



UDDEVALLA KOMMUN
MILJÖ OCH
STADSBYGGNAD

DP 213



ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för

LJUNGSKILE CENTRUM

Uddevalla kommun, Västra Götalands län

Upprättad av Miljö och Stadsbyggnad 17 juni 2004,
reviderad 10 mars 2006

HANDLINGAR

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

Till detaljplanen hör följande handlingar:

- [x] planbeskrivning (denna handling)
- [x] genomförandebeskrivning
- [x] planprogram, ej bearbetat efter programsamrådet, se redogörelsen nedan
- [x] redogörelse för programsamråd
- [x] samrådsredogörelse
- [x] utlåtande efter utställning
- [x] fastighetsförteckning

Dessutom finns följande handlingar vilka inte är upprättade av Uddevalla kommun

- [x] geotekniska utredningar, Bohusgeo 2006-01-19 (MSB arkiv nr)

BAKGRUND, SYFTE OCH MÅL

Efter utställningen har några revideringar gjorts vilka är inarbetade i denna beskrivning. Se sista sidan.

Denna plan är baserad på ett detaljplaneprogram samt utfallet av programsamrådet. Se redogörelsen för programsamrådet. Programmets information är inarbetad i planbeskrivningen, varför det ursprungliga planprogrammet inte har reviderats. Miljö- och Stadsbyggnadsnämnden har i juni 2004 beslutat att kvarteret kring Ljungskile Triåfabrik och restaurang Särila ska behandlas i en särskild detaljplan.

Nuvarande detaljplan för Ljungskile centrum, som fastställdes år 1977, är otidsenlig och anger förändringar som sedan länge bedöms vara inaktuella, bl a att göra om Vällebergsvägens ”centrala” del till gågata, samt att bebygga torget. För området kring ”Nordströms hörna” angav 1977 års plan mycket stora förändringar, men dessa slopades genom en detaljplan som antogs år 1991.

Sammanfattningsvis får behovet av en ny detaljplan anses vara stort och i föreliggande arbete ingår en översyn av markanvändningen och byggrätterna mm inom centrumområdet.



Korsningen Hälle Lider – Vällebergsvägen. ”Nordströms hörna”

Detaljplanens mål kan sammanfattas enligt följande:

* Ljungskile centrum ska vara attraktivt såväl för de egna invånarna som för besökare och förbipasserande.

*Ljungskile detaljhandels tyngdpunkt ska ligga kvar i centrum. Där ska kunna inrymmas utbyggnad av befintliga kontor, handel, service och bostäder.

*Tillgängligheten och trivseln för fotgängare ska förbättras. Därmed stimuleras även bilisterna att minska bilkörandet mellan butikerna. Vällebergsvägen ska även i fortsättningen vara tillåten för biltrafik och korttidsparkering, men bilarna ska hålla låga hastigheter och inte försvåra fotgängarnas framkomlighet och säkerhet.

Det bör observeras att detaljplanen inte ensam kan styra detaljutformningen och genomförandet av ombyggnader med t ex nya gatubeläggningar och trädplanteringar på allmän plats. Sådana frågor styrs i detaljprojekteringen kombinerat med vilka ekonomiska ramar som avsätts. Viktiga delar av planens gestaltningsidéer är i själva verket helt beroende av att pengar kan tilldelas. Vad gäller ombyggnad av allmän plats regleras sådana frågor i kommunens budget för de kommande åren. Förändringar på privat tomtmark har kommunen begränsad rådighet över och i genomförandet av gemensamhetsanläggningar kan kommunen i vissa fall vara en part tillsammans med privata fastighetsägare.

HUVUDDRAG

Med de befintliga byggnaderna och andra befintliga förhållanden som utgångspunkt föreslås olika former av förbättringar. Det vore inte realistiskt att föreslå någon total "omdaning" av Ljungskile centrum. Planen föreslår eller möjliggör många åtgärder som gäller utformningen och användningen av allmän plats, vilka kräver att finansieringsfrågan löses. Målsättningarna om en estetisk uppsnygning och förbättringar av fotgängarnas villkor är viktiga. De tidigare tankarna på att delar av Vällebergsvägen skulle kunna byggas om till gågata skrinläggs nu definitivt. Även parkeringsfrågan ses över. Inom norra delen av torget tas den gamla byggrätten bort. Södra delen av torget har måst undantas från planområdet, men byggrätten där avses inte utnyttjas. Torgets eventuella omdaning anges inte i denna plan utan kommer att behandlas senare i särskild ordning.

