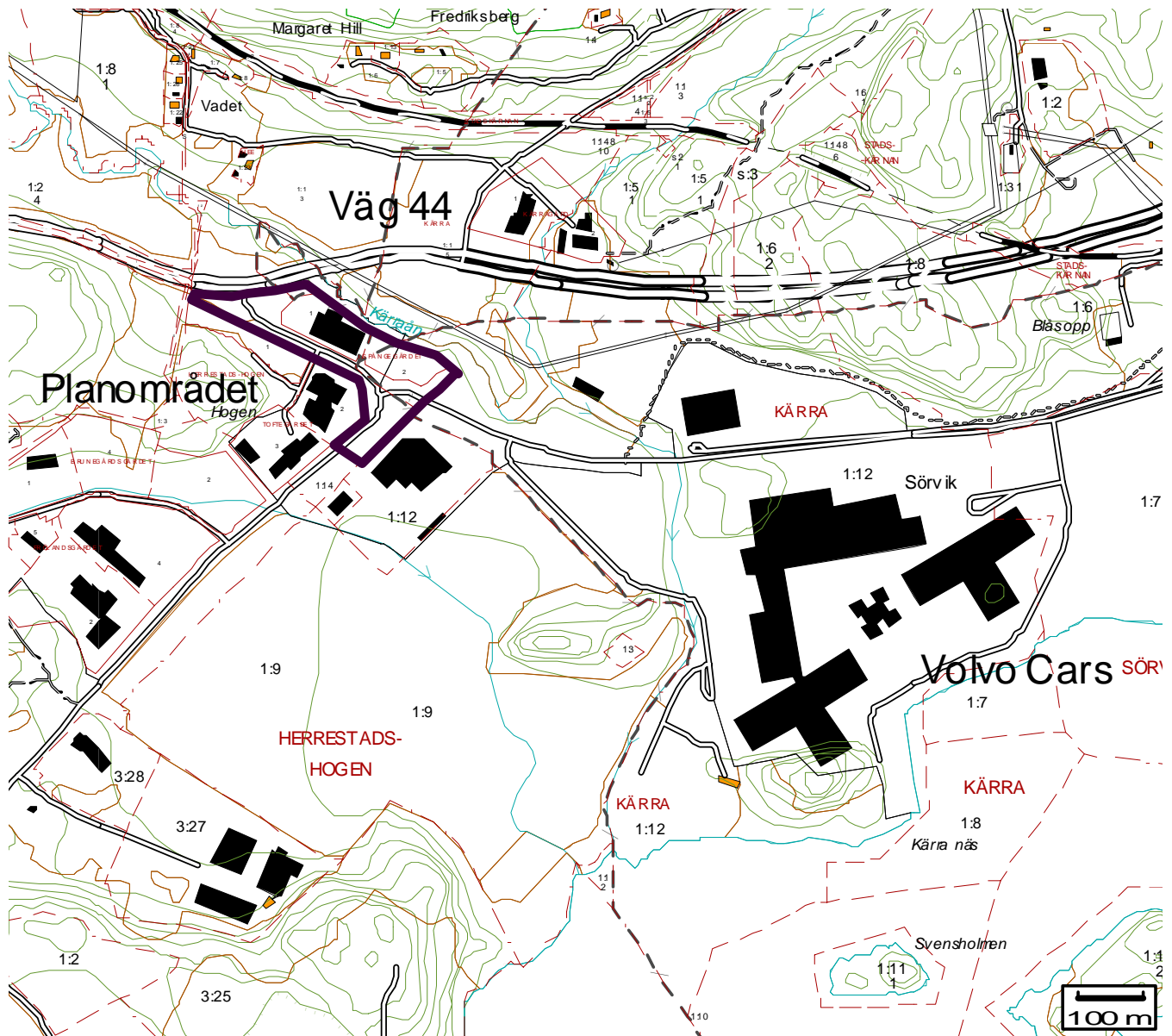


# ANTAGANDEHANDLING

## PLANBESKRIVNING tillhörande detaljplan för KV SPÅNGEGÄRDET 1 och 2 m fl Uddevalla kommun

Upprättad av Miljö och Stadsbyggnad den 3 september 2004  
Reviderad av Miljö och Stadsbyggnad den 20 januari 2005  
Reviderad av Miljö och Stadsbyggnad den 17 mars 2005



