

Program till detaljplan för

# Östra Torp (Herrestads-Torp 1:3 m.fl.)

Uddevalla kommun



2009-05-20

## INNEHÅLL

<b>Inledning</b>	<b>1</b>
Bakgrund	1
Planarbetets syfte och huvuddrag	2
Programområdet	2
Avgränsning	3
Planprocessen	4
<b>Tidigare ställningstaganden</b>	<b>5</b>
Översiktliga planer	5
Detaljplaner	7
Kommunala beslut	7
Riksintressen	7
Strandskydd	7
<b>Förutsättningar och förändringar</b>	<b>8</b>
Sammanfattning av programförslaget	8
Landskap	11
Natur	14
Bebyggelse	16
Kulturmiljö	17
Gata och trafik	18
Störningar	21
Markförhållanden och geoteknik	22
VA och dagvatten	23
Teknisk försörjning	24
Behov av miljöbedömning	24
<b>Fortsatt planarbete</b>	<b>24</b>

## HANDLINGAR

- Planprogram (denna handling)
- Underlag för miljöbedömning - bilaga 1
- Naturvärdesbedömning - bilaga 2
- Översiktlig kollektivtrafikanalys - bilaga 3
- Översiktlig riskbedömning - bilaga 4

# INLEDNING

## Bakgrund

Detta detaljplaneprogram syftar till att pröva förutsättningarna för en etablering av ett IKEA-varuhus och ytterligare lokaler för handel samt parkering och infrastruktur i anslutning till det befintliga handelsområdet Torp köpcentrum i Uddevalla kommun.

IKEA är idag ett internationellt storföretag inom möbler och heminredning. Koncernen har 296 varuhus i 24 länder i Europa och Nordamerika samt i Ryssland, Kina, Japan och Australien. Dessutom finns ytterligare 34 varuhus som drivs av fristående franchisetagare. Antalet anställda var år 2008 närmare 130 000. IKEAs varuhus följer ett standardiserat koncept som bygger på hög tillgänglighet med bil, god synlighet och ett enhetligt lätt igenkännligt utseende som är detsamma överallt i världen. I Västsverige finns IKEA etablerat med två varuhus i Göteborgsregionen, Kålleröd i Mölndal och Bäckebo på Hisingen, båda belägna vid väg E6.

IKANO Retail är ett fastighetsbolag knutet till IKEA som utvecklar kommersiella lokaler på platser där IKEA finns etablerat. IKANO avser att etablera handelslokaler med en sammanlagd yta motsvarande IKEA-varuhusets.

## Planarbetets syfte och huvuddrag

Syftet med planarbetet är att pröva områdets lämplighet för en handelsplats enligt ovan. Några av de nyckelfrågor som behandlas är de geotekniska förutsättningarna, infrastrukturen inom området, anslutningen till den övergripande trafikstrukturen och områdets trafikförsörjning, inklusive kollektivtrafik. Andra viktiga frågor som tas upp till i programmet är natur- och kulturvärden inom området, landskapsfrågor samt frågor om teknisk försörjning och hantering av VA och dagvatten.

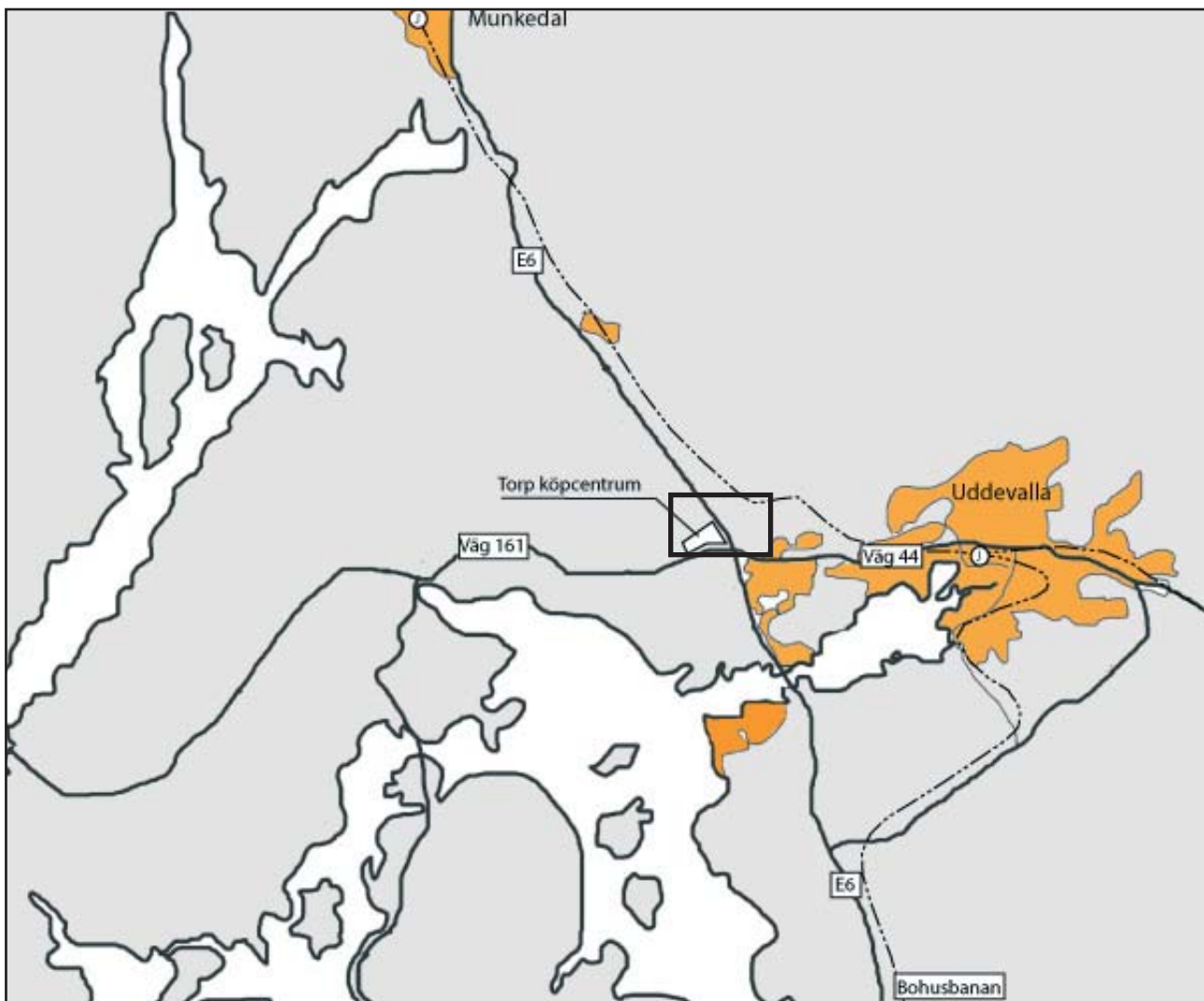
## Programområdet

Området är attraktivt för en etablering på grund av den goda tillgängligheten med bil och kollektivtrafik samt inte minst de goda exponeringsmöjligheterna mot E6an. Vid Torpområdet i Uddevalla kommun sammanstrålar E6 mellan Göteborg och Oslo med väg 161 mot Bokenäs och Lysekil samt väg 44 mot centrala Uddevalla och Trollhättan och Vänersborg. Ett trafikseparerat GC-nät är utbyggt med koppling till Herrestad och centrala Uddevalla.