Byggrätterna på de i huvudsak privatägda tomterna justeras och utbyggnader medges i många fall. Så länge inga hus rivs finns det med något undantag ingen plats för rena nybyggnader. Centrum är ju ganska fullbyggt och är ju omgivet av Bohusbanan samt E6 med sin lokalväg lv 680, vilka alla har krav på "skydds-zoner". På vissa byggnader läggs rivningsförbud och skyddsbestämmelser medan andra får anpassningsbestämmelser som inte innehåller rivningsförbud.



Ljungskile järnvägsstation sedd från norr

En "aktiv" centrumexpansion på det obebyggda området omedelbart öster om Bohusbanan vore inte lämplig, dels eftersom tillfartsvägarna har ganska låg trafikkapacitet, dels för att det obebyggda markområdet i huvudsak ligger innanför Bohusbanans "skydds-zon".

PLANDATA

Planen omfattar i princip hela Ljungskile centrum mellan Bohusbanan och gamla E6, numera länsväg 680. I söder omfattas norra delen av torget och i princip hela Vällebergsvägen, samt en mindre del av Ljungskilegårdens ”tomt”. I norr slutar planen vid korsningen mellan Bohusbanan och gamla E6.

Konsumbutiken (Tjöstelsröd 4:2) och parkeringen väster därom omfattas av en detaljplan från år 2003 och kan därför inte ingå i denna plan. Trikåfabriken och f d restaurang Särilas tomt (Simmersröd 1: 81 resp 1:145) behandlas i ett särskilt planarbete som f n är vilande.

Planområdets areal är ca 11 hektar.

MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Udevalla kommun äger reningsverket och huvuddelen av den mark som inte utgör bebyggda tomter. Järnvägsstationen och bangården ligger på SJs/ Jernhusens mark. De flesta bebyggda tomter är i enskild ägo.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Riksintressen enligt Miljöbalken (MB)

Planområdet berörs av eller tangeras av följande riksintressen:

- * E6 utgör riksintresse för kommunikationer enl MB 3:8. Även lokalvägen länsväg 680 (f d E6) ingår i riksintresset, eftersom den är en nödvändig förutsättning för motorvägens funktion.
- * Bohusbanan utgör riksintresse för kommunikationer enl MB 3:8.
- * Den del av Ljungs kile som är grundare än 6 meter utgör riksintresse för fisket enl MB 3:5.
- * Området väster om E6 utgör riksintresse där särskilda hushållningsbestämmelser gäller enl MB 4:1 och 4:4. (Detta riksintresse utgör dock inte hinder för utvecklingen av bl a befintliga tätorter).

Översiktsplaner

Ljungskile områdesplan, antagen av kommunfullmäktige 1983, gäller såsom fördjupning av den kommunomfattande översiktsplanen ÖP90, antagen av kommunfullmäktige 1991. Områdesplanen anger ganska stora förändringar i centrum, i enlighet med detaljplan Lj22 från 1977.

Arbetet med en ny fördjupning av översiktsplanen för Ljungskile har påbörjats. Programsamråd har skett och planarbetet har tagit ny fart under hösten 2005. Intentionerna är att detaljhandeln även i framtiden ska vara kvar i Ljungskile centrum och att centrum i princip inte ska genomgå några radikala förändringar.

Kulturmiljövårdsprogram

Programmet är antaget av kommunfullmäktige 9 april 2002. Det anger bl a hela Ljungskile centrum som ett *område av allmänt intresse som kultur- och naturmiljö. Bebyggelsen i Ljungskile speglar en lång historisk samhällsutveckling och utgör i dag en tätortsbildning inom kommunen utanför staden Uddevalla.*

Äldre mangårdsbyggnader i samhället är delvis förvanskade. Men gårdsbildningar utmed vägen i samhället bevarar tillsammans med resterande ekonomibyggnader och uthus den äldre skalan.

Följande åtgärdsförslag lämnas i kulturmiljövårdsprogrammet:

Bevara helhetskaraktär genom anpassning till äldre strukturell uppbyggnad och visuell karaktär inklusive väggenerationerna.

Vid framtida ombyggnad bör övervägas återställande av ursprungliga fasadmateriäl.

Eventuell ny bebyggelse bör utformas i anslutning till den äldre bebyggelsens karaktär.

Befintliga vattendrag med raviner och vegetation bör hävdas och bevaras öppna även i samhället under stor hänsyn till biotopen.