### HANDLINGAR

Till detaljplanen hör följande handlingar:

- ✓ Plankarta med bestämmelser (upprättad på grundkarta i skala 1:1000)
- ✓ Planbeskrivning
- ✓ Genomförandebeskrivning
- ✓ Fastighetsförteckning
- ✓ Samrådsredogörelse
- ✓ Utlåtande efter utställning och underrättelse

## PLANENS BAKGRUND OCH SYFTE

Detaljplanen föranses av en planerad ombyggnad av väg 44 mellan Tavlegatan i väster och "tunnlarna" i öster. I anslutning till planområdet finns idag trevägskorsningar mellan väg 44 och Frölandsvägen respektive Kurverödsleden på relativt kort avstånd från varandra. Ambitionen är att i samband med ombyggnaden av 44:an stänga korsningen med Frölandsvägen och etablera en fyrvägskorsning (med cirkulationsplats) i nuvarande korsningen med Kurverödsleden. Denna korsning skulle då komma att utgöra infart till Frölandsområdet. Detaljplanens syfte är att pröva lämpligheten av – och därefter säkerställa – att en sådan ny väganlutning kan komma till stånd.

## AVVÄGNING ENLIGT MILJÖBALKEN

Föreslagna åtgärder i detaljplanen bedöms inte stå i strid med miljöbalkens 3 kap om hushållning med mark- och vattenområden. Miljöbalkens 4 kap är ej tillämpligt i området. I Vägverkets förstudie till väg 44-ombyggnaden har visats att miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap ej kommer att överskridas (utredningen avser halten av kvävedioxid).

## PLANDATA

### Läge och areal

Planområdet är beläget i den västra delen av Uddevalla tätort i anslutning till väg 44. Kärråån gränsar till planområdet i norr. Se karta ovan. Planområdet omfattar ca 2,5 ha.

### Markägoförhållanden

Fastigheterna Spångegärdet 1 och 2, som i sin helhet ingår i planområdet, är i privat ägo. Herrestads-Hogen 1:12, Kärrå 1:12 och Tofttegärdet 1 är också privatägda. Mindre del av dessa fastigheter ingår i planområdet. Övrig mark ägs av Uddevalla kommun.

## TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

### Översiktliga planer

I den fördjupade översiktsplanen Staden Uddevalla, antagen av kommunfullmäktige den 8 oktober 1996, redovisas ny väganlutning mellan Kurverödsleden och Frölandsvägen (karta Användning av mark och vatten). Åtgärden är alltså förenlig med översiktsplanen.

### Detaljplaner

Området är sedan tidigare planlagt. Större delen av föreslaget planområde ingår i dag i stadsplan för Toftenområdet (1485-P84/3) som fastställdes den 20 februari 1984. För en mindre del av planområdet (i öster) gäller idag stadsplan som upprättades för utbyggnaden av Uddevallavarvet (14-UDD-5/1976), fastställd den 7 november 1975. Stadsplanerna gäller som detaljplaner enligt PBL. Deras s.k. genomförandetid har gått ut.

I gällande plan är användningssättet för Spångegärdet 1 och 2 småindustri och handel (dock ej livsmedel). Över Spångegärdet 2 avses ny väganlutning dras fram, vilket kommer att påverka fastighetens användning. På fastigheterna Herrestads-Hogen 1:12 och Kärrå 1:12 redovisas idag område för industriändamål som inte får bebyggas. Resterande del av planområdet utgörs av mark för trafikändamål respektive järnvägsändamål. Trafikändamålet avser Frölandsvägens nuvarande sträckning och järnvägsändamålet ett reservat för industrispår till Frölandshamnen. Detta reservat föreslås utgå ur detaljplanen. Markområdet på Herrestad-Hogen 1:12 tas med i detaljplanen för att säkerställa befintlig transformatorstation samt för att "rensa" i gamla detaljplaner.

Norr om planområdet föreslås planen för Toftenområdet vara kvar. Här redovisas markanvändningen som område för trafikändamål, vilket gör att resterande vägsträckning upp mot Kurverödsleden är förenlig med gällande detaljplan.