Fig 1: Regionkarta

Fig 2: Lokalkarta



Väster om E6an finns idag ett större handelsområde, Torp köpcentrum, med omfattande handel och kommersiell service inom en rad olika områden från livsmedel andra dagligvaror till bygghandel. Sedan starten 1991 har handelsområdet expanderat med fristående anläggningar söder och väster om den ursprungliga. Handelsplatsen har årligen över 6 miljoner besökare. I anslutning till områdets centrala parkering finns också Torp-terminalen, en busshållplats av stor betydelse för den regionala busstrafiken i mellersta Bohuslän.



Torp köpcentrum

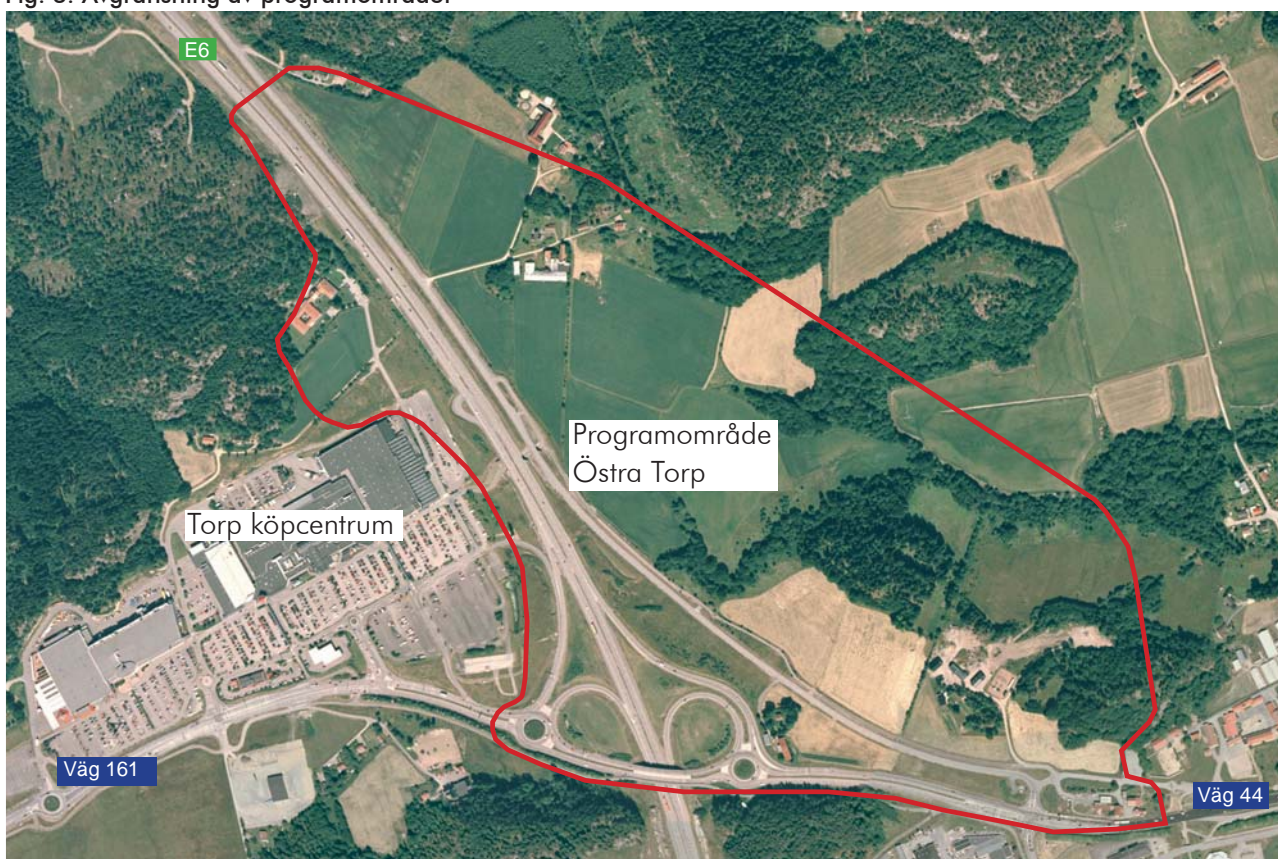
Öster om motorvägen leder väg 44 fram till Herrestadsområdet, ett handels, bostads- och verksamhetsområde, och vidare in mot centrala Uddevalla. Det aktuella programområdet ligger öster om E6 och norr om väg 44 på hittills oexploaterad mark som sluttar svagt mot söder. Området genomskärs av två bäckraviner, biflöden till Kärraån som slutligen mynnar i Byfjorden.

## Avgränsning

Programområdet omfattar trafikplatsen vid Torp motet, motorvägen samt ett markområde norr om det befintliga köpcentrat inklusive äldreboendet Åldersro. Öster om motorvägen sträcker sig programområdet mot sydost och omfattar Grytinge by samt två bäckraviner som utgör ett biflöde till Kärraån. I öster går programområdesgränsen vid sammanflödet mellan biflödena och Kärraån samt den trafikplats där Hogstorpsvägen förenar sig med väg 44. Från denna punkt och fram till Torp motet ingår även väg 44 i programområdet.

I det fortsatta planarbetet kommer detaljplaneområdet att begränsas jämfört med programområdet.

Fig. 3: Avgränsning av programområdet





## Planprocessen

### Programskedet

En detaljplan skall enligt plan-och bygglagen (PBL) grundas på ett program (denna handling) som anger utgångspunkter och mål för planeringen. Efter beslut i miljö- och stadsbyggnadsnämnden förs planprogrammet ut för samråd till länsstyrelsen m fl. myndigheter och till de som berörs av planen. Synpunkterna som framförts sammanställs i en redogörelse för programsamrådet. Därefter fattas beslut om inriktningen på det fortsatta planarbetet.

Det slutliga detaljplaneområdet kan eventuellt komma att omfatta ett mindre område än programmet.

### Samrådsskedet

Ett preliminärt förslag till detaljplan utarbetas med programmet som utgångspunkt. Efter beslut i miljö- och stadsbyggnadsnämnden förs planförslaget ut för samråd till länsstyrelsen, kommunala förvaltningar, fastighetsägare, hyresgäster m fl. som berörs av förslaget eller kan ha ett väsentligt intresse av detaljplanen. Synpunkter som inkommit under samrådtiden sammanställs och kommenteras i en samrådsredogörelse. Ofta sker en bearbetning av planförslaget efter samrådet. Därefter beslutar miljö- och byggnadsnämnden att detaljplanen skall ställas ut.

### Utställningsskedet

Det reviderade planförslaget ställs ut under 3-4 veckor. Kungörelse om utställningen förs in i lokalpressen (Bohusläningen). Berörda fastighetsägare m fl. underrättas. Efter utställningen sammanställs skriftliga yttranden över detaljplanen i ett utställningsutlåtande.

### Antagande

Det slutliga planförslaget godkänns av miljö- och stadsbyggnadsnämnden och överlämnas till kommunfullmäktige för antagande.

### Laga kraft

Om ingen överklagar beslutet att anta detaljplanen vinner den laga kraft ca fyra veckor efter att planen antagits.

# TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

## Översiktliga planer

### ÖP 2002

Den gällande översiktplanen för Uddevalla kommun antogs av kommunfullmäktige den 12 november 2002. Översiktplanen ger riktlinjer för användning av mark och vattenområden inom hela Uddevalla kommun, med särskild tonvikt på landsbygden och särskilt de kustnära områdena.

Arbetet pågår med att upprätta en ny översiktsplan för Uddevalla kommun. Under våren 2009 är ett förslag utsänt för samråd.