Tjöstelsröds naturreservat bör när ny byggnation slutförts utökas med resterande område mellan bebyggelsen och nuvarande naturvårdsområdets gräns. Området bör utvidgas så att hela Tjöstelsrödsbäckens ravin, ända ner till havet, omfattas.

Detaljplaner, genomförandetid mm

Följande detaljplaner gäller i dag inom och intill planområdet:

Lj 1, fastställd av länsstyrelsen 26 mars 1943, berör norra delen av planområdet. Genomförandetid saknas.

Lj 22, fastställd av länsstyrelsen 4 januari 1977, berör stora delar av planområdet. Planen anger bostäder och handel. Inom Triåfabrikens tomt (utanför planområdet) anges småindustri. Det kan särskilt noteras att planen anger en ganska stor byggrätt på den yta som brukar kallas Ljungskile torg, (delvis in-

nanför och delvis utanför planområdet) samt att den centrala delen av Vällebergsvägen **kan** göras om till gågata. Miljö och Stadsbyggnad anser att denna plan till stora delar är inaktuell att genomföra. Genomförandetid saknas.

Lj 108, antagen av kommunfullmäktige 9 april 1991, berör motorvägen och dess lokalväg samt mindre delar inom den södra delen av planområdet. Inom och intill den södra delen av planområdet anges gata och byggrätter ungefär lika befintliga förhållanden. Genomförandetid saknas.

Lj 111, antagen av kommunfullmäktige 15 oktober 1993, gäller för bussterminalen. Terminalen och taxistationen är utförda i princip i enlighet med planen. Genomförandetid saknas.



Bussterminalen sedd från väster.

Följande detaljplaner finns strax utanför planområdet:

Lj 11, fastställd av Länsstyrelsen 21 september 1964, omfattar Ljungskilehems fastighet söder om planområdet. Bostadshusen är bebyggda i enlighet med planen. Genomförandetid saknas.

Lj 122, antagen av Kommunfullmäktige 13 februari 2001, omfattar bostadsfastigheten Simmersröd 1:146. Genomförandetiden upphör 19 mars 2006.

Lj 126, antagen av Kommunfullmäktige 14 maj 2003, omfattar fastigheten Tjöstelsröd 4:2 samt området i väster. Den möjliggör en utbyggnad av Konsumbutikens samt en uppsnygning av parkeringsplatsen utefter gamla E6. Genomförandetiden upphör 27 maj 2013.

Fastighetsplaner och tomtindelningar

Fastighetsplaner och tomtindelningar saknas inom Ljungskile tätort. Miljö och Stadsbyggnad bedömer för närvarande att det inte finns behov av någon fastighetsplan för att genomföra denna detaljplan.

Miljökonsekvensbeskrivning

Ur ett övergripande miljöperspektiv innebär planen relativt små förändringar jämfört med gällande detaljplan och jämfört med den redan bebyggda miljön, varför en separat miljökonsekvensbeskrivning inte bedöms vara nödvändig. Däremot innehåller denna planbeskrivning vissa redogörelser för planens konsekvenser.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Avvägning enl Miljöbalken

Miljö och Stadsbyggnad bedömer att detaljplanen inte innebär någon konflikt med Miljöbalkens hushållnings- eller allmänna bestämmelser. Området utgör ju ett redan bebyggt och detaljplanelagt centrum i en befintlig tätort.

Frågan har väckts om att eventuellt ansluta norra delen av Vällebergsvägen till länsväg 680 (gamla E6) som är av riksintresse enligt MB 3:8. Vägverket accepterar troligen en ny anslutning om korsningen utförs som en cirkulationsplats. Den kan även ge andra positiva effekter såsom att dämpa rytmen på länsväg 680, men det finns för närvarande inga pengar avsatta till en sådan ombyggnad. Planen ger möjligheten om frågan skulle aktualiseras i framtiden.

Mark, topografi och vegetation

Planområdet är till stora delar påtagligt plant, men mellan reningsverket och Arendalsvägen finns ett bergsområde. De västra delarna är f d sjöbotten som blivit utfylld under 1900-talet och den ursprungliga strandlinjen torde ha legat nära nuvarande Vällebergsvägen. Söder om planområdet är Skälläckerödsbäcken djupt nedskuren och bildar en markant bäckravin vid Ljungskilegården/ Badhusparken. Tjöstelsrödsbäcken korsar Vällebergsvägen norr om Nordströms hörna. Dessa två bäckar rinner samman väster om 1:4 och 4:1 där också gamla E6 korsas. Sedan flyter de norrut i en gemensam konstgjord fåra till i höjd med Simmersröd 1:5 där de korsar motorvägen E6 för att slutligen rinna ut i Ljungs Kile.