### Program till detaljplan

Då föreslagen detaljplan är förenlig med gällande översiktsplan, bedöms det inte föreligga behov av att upprätta s.k. program till detaljplan med formell samrådsbehandling.

### **Kommunala beslut i övrigt**

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade den 12 december 2002 (§ 383) att ge Miljö och Stadsbyggnad i uppdrag att upprätta detaljplan för området.

### **Tomtindelningar**

Inom planområdet finns inte några gällande tomtindelningar.



Frölandsvägen mot norr med Kärraåns skogsridå i fonden

## **FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR**

### **Mark och vegetation**

Planområdet är i princip helt plant och ligger på en nivå av ca 5 meter över havet. En stor del av området består av hårdgjorda ytor (Spångegärdet 1, del av Spångegärdet 2 samt Frölandsvägen inkl gång- och cykelbanor). Vegetationen i området består i huvudsak av gräsytor, buskage förekommer också. Planområdet avskärmas i norr av en tät trädridå i anslutning till Kärraån.

Även om Kärraån ligger utanför planområdet så bör i sammanhanget beaktas att åns ravinlandskap har ett högt skyddsvärde. Det är viktigt att strand- och kantzonen, i form av träd och buskar, bevaras i så stor utsträckning som möjligt.

### **Geoteknik**

De geotekniska förhållandena för kv Spångegärdet har belysts i olika utredningar inför tidigare planupprättande. År 1982 utförde t ex Bohusgeo en kompletterande undersökning där syftet bl a angavs till att redovisa stabilitetsberäkningar och göra bedömningar av vilka restriktioner och möjligheter att exploatera området som borde gälla med hänsyn till stabilitetsförhållandena. Bl a följande redovisades:

Inom området är markytan i stort sett horisontell. Omedelbart norr om området rinner Kärraån i botten på en 5 – 5,5 meter djup fåra. Jordlagren utgörs av lera med stor måktighet. Fastare jord har således ej påträffats trots att sonderingar drivits till mellan ca 25 och ca 40 meters djup. I de ytliga lerlagren förekommer åtminstone närmast ån inblandning av gytta. Lerans skjuvhållfasthet har på djup större än ca 3 meter uppmätts till 20 –30 kPa med en tendens att öka mot djupet och sensitiviteten är 10 – 20.

Efter utförda stabilitetsberäkningar konstateras i utredningen följande:

Säkerheten mot stabilitetsbrott i den nuvarande slänten mot Kärraån är vid den västligaste delen av området i underkant av vad som brukar anses acceptabelt. Släntens höjd avtar emellertid mot öster med en ökad säkerhet som följd. Stabiliteten i slänten som helhet bedöms därför vara tillfredsställande.

Vid en exploatering av området bör terrängpartiet närmast ån lämnas obelastat. Utbredda belastningar bör av stabilitetsskäl begränsas till 20 kPa såvida det ej genom noggrannare geotekniska undersökningar kan visas att större belastning kan påföras utan att stabilitetsförhållandena blir otillfredsställande.

När nu gällande detaljplan upprättades infördes restriktioner för markbelastning mm inom kvarteret, så som redovisades i den geotekniska utredningen.

Inför bebyggandet av Spångegärdet 1 utförde Bohusgeo (1984) en geoteknisk utredning. Avsikten med den utredningen var att klarlägga möjligheterna att terrassera tomten samt att klarlägga lämpligt grundläggningssätt för den planerade byggnaden. Dessutom redovisas i utredningen att det för att kunna utnyttja tomten på bästa sätt framförts önskemål från beställaren om att frångå de restriktioner och bestämmelser som redovisas i gällande detaljplan, bl a avsågs byggnaden delvis placeras på s.k. prickmark, mark som inte fick byggas eller belastas. Entreprenören för bygget upprättade också geotekniska handlingar.