### Fördjupad översiktsplan för Staden Uddevalla (1996)


För de två största tätorterna Uddevalla och Ljungskile har fördjupade översiktplaner tagits fram. Det aktuella programområdet omfattas av den fördjupade översiktplanen (FÖP) för staden Uddevalla som antogs av kommunfullmäktige den 8 oktober 1996. FÖP:en består av fyra delrapporter, en sammanfattande del samt tre kartor som redovisar användning av mark och vatten, allmänna intressen, samt regler och bestämmelser inklusive rekommendationer för bygglovsprövning och detaljplanering. För närvarande har ett arbete påbörjats med en bearbetning av den fördjupade översiktsplanen.

Större delen av programområdet är upptaget som övrig stadsnära mark med noteringen att pågående markanvändning bör fortsätta. Ett mindre område på ömse sidor om Kärreaåns huvudfåra i programområdets östra del är markerat som stadsnära naturområde av särskilt värde.

Hogstorpsvägen och den gång- och cykelbana som löper parallellt med denna längs motorvägens östra sida noteras som väg av större betydelse respektive viktigare gång- och cykelled.

Förkortad redovisning av bestämmelser

 Stadscentrum befintligt/  
planerat

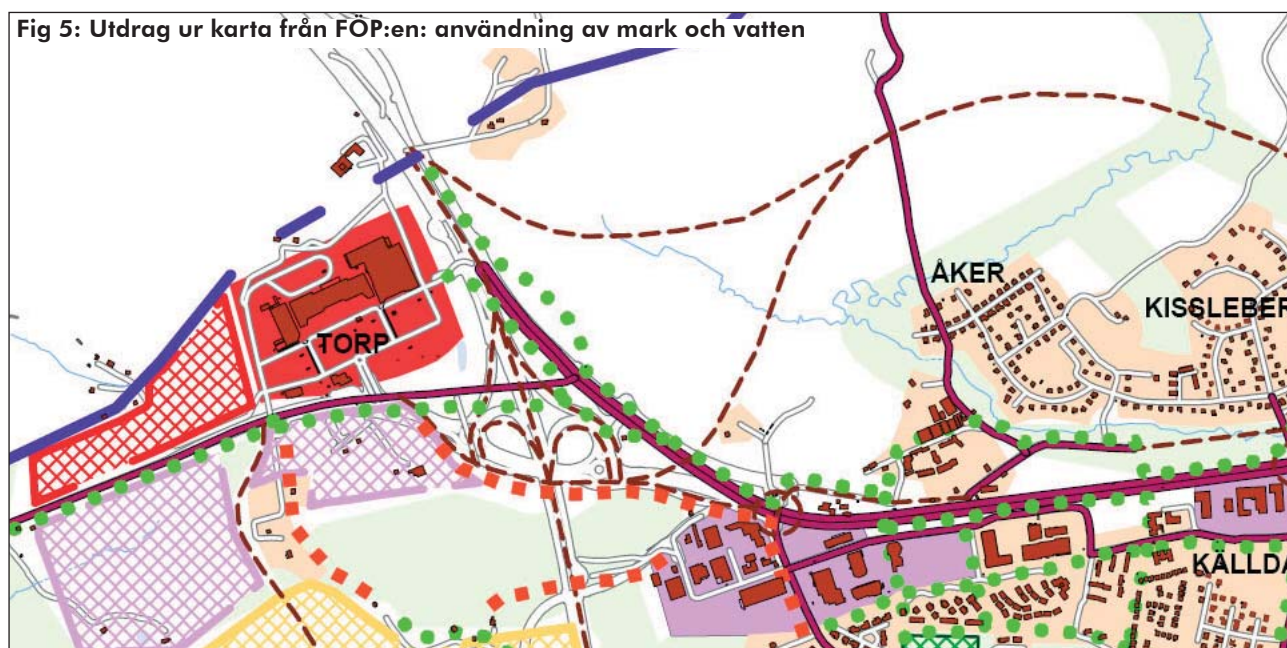
 Verksamheter befintligt/  
planerat

 Stadsnaturområde av  
särskilt värde

 Viktigare gata/väg,  
befintlig /planerad

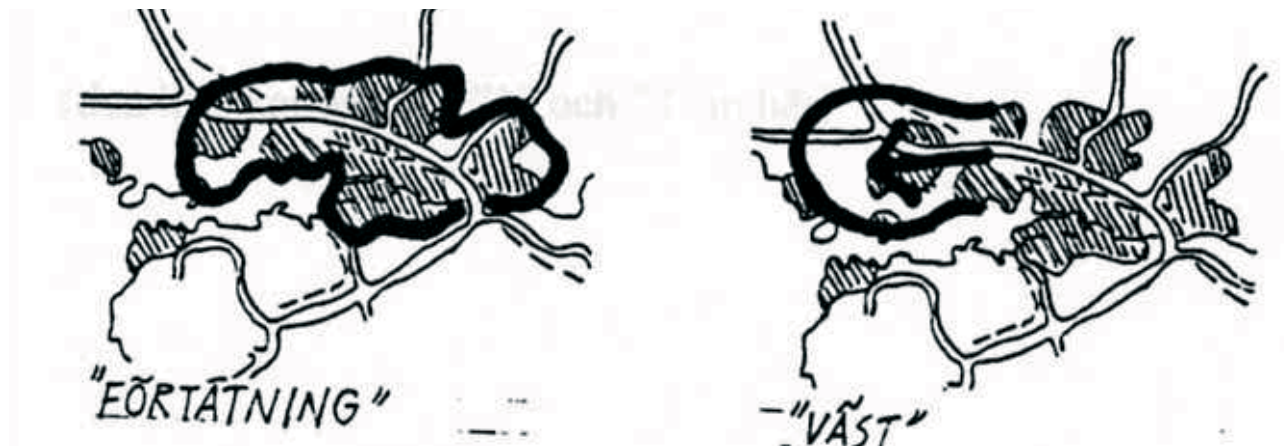
 Viktigare GC-väg,  
befintlig /planerad

Fig 5: Utdrag ur karta från FÖP:en: användning av mark och vatten



I FÖP:en finns ett område avsatt som framtida ny sträckning av riksväg 44. Kommunfullmäktige beslutade 2004-09-08 efter samråd med länsstyrelsen och vägverket att denna sträckning ej längre är aktuell och skall utgå vid framtida revidering av översiktsplanen.

Fig 6: Principskiss från FÖP:en, stadsutvecklingsscenarier



I den fördjupade översiktsplanen förs ett resonemang om alternativa utbyggnadsstrategier för Uddevalla Stad. Slutsatsen i FÖP:en är att den befintliga stadsstrukturen i första hand bör förtätas, i andra hand bör en utbyggnad västerut norr om Byfjorden ske med en funktionsblandad stad som kan dra nytta av närheten till motorväg, hamn, järnväg och till stadens centrum.

Även om det aktuella programområdet i huvudsak inte är medtaget som utvecklingsområde kan den föreslagna etableringen sägas stå i samklang med ambitionen i FÖP:en att expandera västerut norr om Byfjorden.

## Detaljplaner

Inom programområdet finns inga gällande detaljplaner. Västra Torps köpcentrum omfattas av en detaljplan från 1997.