Stora delen av planområdet är exploaterad mark med vägar, gator, hus, tomter, parkeringsplatser etc. Utanför planområdet finns murar resp konstgjorda slänter ner mot den nedsänkta delen av motorvägen.

Planen innebär ingen exploatering av helt orörda markområden.

Geotekniska förhållanden

I samband med motorvägsprojektet i början av 1990-talet gjordes omfattande geotekniska utredningar, bl a för att klarlägga släntstabiliteten före och efter byggandet av motorvägen. Genom att de geotekniska rekommendationerna följdes vid byggandet av motorvägen fick gamla E6 och intilliggande områden med all sannolikhet en tillfredsställande släntstabilitet enligt den tidens ”normer”.

Vid detaljplanearbetet har Miljö och Stadsbyggnad låtit utföra ”detaljplaneanpassade” geoutredningar med hjälp av en geokonsult. För området vid den nedsänkta delen av E6 i höjd med planens södra del har inte Vägverkets kunnat få fram sådana relationsritningar och annan dokumentation av utförda arbeten att de kan utgöra underlag för att beräkna släntstabilitetens säkerhetsfaktor. Kommunens geokonsult har bl a sökt i arkiven hos Vägverket och hos Vägverkets konsulter utan att få fram nödvändiga handlingar. (Det ska egentligen inte vara kommunens sak att i samband med detaljplanearbete lägga stora resurser på att bevisa att vägverket har byggt sin motorväg på ett korrekt sätt. Miljö och Stadsbyggnad antar dock att motorvägens nedsänkning är utförd på ett korrekt sätt, men vid geotekniska beräkningar för detaljplanen är inte sådana antaganden tillfyllest). Därför har planområdet under planarbetets gång måst minskas ner betydligt i höjd med ”gamla Shelltomten”.



Tjöstelsrödsbäcken vid Bella Vista (utanför planområdet). I bakgrunden Bohusbanan

För Tjöstelsrödsbäckens ravin mellan Bohusbanan, Ljungskile torg och fastigheten Skälläckeröd 1:16 "Bella Vista" har konstaterats en säkerhetsfaktor som ligger under Skredriskkommissionens rekommendationer. Bohusbanans banvall har tillräcklig stabilitet, medan övriga slänter har gamla, delvis uttjänta förstärkningar. Även här har planområdet måst minskas ner under planarbets gång.

Planområdet vid bäckravinen söder om Ljungskilegården har också minskats ner under planarbetets gång, med hänsyn till geotekniska frågor.

Kommunen bör verka för att förstärkningar i ovannämnda bäckraviner kommer till stånd. Frågorna bör beaktas när kommunen söker statsbidrag från Statens Räddningsverk och även i det interna budgetarbetet. Vad gäller stabilitetsfrågorna kring motorvägen och dess lokalväg vid gamla Shelltomten torde ett stort ansvar ligga på Vägverket.

Val av grundläggningssätt för nybyggnader eller tillbyggnader är i första hand en fråga för bygglov-/ byggnämndens och inte för detaljplanen. Ett lämpligt förhållningssätt för fastighetsägarna är att utgå från att pålning krävs eftersom marken är uppfylld på gammal mjuk strand eller på gammal mjuk sjöbotten. Om fastighetsägaren låter göra en detaljerad, projektanpassad geundersökning kan man då avgöra om annan grundläggning, t ex kompensationsgrundläggning, kan vara möjlig och mer fördelaktig.

Bergrasfrågor

Inom planen finns det ett enda område där viss risk för bergras bedöms kunna föreligga. Det är bakom avloppsreningsverkets byggnad, inom dess egen fastighet. Berget är där sprängt, senast i samband med utbyggnaden av reningsverket på 1980-talet. Sprängytan gjordes mycket brant och har förstärkts med nättning. Området är inhägnat och är endast tillgängligt för personalen. Uddevalla kommun har själv skapat denna eventuella "risk" i samband med utbyggnaden och måste själv ta ansvaret för att ingen fara uppkommer för personalen. Eftersom inte allmänheten har tillträde till området bedöms inga åtgärder erfordras för att detaljplanen ska kunna godtas.