Nya geotekniska undersökningar har utförts av FB Engineering AB i november 2002 i samband med förprojekteringen av väg 44. Resultatet av dessa redovisas i PM daterad den 17 december 2003. Utredningen motsvarar en detaljerad geoteknisk utredning enligt Skredkommissionens Rapport 3:95. Områdets säkerhetsfaktor bör således uppfylla följande kriterier:

$$F_C \geq 1,7 - 1,5 \text{ och } F_{KOMB} \geq 1,45 - 1,35.$$

Utifrån olika förutsättningar som råder i området har därefter följande säkerhetsfaktorer valts:

$$F_C \geq 1,55 \text{ och } F_{KOMB} \geq 1,38.$$

För att säkerställa stabiliteten i slänten mot Kärraån föreslås i utredningen att restriktioner för laster bakom släntkrön införes. Plankartan innehåller därför restriktioner för hur stora ytlaster som får påföras markytan. Om större laster önskas så måste kompletterande geoteknisk utredning utföras.

Tillkommande bebyggelse förutsätts grundläggas på sådant sätt att inte släntstabiliteten försämras.

I den östligaste delen av planområdet är säkerhetsfaktorerna låga. Här avses den nya anslutningen till väg 44 byggas. Stabilitetsproblemen skall här utredas vidare i samband med projektering av vägen. Planbestämmelse finns som reglerar att nybyggnad, schaktning och fyllning får företas eller upplag inrättas endast under förutsättning att detta kan ske med hänsyn till markens och åns stabilitet.

FB Engineering AB har också inventerat erosionsskydden i Kärraån. I en PM, daterad 14 juni 2004 redovisas följande:

*En okulärbesiktning av erosionsskydden i Kärraån utfördes 2004-06-08. Utmed tidigare utförd avschaktning fanns intakt erosionsskydd hela vägen på den södra sidan förutom på en sträcka av uppskattningsvis 7-10 m (se karta nedan). Där erosionsskydd saknades är Kärraåns "ytterkurva" mot norra sidan och den största erosionen sker troligen på den sidan.*

*Erosionsskyddet består av större sprängsten utlagt i slänten. Inga tecken syntes på att erosion eller lokala ras inträffat utmed den södra åbrinken.*

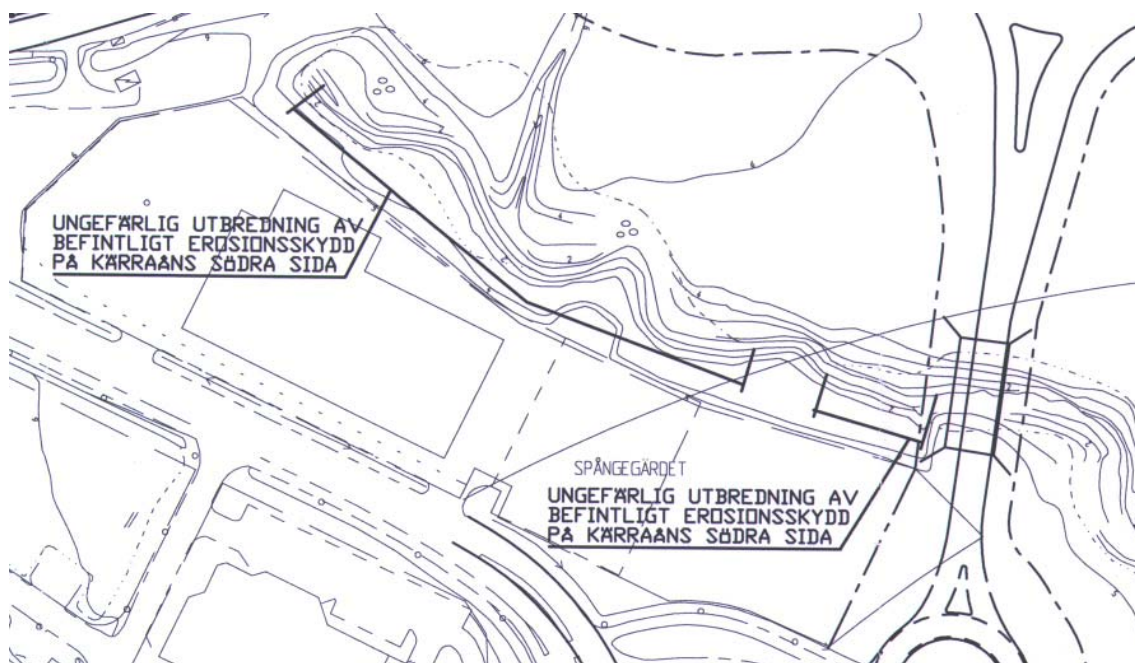
*På sträckan som saknade erosionsskydd hade erosion av jorden blottlagt en tät väv av träd- och växtrötter. Gräs-, busk- och trädvegetation i slänten är intakt. Inga tecken*



på underminering och risk för ras syntes. Vid eventuellt ändrade förhållanden i Kär-raån, som medför att förutsättningarna för erosion ökar, bör erosionsskydd även utläg-gas där.