### Angränsande pågående planarbeten.

- Torp köpcentrum, upprustning och komplettering av befintligt köpcentrum. För närvarande pågår ett planarbete omfattande hela den del av det befintliga handelsområdet som ligger norr om väg 161. Ett program till detaljplan daterat 2007-01-03 har varit föremål för samråd. Förslaget innebär en upprustning av handelsområdet väster om motorvägen E6 samt en utökning med ca 25 000 kvadratmeter. Programområdet överlappar delvis det område som omfattas av denna handling. Det är i dagsläget oklart när nästa steg i planarbetet för Torp köpcentrum kan tas.
- Torp mässcenter, Ett planarbete pågår för en ny etablering med utställningshall, övernattningsmöjligheter, kontor och vissa kringverksamheter. Området är beläget söder om väg 161 och väster om det befintliga "Södra Torp" (Biltema m.m.) Ett program till detaljplan har varit föremål för samråd. Det är i dagsläget oklart när nästa steg i planarbetet för Torp mässcenter kan tas.
- Hamburgerrestaurang samt bilanläggning söder om väg 161 och öster om det befintliga "Södra Torp". Beslut om att samråda om planförslaget finns.

## Kommunala beslut

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade 2008-01-17 att upprätta och samråda om planprogram för Östra Torp.

## Riksintressen

- Ett mindre område i programrådets sydvästra hörn omfattas av riksintresset "kustzon av riksintresse" enligt miljöbalkens 4 kapitel. Detta område kan komma att beröras av förändringar längs Hogstorpsvägen samt vissa markarbeten. Då området redan idag till stor del upptas av vägområde för Hogstorpsvägen, E6 och Torpmotet samt i övrigt är starkt påverkat av trafiken på dessa bedöms den föreslagna förändringen inom Östra Torp inte påtagligt påverka riksintresset.
- Vägarna E6 och Riksväg 44 utgör riksintresse för kommunikationer enligt miljöbalken 4 kap. 8 §.

## Strandskydd

I programrådets östra del omfattas Kärråns huvudfåra av strandskyddet. Däremot inte de två biflödena i områdets centrala del. Byggnation eller markarbeten inom strandskyddszonen bedöms inte bli aktuellt.

# FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

## Sammanfattning av programförslaget

Programförslaget innebär att den befintliga handelsplatsen Torp köpcentrum kompletteras med ett nytt handelsområde öster om väg E6 och norr om väg 44. Förslaget innebär att ca 60 000 m<sup>2</sup> ny butiksytta tillskapas. Vidare tillkommer totalt ca 2500 parkeringsplatser inklusive personalparkering. Förslaget innebär att Torp köpcentrum stärks ytterligare som regionalt handelscentrum och samtidigt utökas österut mot det äldre handelsområdet Herrestad och Uddevalla centrum.

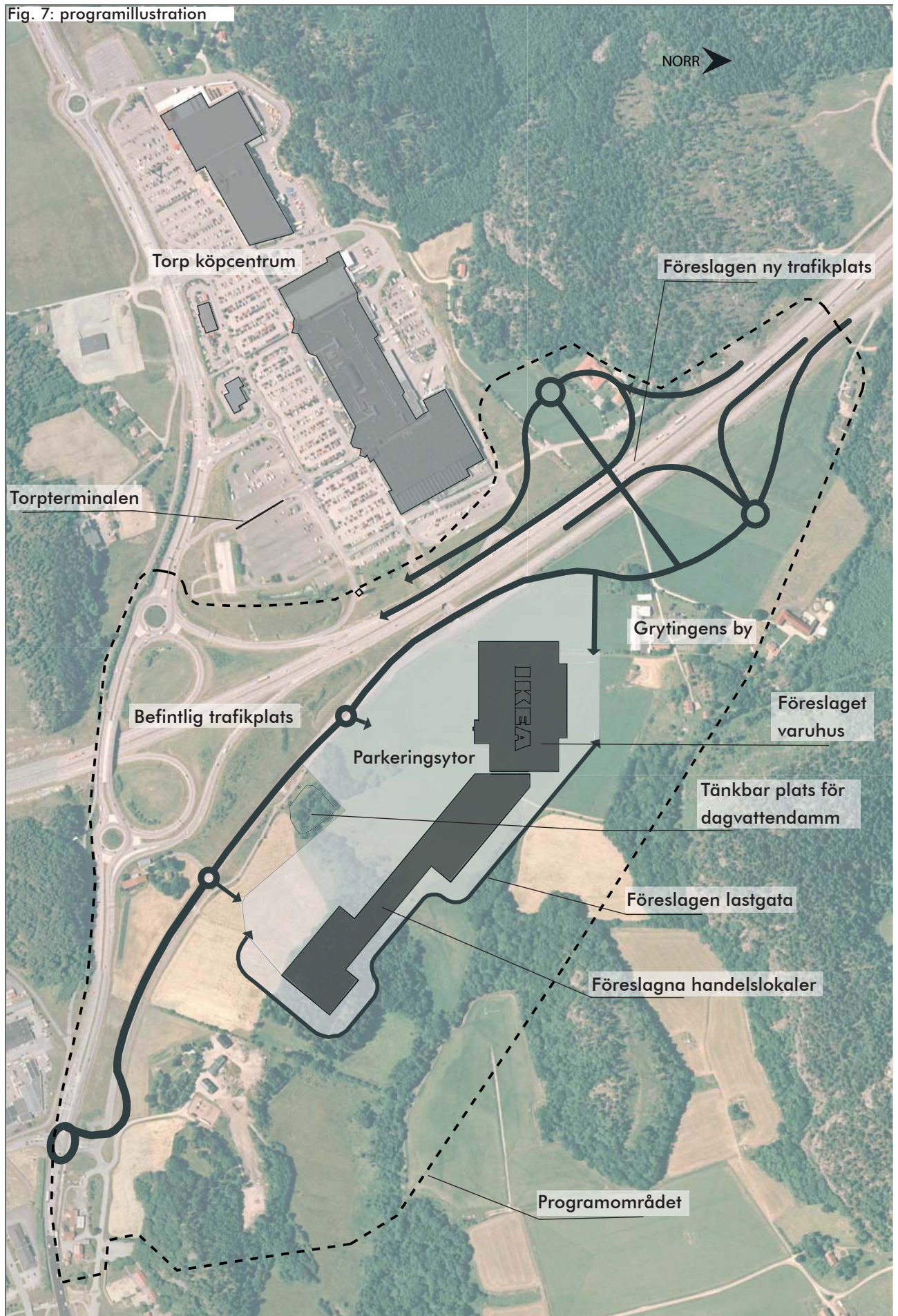
Platsen har god tillgänglighet för biltrafik både lokalt och regionalt genom läget vid trafikplatsen Torp. Även med kollektivtrafik är tillgängligheten god genom närheten till Torpterminalen, en viktig kollektivtrafikknutpunkt i regionen. Möjligheterna till exponering av byggnader och parkeringsytor - en central del i ett handelskoncept av aktuell typ - är goda främst mot väg E6 men även mot väg 44. Närheten till det befintliga Torp köpcentrum kan antas bidra till att förbättra kundunderlaget för verksamheter inom det aktuella området.

Det föreslagna handelsområdet är organiserat kring en centralt belägen parkering som är väl synlig från den omgivande trafikapparaten. Bebyggelsen består av ett IKEA-varuhus om ca 30 000 m<sup>2</sup> och kompletterande lokaler för handelsändamål omfattande ytterligare ca 30 000 m<sup>2</sup>. Området disponeras så att IKEA-varuhuset ligger längst norrut i slutningen upp mot Grytinge by med entréfasaden åt söder. Från IKEA-varuhuset sträcker sig de övriga handelslokalerna åt sydost över det södra biflödet till Kärråån och fram till kullen i programområdets centrala del. Ytan mellan byggnaderna och Hogstorpsvägen används huvudsakligen till parkering och ger utrymme för ca 2500 parkeringsplatser. Godshanteringen hålls skild från personbilstrafiken och lokaliseras till området norr om IKEA-byggnaden samt nordost om de övriga lokalerna. I samband med detta krävs en lastgata som löper norr och öster om de planerade byggnaderna och har koppling till Hogstorpsvägen.