Översvämningrisk

I låglänta delar av planområdet finns det risk för översvämning under vissa omständigheter. Det kan inträffa när havsnivån vid vissa hårda vindar stiger "bakvägen" upp i Skälläckerödsbäcken och Tjöstelsrödsbäcken. Det kan också bli höga vattennivåer om det uppstår dämning i bäckarna på grund av att föremål fastnar i inloppet till de "trummor" som går under gamla respektive nya E6. Det senare problemet kan hanteras t ex genom att fastighetsägare eller närboende uppmanas att kontakta Vägverkets jourtelefon om sådan dämning upptäcks. Med tanke på risken för översvämningar och vattenuppsugning i bjälklag bör lägsta golvnivå i nya bostäder läggas på +2,50 meter (i höjdsystemet RH 70). För biutrymmen och andra lokaler bör lägsta golvnivå vara +2,10 meter. Alternativt kan särskilda åtgärder diskuteras, såsom t ex källare i vattentät betong.

Radon

Marken inom större delen av planområdet utgörs av lera eller utfyllnader på lera. Dessa lager är så täta att marken kan klassificeras som lågradonmark. Fyllningen i sig kan dock innehålla markradon. Några villor vid Arendalsvägen ligger på berg, där radonavgång inte är utesluten. I samband med bygglov och bygganmälan kan det erfordras en radonutredning som visar att / hur gällande riktvärden för radon inomhus kan uppnås.

Fornlämningar

Inga kända fornlämningar finns inom eller i närheten av planområdet.

Bebyggelseområden och service

Ljungskile är ju kommunens andra tätort efter Uddevalla och har ett tämligen komplett utbud av offentlig och kommersiell service

Ljungskile centrum är till stora delar bebyggt med 2-vånings ”centrumbebyggelse”, som har butiker eller verksamheter i bottenvåningen och bostäder eller kontor i övervåningen. Konsumbutikerna och församlingshemmet utgör några undantag där det inte finns övervåning med bostäder. Vidare finns det några villor inom och intill planområdet.

Exempel på verksamheter i centrum är livsmedelsbutiker, övriga butiker, restauranger, apotek, bank, café, kontor, församlingshem, frikyrka, textilfabrik, taxistation, bussterminal och järnvägsstation. Strax norr om själva centrumområdet ligger Ljungskile avloppsreningsverk.



Ljungskile församlingshem, tillhörande Svenska kyrkan

Många byggnader ges tillbyggnadsmöjligheter. Se plankartan. På den s k brandstationstomten (bageritomten), som i dag är obebyggd, föreslås handel, kontor och hantverk, eftersom det numera inte är aktuellt att flytta brandstationen från Aröd.

På fastigheten Tjöstelsröd 1:4 medges en ny byggnad väster om den byggnad som i dag inrymmer bl a glasmästeri och kontor. Den nya byggnaden kan inrymma kontor och verksamheter och möjligen bostäder om en projektanpassad bullerutredning visar att så är möjligt. Bäckens som delvis går över bl a 1:4 är skyddsvärd och beroende av viss vegetation som skuggar vattenytan. Ny bebyggelse måste anpassas till risken för översvämningar, se denna rubrik nedan. En gångbro bör kunna utföras utan att bäckens värden kommer till skada.

Planen anger inte vilka verksamheter som får finnas i Ljungskile stationshus, eftersom det primära är att huset bevaras. Beteckningen kulturresevat innebär att lämplig användning får prövas i bygglovskedet. Det är dock angeläget att väntsalen och toaletterna blir kvar, till nytta för framför allt tåg- och bussresenärerna.



Ljungskile stationshus sett från öster. Byggnaden är kulturhistoriskt värdefull.

Kulturhistoriskt värdefulla miljöer och bebyggelse

Se även avsnittet om kulturmiljövårdsprogram.

I Ljungskile centrum syns mycket tydligt de tre senare generationerna av Bohusläns nord-sydgående "huvudväg". Den allra äldsta generationen, Kungsvägen, går uppe vid Ljungskile folkhögskola. Andra generationen utgörs av Vällebergsvägen som drogs fram vid dåvarande strandkanten av Ljungs Kile. På 1950-talet tillkom väg nr tre genom utfyllnad i havet. Den hette från början riksväg 2 och blev senare E6 och är ju numera lokalväg till E6 under namnet länsväg 680. Den fjärde och senaste generationen är motorvägen E6 som ju tillkom i början av 1990-talet genom utfyllnad och invallning av Ljungs Kile.

Planen föreslår rivningsförbud, q1, på stationshuset, banvaktsstugan, samt några hus vid Norströms hörna. Dessa hus har stora miljövärden och speglar Ljungskiles relativt korta historia. På åtskilliga andra hus sätts anpassningsbestämmelser, q2, som inte innebär rivningsförbud.