På åbrinkens norra sida finns inget erosionsskydd utlagt och erosion pågår med fle-ra spår efter lokala ras.

Öster om utförd avschaktning, utmed ängen och tänkt broläggning, fanns inget erosions-skydd. Vid fortsatt utredning för bro och väg bör både behov av erosionsskydd och sta-bilitetsproblem beaktas.



Erosionsskydd enligt FB Engineering AB

### Radon

Enligt Översiktlig kommuntäckande kartläggning av markradonförhållanden inom Ud-devalla kommun, miljö- och hälsoskyddskontoret, juni 1990, är marken av den beskaf-fenheten att den bedöms utgöra lågriskområde.

### Fornlämningar

Så vitt bekant är, förekommer det inte några fornlämningar i planområdet.

### Bebyggelse

Spångegärdet 1 är bebyggt med ett envåningshus som idag i huvudsak utnyttjas för bil-försäljning. Byggnadsarean är ca 2 800 m<sup>2</sup>. Byggnaden ligger delvis på mark som enligt gällande plan inte får bebyggas. Bygglov beviljades i augusti 1985 innebärande dispens från gällande plan, både gällande byggnadens storlek och placering. Spångegärdet 2 är inte bebyggt. I övrigt finns inom planområdet bebyggelse i form av en transformator-station för elförsörjningen och en pumpstation för vattenledningsnätet.

Inom kvarteret Spångegärdet redovisar gällande plan följande användning: *Småindu-stri och handelsändamål av sådan beskaffenhet att närboende ej vållas olägenheter med hänsyn till sundhet, brandsäkerhet och trevnad. Inom området får lokaler för livsme-delshandel dock ej anordnas.* Enligt planen får en tredjedel av området bebyggas och husen får ha en byggnadshöjd av 8,0 meter.

Planförslaget redovisar ändamålen småindustri och handel (dock inget undantag för livsmedel). Byggrätten begränsas, på motsvarande sätt som i gällande plan, till 33 % av tomtarean. Byggnadshöjden anges likaså till 8,0 meter samt kompletteras med en be-stämmelse om största taklutning, vilken sätts till 30°.



Byggnad på Spångegärdet 1 sedd från öster

### **Tillgänglighet**

Ny bebyggelse skall ges tillgänglighet enligt 12 § BVF (Förordning om tekniska egen-skapskrav på byggnadsverk). I mer allmänna termer är förutsättningarna för god till-gänglighet bra med tanke på områdets små nivåskillnader.

### **Skyddsrum**

Planområdet ingår inte i Uddevalla skyddsrumsområde.

### **Gator och trafik**

Fröländsvägen utgör huvudgata inom Fröländsområdet. Den ansluter idag till väg 44 i den västra delen av planområdet i en signalreglerad trevägskorsning. Enligt trafikmät-ning i december 2001 trafikeras den av ca 3 700 fordon. Efter att ha passerat kvarteret Spångegärdet så böjer Fröländsvägen av mot sydväst. I denna sväng ansluter Kärranäs-vägen österut. Kärranäsvägen utgör angoringsgata till Volvo Cars och Volvo Brandts anläggningar. Från biltrafiken separerade gång- och cykelbanor finns både vid Frö-landsvägen och vid Kärranäsvägen. Gång- och cykeltrafiken ansluter idag till gång- och cykelbana norr om väg 44 i ovan nämnd korsning mellan Fröländsvägen och 44:an. Busshållplatser finns på 44:an i anslutning till befintlig korsning med Fröländsvägen. Dessutom finns hållplats på Kärranäsvägen för busslinje som går genom Fröländsområ-det.