Den planerade etableringen kommer att innebära omfattande markarbeten för att klara de stora butiks- och parkeringsytor som ingår i planen. De geotekniska förhållandena i området är generellt sett besvärliga med lös lera och stora höjdskillnader. Inte minst de befintliga slänterna i anslutning till bäckravinerna erbjuder dåliga stabilitetsförhållanden. Samtliga byggnader som anläggs på lera kommer att behöva grundförstärkas. Detsamma gäller inom flera områden med hårdgjorda ytor (vägar, parkering etc.).

I områdets sydvästra del föreslås en damm för utjämning och fördröjning av dagvatten. Syftet är att belastningen på Kärråån som dagvattenrecipient vid höga flöden inte skall öka.

Fig. 7: programillustration



Parkeringsytorna i det föreslagna handelsområdets centrum trafikmatas via två anslutningar mot Hogstorpsvägen. Norr om IKEA-varuhuset finns ytterligare en infart främst avsedd för varutransporter. Godshanteringen sker på "baksidan" av handelsbyggnaderna och försörjs av en lastgata norr och öster om dessa. En möjlig utformning av interna trafik- och parkeringslösningar inom området illustreras på nedanstående skiss .

Fig. 8: Principskiss av trafiklösning inom handelsområdet



Förslaget innebär även ny infrastruktur för trafikändamål på det övergripande planet. En ny trafikplats med av- och påfart på E6 föreslås norr om handelsområdet med koppling till Hogstorpsvägen och till den befintliga handelsplatsen väster om motorvägen. Väg- och trafikfrågor i samband med programförslaget behandlas utförligare nedan under rubriken Gata och trafik.

# Landskap

## Beskrivning av landskapet

Platsen utgörs av ett öppet landskapsrum omgivet av relativt dramatiska, skogsklädda höjdparter. Vid färd längs E6 bildar bergskärningar portar till landskapsrummet, som har en varierande och intressant landskapssilhuett. Landskapsrummet kan delas in i tre karakteristiska delar – i väster handelsmiljön som utgörs av Torp köpcentrum, E6:ans vägmiljö som skär genom landskapet, samt öster om E6 ett böljande jordbrukslandskap med skogsklädda höjder och bäckraviner.

Fig. 9: Landskapsillustration



Handelsmiljön är visuellt splittrad av allehanda skyltar, stolpar, flaggor, parkeringsplatser, samt byggnader av enkel karaktär. En stor del av platsen tas i anspråk av trafikytor och med motet i söder och E6:ans placering mitt i landskapsrummet dominerar vägmiljön sitt närområde, dels visuellt, dels på grund av trafikbuller. Jordbruks- och naturlandskapet som föreslås exploateras bildar idag kontrast till handelsområdet och väglandskapet. En sekvens av landskapsrum öppnar sig österut och i sydväst anas Uddevallas tätortsbebyggelse.

Jordbruks- och naturlandskapet formas av de barrskogsklädda höjderna och ravinernas lövskogstråk. I anslutning till berggrund ligger gårdar som landmärken i landskapet. Herrestads kyrka bildar landmärke norrifrån, liksom Uddevallabrons pyloner. Landskapets höjdskillnader är stora, dels mellan bergspartiernas höjder och bäckravinerens lågpunkter, dels mellan olika punkter i den böljande jordbruksmarken. Motorvägen bildar en kraftig barriär i landskapet, med endast ett fåtal korsningspunkter.



Landskapsrummet norrifrån, i bakgrunden Herrestad kyrka och Uddevallabron.



Grytinges by från söder.



Trädridå inom området.

### **Konsekvenser av planerad förändring**

Den planerade exploateringen innebär att det östra landskapsrummet kommer att omvandlas från ett jordbruks- och naturlandskap till ett handelsområde med storskaliga byggnadsvolymer och vidsträckta parkeringsytor. Därtill kommer handelsplatsers sedvanliga utrustning och skyltning.

Landskapssekvensen förändras påtagligt vid färd längs E6 då det öppna östra landskapsrummet bebyggs och ombildas. Gårdarna lösgörs från sitt sammanhang med jordbruksmarken. Ravinsystemet skärs delvis av vilket påverkar möjligheten att läsa landskapet och hur det har omvandlats över tid. Element i kulturlandskapet som stengärdesgårdar försvinner enligt förslagets disposition av handelsområdet.

Siktlinjer till landskapets landmärken riskerar att brytas. Landmärken utgör betydelsefulla inslag i landskapsbilden, både som orienterings- och kulturobjekt som länkar platser till sina sammanhang.

På grund av en storskalig handelsanläggnings krav på plana ytor, medför platsens stora höjdskillnader stora markarbeten för byggnader och parkeringsytor, samt ytor för varutransporter.

### **Förslag till åtgärder**

För att mildra exploateringens negativa effekter för landskapsbilden föreslås följande studier och åtgärder i det fortsatta arbetet:

Detaljerade höjdstudier för att utröna hur byggnader, parkeringsytor och anläggningar ansluts till omgivande mark. För att minimera nödvändiga stora markarbeten och för anpassning till landskapet och dess värden bör exakta lägen för byggnader studeras ingående.

Vyer av planerade byggnadsvolymer och parkeringsytor bör studeras från olika platser för eventuella åtgärder som dämpar ett storskaligt intryck. Även siktlinjer i landskapet bör beaktas.

Murar och slänter till följd av markarbeten bör utformas omsorgsfullt. I utformningen av skyltning och utrustning m.m. i utemiljön bör en enhetlig gestaltning eftersträvas.

Parkeringsplatser bör innehålla planteringar och gestaltas med material som ger en omhändertagen och trivsamt utemiljö.

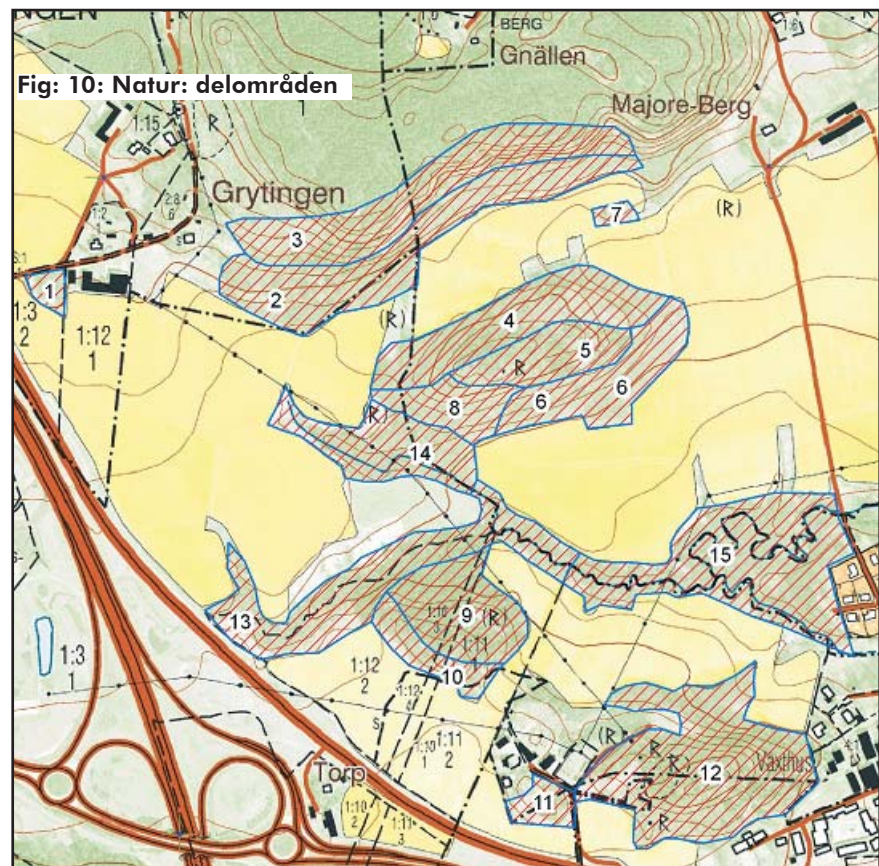
Vid gestaltning av dagvattendammar bör möjligheten att tillföra platsen karaktär tillvaratas.