Tillgänglighet för rörelsehindrade m fl

Tillgängligheten för rörelsehindrade måste tillgodoses så långt det är möjligt. Sveriges regering och riksdag har betonat att dessa frågor måste lösas inom några år för publika områden, även på allmän plats. Samtidigt underlättas även framkomligheten för t ex barnvagnsekipage. Ljungskile centrum är påtagligt plant, varför tillgängligheten generellt är god på allmän plats. Vid ombyggnad av Vällebergsvägen bör eftersträvas att inte ha kantstenar mellan gångbana och körbana. De nya gångbanorna bör ha sk sinusplattor som är svagt räfflade betongplattor, vilka synskadade kan känna med sina käppar.

Även kontrast mellan mörka och ljusa ytor kan vara vägledande. Vid höjdprojekteringen av Vällebergsvägens ombyggnad är det önskvärt att så många butiksentréer som möjligt blir utan trappsteg. Vissa byggnader ligger dock så högt att en ramp (eller lyftplatta) är enda lösningen. Om möjligt bör en sådan placeras på tomtmark och inte på gatumark.



Banvaktstugan är kulturhistoriskt värdefull.

Lek och rekreation, friytor

Allmän lekplats finns i Badhusparken (utanför planområdet). Den används såväl av besökare till Ljungskilegården som av allmänheten.

Naturmiljö

Tjöstelsrödsbäcken och dess närmaste omgivning besitter höga naturvärden, förutom den konstgjorda delen mellan gamla och nya E6, som dock även den är viktig för fiskens vandringsmöjligheter. Uppströms Bohusbanan är bäcken angiven som ett natura-2000-område. Nedströms Bohusbanan passerar bäcken över privata tomter, ja t o m under två hus (utanför planområdet). (Det har inte bedömts vara realistiskt att lägga nya delar av bäcken på allmän plats, och ännu mindre realistiskt att utöka bäckens naturreservat nedströms Bohusbanan). Utefter sista delen av bäcken, innan den korsar länsväg 680 (gamla E6), föreslås en naturpark. Där får även anläggas enkla gångvägar och någon gångbro under förutsättning att bäckens naturvärden inte skadas. Rent allmänt är det viktigt att skuggande vegetation finns kvar eller planteras längs hela bäckfåran så att den vandrande fisken finner den lika behagliga som nödvändiga skuggan.

Järnvägstrafik

Bohusbanan tangerar planområdet. Dagnstrafiken uppgår normalt till ca 2 godståg i vardera riktningen samt ca 9-10 resandetåg i vardera riktningen.



Från gångöverfarten vid järnvägsstationen, sett mot norr

Västtrafik och Banverket har under år 2002 utfört en ombyggnad av tågstationen. Den har försetts med två förhöjda sidoplattformar samt en förbättrad gångöverfart som betjänar både tågresenärerna och allmänheten. I höjd med den f d banvaktsstugan är det angeläget att vegetationen mot järnvägen hålls så låg att det blir fri sikt norrut, från gångöverfarten mot tunnelmynningen.

Busstrafik

Ljungskile bussterminal ligger strax väster om järnvägsstationen och är granne med taxistationen. Härifrån finns förbindelse med Uddevalla, Göteborg, Ucklum, Råssbyn m fl. Vidare utgår Ljungskiles lokalbusslinje härifrån. De flesta linjer går direkt in och ut från länsväg 680.

Vägar och biltrafik

Området tangeras av motorvägen E6 samt dess lokalsväg, länsväg 680. Den senare är förra generationen av E6 och utgör nu ett helt nödvändigt komplement till motorvägen, dels för långsamgående fordon, dels för lokal trafik, dels som reserv vid eventuella tillfälliga avstängningar av motorvägen.

Trafiken på E6 beräknas uppgå till ca 11 600 fordon per årsmedeldygn år 2010. Andelen tunga fordon är 16%. Sommartrafiken beräknas uppgå till ca 17 000 fordon år 2010. Andelen tunga fordon sommartid är 11%. Tillåten hastighet för personbilar utan släp är 110 km/timma.

Trafiken på länsväg 680 (gamla E6) beräknas uppgå till ca 4 750 fordon per årsmedeldygn år 2010. Andelen tunga fordon är 6%. Sommartrafiken avviker inte nämnvärt från dessa siffror. Tillåten hastighet är 50 resp 70 km/timma.