I samband med utredningsarbetet inför ombyggnad av väg 44 har frågan om vägens framtida anslutning till Fröländsvägen och Kurverödsleden utretts. Tre varianter har studerats; a) båda korsningarna kvar, b) enbart korsning vid Fröländsvägen, vilket inne-bär ny anslutning till Kurverödsleden i denna korsning samt c) enbart korsning vid Kur-verödsleden, vilket innebär ny anslutning till Fröländsvägen i denna korsning. Samman-taget har bedömts att variant c) är den mest fördelaktiga lösningen om man väger in aspekter som t ex trafiksäkerhet, framkomlighet och intrång i naturmiljön.

Planförslaget redovisar därför allmän platsmark för huvudgata inom den östligaste delen av den nuvarande fastigheten Spångegärdet 2. Tänkt vägläge är illustrerat med streck-

linjer. Den planerade anslutningen kopplas till befintligt vägnät vid nuvarande korsningen mellan Frölandsvägen och Kärranäsvägen i form av en cirkulationsplats.

Vid Frölandsvägens nuvarande anslutning till 44:an föreslås att en vändplan anläggs. I samband med vägbygget skall också anordnas separata gång- och cykelbanor som ansluts till befintligt gc-nät. Norr om planområdet ansluter vägsträckningen till 44:an och Kurverödsleden via en cirkulationsplats. För tydlighets skull har sträckningen illustrerats på plankartan. Gång- och cykelbanan skall passera i tunnel under 44:an för att på norra sidan ansluta till befintlig gc-väg.



Frölandsvägens nuvarande anslutning till väg 44

Cirkulationsplatsen, och i övrigt nytt vägnät i planområdet, skall dimensioneras så att en god framkomlighet och trafiksäkerhet uppnås. Föreslagen vägutformning bedöms inte innebära ökade risker för trafikolyckor jämfört med nuvarande vägnät.

Gatumarken redovisas som relativt breda områden på plankartan. Mark inom dessa områden som inte direkt utnyttjas för trafikändamålet skall utgöra planteringszoner.

I den västra delen av planområdet redovisas kvartersmark som får utgöra tillfart till fastigheten Toften 1:2 väster om planområdet. Genomförs förslaget så innebär det att tidigare redovisad tillfart söder om Toftegärdet 1 (i gällande plan) kan utgå och markområdet kan läggas till Toftegärdet 1.

Inom den del av nuvarande Frölandsvägen som efter planens genomförande kommer att utgöra lokalgata kan ytterligare tillfarter till kvartersmark accepteras. Plankartan redovisar därför att kvarteren Toftegärdet respektive Spångegärdet kan ha fyra tillfarter mot lokalgatan.

Som ovan redovisats finns i gällande detaljplan avsatt ett markområde för järnvägsändamål (mellan Frölandsvägen och fastigheten Herrestads-Hogen 1:12). Avsikten med detta var att säkerställa mark för ett industrispår mellan Frölandshamnen och Bohusbanan, innebärande tunnelpassager parallellt med 44:an och dess tunnlar. Detta industrispår bedöms vara orealistiskt på relativt lång sikt, varför det slopas inom planområdet till förmån för föreslagen vägsträckning.

Om industrispår till Frölandshamnen i framtiden aktualiseras bör frågan studeras i en ny detaljplan för att finna samverkande lösningar mellan industrispår och väg. Kostna-



derna för att anlägga ett industrispår enligt ovan bedöms vara så stora att en eventuell flyttning av vägen kan antas vara marginell i sammanhanget. Dessutom kan man anta att det finns alternativa och billigare lägen för ett industrispår som dessutom inte kommer i konflikt med vägen. Till detta kan läggas att en detaljplan skall vara aktuell och genomförandeinriktad, vilket också är argument för att ett eventuellt industrispår bör prövas i en ny detaljplan den dag frågan aktualiseras.

### **Parkering**

På fastigheten Spångegärdet 1 finns idag ca 70 st markerade parkeringsplatser och den del av Herrestads-Hogen 1:12 som ingår i planen utnyttjas huvudsakligen för parkering. I övrigt finns inom planområdet inga p-platser. Ca 1/3-del av Spångegärdet 2 består dock av hårdgjord yta där parkering idag kan anordnas.