## Natur

En översiktlig naturvärdesbedömning har upprättats och bilagts programmet (bilaga 2). I den konstateras att området delvis innehåller naturvärden som framför allt är knutna till bäckraviner men även till sydslutningarna av höjderna i programområdets norra del samt av kullen öster om den planerade exploateringen.

Nedanstående karta redovisar de olika delområden som beskrivs i naturvärdesbedömningen.

De delområden som framför allt kommer att beröras av de planerade åtgärderna är 14, 13, 11, 10, 9 samt 1. Områdena har i naturinventeringen bedömts efter sina naturvärden enligt en femgradig skala där 5 står för de lägsta och 1 för de högsta naturvärdena.



Område 14 utgörs av den norra bäckravinen och har höga naturvärden med stor variation och artrikedom både vad gäller vegetation och fågelliv. Områdets naturvärde bedöms till 2.

Programförslaget kan komma att innebära att geotekniska kompensationsåtgärder påverkar området varvid en stor del av naturvärdena kan komma att gå förlorade.

Område 13 utgörs av den södra bäckravinen och har höga naturvärden med bland annat stora ekar och andra lövträd och rik buskvegetation. De största naturvärdena är knutna till de stora ekarna. Områdets naturvärde bedöms till 3.

Programförslaget innebär att ravinen till stor del kulverteras varvid områdets naturvärden kommer att gå förlorade.

Område 11 utgörs av en mindre kulle i anslutning till bebyggelse. Naturvärdet bedöms till 5. Området kan komma att påverkas kraftigt av markarbeten.

Område 10 utgörs av sydvästslutningen av samma kulle som område 9. Flera stora lövträd, ekar och bokar, bidrar till att ge området naturvärdet, 4-5.

Område 9 utgörs av kullen i planområdets centrala del och dess sluttning ner mot den södra bäckravinen. Vegetationen inom området har nyligen avverkats och området saknar större naturvärden. Naturvärdet bedöms till 5.

Områdena 9 och 10 kan komma att påverkas av IKANO-byggnadens södra del samt den tillfartsväg som planeras söder om denna.

Område 1 slutligen, utgörs av en trädbevuxen åkerholme. Naturvärdet bedöms till 5. Området kan komma att påverkas av nya vägdragningar.

#### **Vidare planarbete:**

En artinventering inom de delar av området som berörs avses genomföras inför nästa fas av detaljplanarbetet.

Ansökan om dispens från biotopskyddet kan krävas för vissa biotopskyddade miljöer inom området. Det gäller diken och stenmurar i jordbrukslandskapet som berörs av de planerade åtgärderna och som bedöms omfattas av biotopskydd.

## Bebyggelse

Fig. 11: befintlig bebyggelse inom programområdet

### Befintlig bebyggelse



1: Herrestad-Torp 1:10, Äldre jordbruksfastighet med boningshus och ekonomibyggnader.

2: Herrestad-Torp 1:23 Boningshus och flera ekonomibyggnader. Inom fastigheten bedrivs åkeriverksamhet.

3: Herrestad-Torp 1:42. Inom fastigheten finns ett ställverk.

4: Herrestad-Torp 1:16, Åldersro äldreboende ligger norr om det befintliga Torp köpcentrum väster om motorvägen. Äldreboendet har plats för 38 boende. Programförslaget innebär att äldreboendet rivs för att ge plats för den nya nordliga trafikplatsen.

5: Grytingen 1:2, 1:15 samt 2:8 utgör tillsammans med Herrestad-Torp 2:8 samt 1:12 Grytingens by norr om det föreslagna IKEA-varuhuset. Byn ligger i högre terräng och består av äldre jordbruksbebyggelse med vissa moderna inslag.

6: Grytingen 1:13 och 1:11 är belägna i programområdets norra utkant längs E6 och bedöms inte i någon högre grad beröras av programförslaget.

7: Herrestad 1:8, 1:10, 1:5 samt 12:3 ligger samlade i områdets sydöstra del. Ett sågverk har tidigare funnits i området.

### Ny bebyggelse enligt förslaget

Förslaget innebär att ca 60 000 m<sup>2</sup> handelsyta tillkommer i två ungefär jämnstora byggnadsvolymer. (jfr sid 9)

## Markägoförhållanden

Det centrala markområdet med fastigheten Herrestad-Torp är i kommunal ägo medan angränsande fastigheter i stor utsträckning är i enskild ägo.

## Kulturmiljö

Grytingens by ligger strax norr om det tilltänkta handelsområdet. Byn finns belagd från medeltiden och består av tre gårdar som påverkats relativt lite av förändringarna i samband med skiftena på 1700- och 1800-talen. Byn avgränsas söderut av en större modern ladugårdsbyggnad som använts som svinfarm. I Kulturmiljöprogram för Uddevalla kommun, (antaget av kommunfullmäktige 2002-04-09) utpekas både själva byn och jordbrukslandskapet i byns närhet som ett område av allmänt intresse för kulturmiljövård.



Ett antal fasta fornminnen förekommer inom området. Av dessa bedöms följande påverkas av den föreslagna exploateringen.

1: Herrestad 176:1: Stensättning väster om Grytinge by, kan komma att beröras av den planerade trafikplatsen.

2: Herrestad 177:2 och 177 1: by/gårdstomt respektive husgrund söder om det planerade handelsområdet. Kan komma att påverkas av schaktning och markarbeten.



3: Herrestad 178:1: Boplats i NV sluttningen från den centrala kullen ner mot bäckravinen. Kan komma att beröras av den södra delen av handelsområdet.

4: Herrestad 235:1, ett område längs Hogstorpsvägen där slagen flinta och bränd keramik hittats.

**Fig. 12 Fornminnen som bedöms påverkas av förslaget**



## Gata och trafik

### Befintlig infrastruktur

Torps trafikplats är en regional knutpunkt för det övergripande vägnätet där väg E6, väg 161 och väg 44 möts.

Från Torp leder E6 norrut mot Oslo och söderut mot Göteborg. Väg 44 leder mot Uddevalla centrum och vidare mot Trollhättan och väg 161 mot Bokenäs och Lysekil. Parallellt med E6:an på dess östra sida löper Hogstorp svägen (väg 832) som fungerar som lokalväg parallellt med motorvägen och trafikförsörjer ett antal fastigheter längs E6 mellan Torp och Hogstorp.

Trafiksituationen vid Torps trafikplats är sådan att vägnätet tidvis är hårt belastat. Detta orsakas till stor del av att den befintliga handelsplatsen Torp köpcentrum attraherar mycket trafik, inte minst till den del av väg 161 som passerar köpcentrat. Utredning och förslag till åtgärder av trafiksystemet genomförs under 2009.