Genom planområdet går Vällebergsvägen, den förrförra generationen av E 6/ riksväg 2. Den utgör Ljungskiles centrumgata med de allra flesta av ortens butiker. Vid Norströms Hörna i söder ansluter Hälle Lider, vilken går över Bohusbanan. Denna vägkorsning är trång för tunga fordon, men bebyggelsen besitter så stora kulturhistoriska och ekonomiska värden att en breddning av vägkorsningen är utesluten. Gångbanorna går heller inte att göras smalare än i dag. Så långt möjligt bör den tunga trafiken söka sig andra vägar. Fordonens hastighet på Vällebergsvägen torde inte komma att överstiga 30 km/timma.

Vällebergsvägens ombyggnad

Vällebergsvägen är ju Ljungskiles enda "centrumgata" och den har många funktioner som ska samverka. Den är butiksgata vilket innebär att såväl skyltfönster som butiksentréer ska exponeras för och nås av människorna. Vissa entréer ligger så till i förhållande till parkeringsplatserna att bilisterna får acceptera ett visst gångavstånd. (Detta gäller självklart också om de närmaste parkeringsplatserna är upptagna). Gatan innehåller även bostäder som ska vara tillgängliga för angöring. Det ska också vara trevligt att bara flanera längs gatan utan att ha någon butik som mål. Gatan är "genomfart" för fotgängare och cyklister samt i någon liten mån för bilar, även om alternativa vägar oftast är möjliga att använda.

Miljö- och stadsbyggnad förordar att det görs en ganska omfattande ombyggnad av Vällebergsvägen mellan Norströms hörna och Ljungskile bussterminal för att öka dess attraktivitet. Se planillustrationen och nedanstående beskrivning. Ombyggnaden kan till stor del göras redan enligt nu gällande detaljplan, men frågan aktualiseras och tydliggörs genom detta planförslag. Illustrationen är ett exempel och således inte bindande.

Vällebergsvägen föreslås snyggas upp med trädplanteringar, nya markbeläggningar, cykelställ mm. På ömse sidor om Vällebergsvägens 5,5 - 6 meter breda körbanor läggs "parkeringszoner" för längsparkering, även innehållande träd som skyddas med "trädskydd" av t ex målat stål. Körbanan skulle kunna vara belagd med asfalt som avbryts av tvärgående band av storgatsten, som ett slags diskret "farthinder". P-ytorna skulle kunna utgöras av antracitgråa

betongplattor medan mellanrummet utgörs av smågatsten. Utanför, på båda sidor, läggs 2,75 - 3 meter breda gångbanor som utgörs av släta ljusa betongplattor. Orienteringsplattor för synskadade, s k sinusplattor, läggs in i gångstråken och vid ”knutpunkter”. Resterande mark fram till befintliga byggnader ska utgöra tomtmark och kan utformas på samma sätt som gångbanan, eller som förträdgårdar, eller för uteservering o dyl. Totalt beräknas ca 32 platser inrymmas utefter Vällebergsvägen. Förslaget innebär att dagens snedparkering med utbackning på vägen, samt dagens mycket smala och varierande gångbanor ersätts med en mer fotgängarvänlig lösning. Pizzerian ges möjlighet till permanent uteservering på egen tomt ut mot Vällebergsvägen.

Vällebergsvägens ombyggnad bör lämpligen samordnas med att ledningsnätet i marken ses över.

Torget ombyggnad

Stora delar av torget har varit tvunget att tas bort ur planområdet på grund av geotekniska oklarheter vid Tjöstelsrödsbäcken. Det finns dessutom delade meningar om hur torget bör se ut i framtiden. Den norra delen av torget ligger dock kvar i planen för att få bort den stora bygggrävt som finns i den nuvarande detaljplanen. Förändringar på torget kommer att behandlas senare i särskild ordning. Det är önskvärt att kommunen och de medborgargrupper som bl a arbetar med torget försöker att nå en enighet om dess utformning. För närvarande finns det inte pengar budgeterade för någon ombyggnad av torget.



Ljungskile torg. Nuvarande utseende.

Inlastning

Det är önskvärt att varuinlastning direkt från gatan minimeras, och de flesta butiker har redan nu lastintag från sin egen gård. Tjöstelsröd 2:10 föreslås få ny inlastning från baksidan, via 2:62 (över f d postens inlastning). Syftet är bl a att ge pizzerian en bättre inlastning som inte kommer i konflikt med trafik och parkering på Vällebergsvägen.