Enligt Uddevalla kommuns s.k. parkeringsnorm är p-platsbehovet 40 st per 1 000 m<sup>2</sup> bruttoarea avseende handelsändamål. Motsvarande antal för industriändamål är 10 st och för hantverk 20. Detta behov skall kunna tillgodoses på de tomter som i detaljplanen åsatts ändamålen småindustri, hantverk och handel.

### **Teknisk försörjning**

Befintliga byggnader i form av transformatorstation och pumpstation för vattenledningsnätet bekräftas av detaljplanen. Dessutom redovisas ändamålet pumpstation i anslutning till kv Spångegärdet. Här finns dock ingen byggnad. De allmänna ledningar (avseende t ex va, el, tele och fjärrvärme) i marken som ligger på kvartermark säkerställs i detaljplanen med s.k. u-områden.

### **Miljökonsekvenser**

Förslaget utnyttjande av detaljplaneområdet bedöms inte innebära några sådana förändringar av miljön, jämfört med nuläget, att de medför negativa konsekvenser för naturmiljön eller hushållningen med naturresurser. Förslaget bedöms ej heller innebära försämring avseende hälsoaspekter p.g.a. buller- eller avgassituationen.

Om ombyggnaden av väg 44 genomförs i överensstämmelse med bl a den här detaljplanen, så kommer naturmiljön vid Kärraån att påverkas. Denna fråga ligger emellertid utanför den här planens ansvarsområde. Konsekvenserna för naturmiljön kommer dock att belysas på ett adekvat sätt i och med att Vägverket, i samband med framtagande av en s.k. arbetsplan för vägbygget, skall upprätta en miljökonsekvensbeskrivning. Dessutom bedöms en passage över Kärraån bli föremål för prövning i Miljödostolen i enlighet med miljöbalkens 11 kap avseende vattenverksamhet. Frågan bedöms därför komma att få en allsidig belysning. Det bör här ändå betonas att ingreppen vid Kärraån görs på sådant sätt att naturmiljön påverkas så lite som möjligt.

### **Administrativa frågor**

Detaljplanens genomförandetid är fem år från den dag planen vinner laga kraft. Detaljplanen gäller även efter genomförandetidens slut om det inte beslutas att den skall ändras.

För planområdet skall gälla normalkrav enligt PBL avseende bygglovplikten. Skälet är bl a det allmänna intresse som en exploatering i området innebär.

### **HANDLÄGGNING**

Detaljplanen har upprättats av Miljö och Stadsbyggnad i Uddevalla kommun med Hans Johansson som handläggare. Plankartan har ritats av Simone Augustsson.

### **REVIDERING 20 JANUARI 2005**

Texten till bestämmelserna b<sub>1</sub> och b<sub>2</sub> på plankartan har efter synpunkt från länsstyrelsen under utställningen delvis omformulerats för att göras tydligare. Textdelen *...utan risk för skred eller skada* har ersatts med *...med tillfredsställande stabilitet enligt Skredkommissionens anvisningar för släntstabilitetsutredningar*.



Efter utställningen av detaljplanen har geoteknikkonsulten upprättat en teknisk PM, daterad 04-12-22, redovisande bl a kompletterande geotekniska beräkningar. Av denna framgår att de ytbelastningsbegränsningar som redovisas som planbestämmelse på plankartan i utställningshandlingarna i den östra delen av fastigheten Spångegärdet 2 måste reduceras från 20 till 10 kPa. Detta föranleder att planhandlingarna måste revideras. Ovanstående innebär också vissa gränsjusteringar på plankartan.

Det reviderade planförslaget föreslås bli behandlat med s k enkelt planförfarande, innebärande underrättelse till berörd fastighetsägare och till länsstyrelsen.

#### **REVIDERING 17 MARS 2005**

Planbestämmelsen  $m_1$  på plankartan revideras så att den får följande lydelse: Nybyggnad, schaktning och fyllning får företas eller upplag inrättas endast under förutsättning att detta kan ske med tillfredsställande stabilitet enligt Skredkommissionens anvisningar för släntstabilitetsutredningar.

Revideringen är av redaktionell karaktär, vilket innebär att behov av ytterligare handläggning av detaljplanen inte föreligger.

#### **MILJÖ OCH STADSBYGGNAD**

Håkan Björkman  
stadsbyggnadschef

Hans Johansson  
planarkitekt