### Ny infrastruktur

Programförslaget innebär ny infrastruktur för trafikändamål på det övergripande planet. En ny trafikplats med av- och påfart på E6 föreslås norr om handelsområdet i höjd med äldreboendet Åldersro. Den nya trafikplatsen föreslås få koppling via Hogstorp svägen till det nya handelsområdet och vidare till Rv 44 in mot centrala Uddevalla. Väster om motorvägen finns en koppling till det befintliga Torp köpcentrum, till vilket den nya trafikplatsen kommer att utgöra en kompletterande nordlig infart.

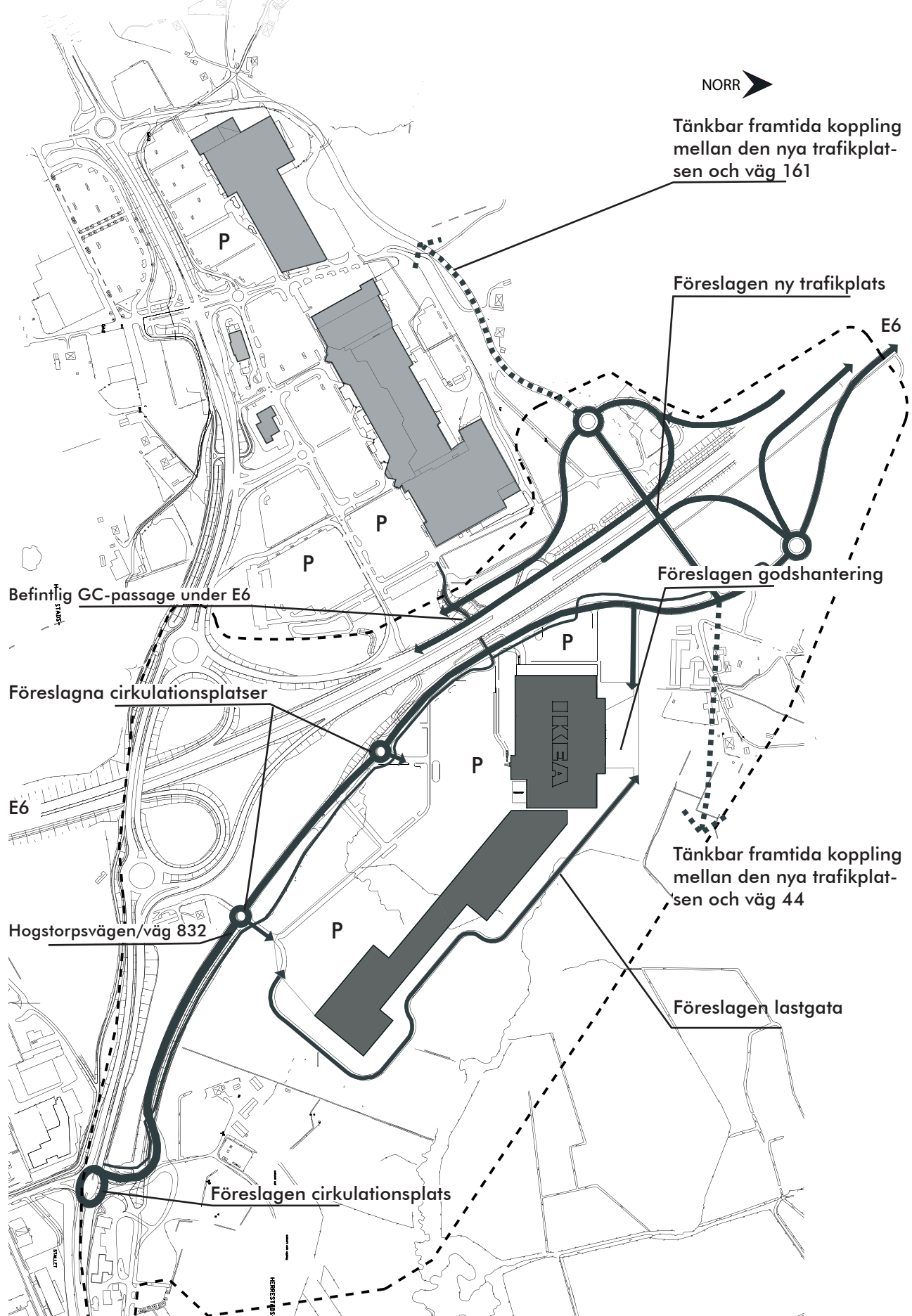
Den nya trafikplatsen och dess anslutning till befintlig infrastruktur avses studeras närmare i det fortsatta planarbetet

För att avlasta väg 161 finns möjlighet att koppla den nya trafikplatsen till väg 161 mot Rotviksbro via en väg norr om det befintliga handelsområdet. På motsvarande sätt kan en anslutning österut för att avlasta nuvarande väg 44 genom Herrestad behöva diskuteras. En sådan anslutningsväg kan komma att påverka Grytingens by och eventuellt reserveras mark för. Dessa kopplingar prövas inte inom ramen för detta programarbete.

I samband med planarbetet har diskussioner förts om en förbindelse för biltrafik under E6 i anslutning till östra- och västra Torps parkeringar.

Inom det föreslagna handelsområdet öster om motorvägen kommer den befintliga Hogstorp svägen (gamla E6) att fungera som områdets trafikmässiga ryggrad. Vägen och den parallella cykelbanan ligger i stort sett kvar i sitt nuvarande läge fram till och förbi den befintliga gång- och cykeltunneln under E6. En avfart från Hogstorp svägen norr om IKEA-varuhuset fungerar som infart för godstransporter till IKEA och de övriga verksamheterna. (jfr skiss sid 10)

Fig. 13: Övergripande trafikillustration



### **Kollektivtrafik**

Området har god regional tillgänglighet med kollektivtrafik genom närheten till Torpterminalen som fungerar som knutpunkt för busstrafiken längs E6 och har goda förbindelser med centrala Uddevalla så väl som näraliggande orter i regionen samt Oslo och Göteborg. Via gång- och cykeltunneln står det aktuella området i kontakt med Torp köpcentrum och regionbussterminalen.

Inom programområdet finns idag hållplatsläge C (Torp Norra) som trafikeras av linjerna 830 och 833 mellan Uddevalla respektive Skredsvik.

På det lokala planet finns förutsättningar för en liknande kollektivtrafiklösning som inom västra Torp där en stadsbuss trafikerar handelsområdet med hållplatslägen vid de två viktigaste entrépunkterna.

En översiktlig kollektivtrafikanalys har tagits fram och bilagts programmet. Analysen ger en översiktlig bild av dagens kollektivtrafik i området såväl lokalt som regionalt.

### **Gång- och cykeltrafik**

Den befintliga gång- och cykelvägen längs Hogstorpsvägen avses i huvudsak bibehållas i sin nuvarande sträckning. Vissa mindre ändringar jämfört med dagens situation kan bli aktuella. Den befintliga gång- och cykeltunneln under motorvägen avses bibehållas och bidra till att knyta ihop handelsområdena på ömse sidor. Via Herrestadsområdet kopplas gång- och

cykeltrafiken i området vidare in mot centrala Uddevalla.

## Störningar

### Risker

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (tidigare Räddningsverket) pekar ut väg E6 samt länsväg 161 mellan Torp och Rotviksbro som primär transportväg för transporter av farligt gods. Enligt skriften *Riskhantering i detaljplaneprocessen*, som tagits fram av länsstyrelserna i Västra Götaland, Skåne och Stockholms län, ska riskhanteringsprocessen beaktas i detaljplaner inom 150 m från trafikled för farligt gods. Eftersom delar av den planerade bebyggelsen hamnar inom denna gräns bedöms en avvägning av riskerna förknippade med transporter av farligt gods behöva göras i det fortsatta planarbetet.

Länsstyrelsen i Skåne har upprättat en skrift där man ytterligare preciserar de avstånd som kan vara lämpliga på olika avstånd från farligt-gods-leden. Vad gäller handel anses sällanköpshandel lämpligt inom 30-70 meter medan övrig handel bör ligga på 70-150 meter.

I Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för sektorn transporter av farligt gods 1999, rekommenderas för personalintensiv verksamhet som köpcentra ett avstånd på 50 meter, medan mindre personalintensiv verksamhet som lager eller parkering anges kunna ligga på ner till 30 meter.

I det aktuella fallet ligger IKEA-varuhuset på ett avstånd från motorvägen på ca 50 meter.

En separat översiktlig riskbedömning har upprättats och bilagts programmet.

## Markförhållanden och geoteknik

### Befintlig situation

Utförda geotekniska undersökningar visar att de geotekniska förhållandena varierar inom programområdet. Generellt utgörs jorden av lös lera med 15-30 meters mäktighet. Området är mycket kuperat vilket medför att stabilitetsförhållandena för befintliga slänter inom området är dåliga och då speciellt i anslutning till de djupa ravinerna. Uppfyllnader i ovankant av dessa raviner påverkar stabiliteten mycket negativt med följd att omfattande stabilitetsåtgärder blir nödvändiga. Uppfyllnader medför dessutom stora sättningar i såväl de utfyllda massorna som i underliggande jord.

### Konsekvenser av planförslaget

Det handelskoncept som ligger till grund för programförslaget förutsätter en sammanhängande relativt plan yta för parkeringar och handelslokaler. Eftersom området idag är relativt kuperat kommer omfattande schaktning- och fyllnadsarbeten att krävas för att åstadkomma detta samt för att säkra visuella samband med den omgivande trafikapparaten. Sammantaget kan behovet av schaktning antas överstiga behovet av fyllnad, varför borttransport av massor från området kommer att krävas. Det rör sig både om bergmassor och mjuka massor.

De geotekniska förhållandena innebär att omfattande stabiliseringsåtgärder och grundförstärkande åtgärder måste genomföras i de fall där byggnader eller hårdgjorda ytor anläggs på mark med dåliga stabilitetsförhållanden. Grundläggning på KC-pelare kan bli aktuell under planerade parkeringsytor på ömse sidor om den södra bäckravinen. I de fall där byggnader och väg eller parkering anläggs över själva ravinerna kan påldäck bli aktuella. Mellan de planerade parkeringsytorna och Hogstorpsvägen kan stödmurar komma att krävas. I anslutning till ravinerna kan tryckbankar behöva anläggas.

### Förorenad mark.

I samband med byggandet av E6 framkom att berget vid Grytingen innehåller sulfidmineral som vid tillgång till syre oxideras och bildar svavelsyra med låga pH till följd. Det finns risk för att berget inom planområdet innehåller sulfidmineral så att liknande problem uppstår vid bearbetning (sprängning, krossning, mm) av berget så som det blev vid E6-bygget.

En översiktlig kartläggning av miljörisker i mark har tagits fram och bilagts programhandlingen.

### Fortsatt arbete

Ytterligare geotekniska undersökningar kommer att genomföras parallellt

med det fortsatta planarbetet.

## VA och dagvatten

### Vattenförsörjning

En ny högreservoar planeras i ett läge norr om det aktuella planområdet. En ny vattenledning behöver byggas till reservoaren och kommer att dras genom detaljplaneområdet för östra Torp.

Befintliga vatten- och spillvattenledningar mellan Hogstorp och Uddevalla passerar också det nya planområdet. Dessa ledningar behöver flyttas till ny stäckning åtminstone på en del av sträckan.

### Spillvattenförsörjning

Spillvattnet från Hogstorp leds i en självfallsledning som idag ligger parallellt med väg 832 (Hogstorpsvägen) och som kommer att komma i konflikt med etableringen. Ledningen behöver flyttas åtminstone på en del av sträckan.

### Dagvattenhantering

Dag- och dränvatten från området avleds idag till Kärraån och dess biflöden. Dagvatten från delar av västra Torp samlas i en damm där utjämning och viss rening (oljeavskiljning mm) av dagvattnet sker. Vattnet leds därefter under E6 och släpps i ett biflöde till Kärraån inom det blivande planområdet.

Dagvatten från Hogstorpsvägen och från GC-vägen avleds till samma biflöde till Kärraån som dagvattnet från den östra delen av västra Torp.

Dagvatten från väg E6 samlas upp i en damm på östra sidan av E6 och även detta vatten avleds till samma biflöde till Kärraån. Vattnet från åkerdräneringarna inom det blivande planområdet avleds också ner till Kärraån via olika biflöden.

Kärraåns flödeskapacitet är begränsad och bör inte ökas ytterligare. Konsekvenserna för den planerade utbyggnaden inom östra Torp blir att dagvattenavrinningen inte får öka jämfört med idag. Detta medför att utjämning av dagvattenflödena behöver göras.

Kärraån är en känslig recipient med stora naturvärden och känslig flora och fauna. Det är därför viktigt att dagvattenutsläppet från planområdet inte bidrar med föroreningar i sådan omfattning att skador på åns växt- och djurliv uppkommer.

Slutsatserna av detta är att dagvattnet måste samlas upp, dels för utjämning och dels för rening.

Utformningen av dagvattensystemet måste även samordnas med de förutsättningar som de geotekniska förhållandena medger, bland annat för att

undvika sättningar i samband med fyllning med jord eller bergmassor.

## **Teknisk försörjning**

### **El och tele**

Övriga ledningar som kommer att beröras av planarbetet är el-, tele-, data- och fjärrvärmeledningar.

Befintliga el-, tele- och troligen även data-ledningar passerar också igenom området. Eventuellt behöver dessa flyttas i samband med genomförandet av planen.

### **Fjärrvärme**

Västra Torp försörjs idag med fjärrvärme från Uddevalla Energi. Fjärrvärmeledningarna ligger delvis inom det blivande planområdet och kan komma att beröras beroende på vilka åtgärder som blir aktuella att genomföra. Om Östra Torp kommer att försörjas med fjärrvärme är för närvarande oklart.

## **Behov av miljöbedömning**

Kommunen ska enligt 5 kap 18 § PBL (Plan- och bygglagen) samt 6 kap 11 § MB (Miljöbalken) bedöma om en detaljplan som upprättas kan antas medföra betydande miljöpåverkan när planen genomförs, s.k. behovsbedömning. Bedömningen ska göras tidigt i planprocessen, vilket ofta innebär att frågan behandlas i programmet till detaljplan. Om bedömningen visar att betydande miljöpåverkan föreligger ska en miljöbedömning göras och ett dokument i form av en miljökonsekvensbeskrivning upprättas.

Som ett led i föreliggande programarbete har ett underlag till miljöbedömning upprättats. (bilaga 1). I underlaget konstaterats att en detaljplan för Östra Torp i enlighet med programmet kan antas innebära konsekvenser för landskapsbilden och naturmiljön samt annan påverkan på omgivningen i form av ökad trafik.

Utgångspunkten i nuläget är därför att ett genomförande av detaljplanen kan antas komma att medföra betydande miljöpåverkan. För ett mer ingående resonemang kring förslaget miljöpåverkan och det fortsatta MKB-arbetet hänvisas till underlag för miljöbedömning (bilaga 1).

## **FORTSATT PLANARBETE**

Föreliggande planprogram föreslås efter avslutat samråd ligga till grund för upprättande av detaljplanehandlingar under hösten 2009.

## **Medverkande**

Magnus Larsson, Sweco Architects, Göteborg.  
Hans Johansson, Uddevalla kommun