Parkering mm

Det finns i dag ett antal allmänna eller ”halvallmänna” parkerings-områden inom centrumområdet. De ligger dels på allmän plats, dels på tomtmark betjänande kunder etc. Alla platser är således inte tillgängliga för allmänheten. Därutöver finns ett antal mindre parkeringsplatser på tomtmark för i första hand boende och anställda. Områdena består av markerade p-rutor eller ytor som ändå brukar användas för parkering. Där det inte finns markerade p-rutor är nedanstående antal p-platser i dag ungefärligt beräknade.

Nulägesbeskrivning

Avser p-platser inom och strax utanför planområdet.

1 Norr om järnvägsstationen finns en grusad p-yta på tomtmark som till stor del ägs av Ljungs församling, Simmersröd 1:70, medan SJ/Jernhusen äger resten. Den används främst av besökare till församlingshemmet. Ytan inrymmer i dag 30-35 bilar.

2 På stationsplanen finns stensatta trafikytor på SJs/ Jernhusens mark, som delvis är markerade p-platser. De är främst avsedda för tågresenärer. Ytan kan i dag totalt inrymma ca 20 bilar.

3 Mellan länsväg 680 (gamla E6) och Konsumbutiken finns en asfalterad yta som används bl a för pendlarparkering, återvinningsstation, inlastning och butikskundernas bilar. Den inrymmer i dag ca 80 bilar, men får enligt gällande plan byggas ut väsentligt. (Kommunägd kvartersmark resp Konsums tomt. Området är behandlat i separat detaljplan för några år sedan och ligger utanför nu aktuellt planområde. Det redovisas ändå på illustrationen för att visa att kommunen har en helhetssyn för centrumområdet).

4 Utefter Vällebergsvägens mittersta del finns i dag ca 40 - 45 p-platser, delvis i målade rutor (Allmän plats).

5 Vid torgets östra sida finns i dag ca 33 p-platser. (Kommunägd kvartersmark)

6 Utefter Vällebergsvägens södra del finns i några p-platser. Dessutom finns det ett antal platser på gamla Shelltomten (Den senare ligger utanför planområdet)

7 På ICA-butikens fastighet finns i dag ca 35 –37 p-platser. Vid Ljungskilegården finns en grusplan som inrymmer ett antal omarkerade platser.

Sammantaget finns **i dag** ca drygt 250 parkeringsplatser på ovanstående platser. Därutöver medger gällande plan att parkeringsytan mellan länsväg 680 (gamla E6) och Konsum utökas väsentligt.

Förslag

Nedan kommenteras planerade förändringar mm inom varje område för sig:

1 Församlingshemmets P-plats, Simmersröd 1:70, kan ges en ny tillfart norr om befintligt hus på Simmersröd 1:6. Därmed försvinner den något oklara utfarten via stationsplanen. P-platsen ska även inrymma tillfart till fastigheten Simmersröd 1:146, som inte får ha utfart mot Arendalsvägens backe. Även 1:69 ska enligt gällande servitut ha utfart via bakomliggande p-plats, men 1:69 föreslås få behålla en direktutfart mot Vällebergsvägen. (Beräkna 35 markerade platser) Eftersom det rör sig om icke kommunägd tomtmark kan man inte räkna med samnyttjande med övriga centrumbebyggelsen.

2 Stationsplanen föreslås få diskreta men ändå tydliga markeringar av resp p-ruta. Slänten mot Vällebergsvägen föreslås snyggas upp och ges en mer stadsmässig karaktär. Södra delen av planen ska vara upplåten som tillfart till ”sparbankshuset” Tjöstelsröd 2:62. (Beräkna 20 markerade platser på Stationsplanen, kvartersmark).

3 Det är viktigt att även det södra gångstråket mellan parkeringen och Vällebergsvägen, mellan byggnaderna på Tjöstelsröd 4:3 och 4:4, kommer till utförande. (Gångstråket ligger inom planområdet, medan parkeringen ligger utanför)

4 Vällebergsvägens mittersta del beräknas efter ombyggnad innehålla ca 32 p-platser på allmän plats.

5 , 6, 7 Dessa områden kommer att behandlas separat senare.



Ljungskilegården sedd från nordost. I bakgrunden Badhusparken.

Vatten och avlopp

Planområdet ingår i det kommunala verksamhetsområdet för vatten- och avlopp, vilket innebär att även dagvattenhanteringen ingår. "Allmän" pumpstation finns bl a inom fastigheten Tjöstelsröd 1:4.

Reningsverkets byggnad ges möjlighet att byggas ut, men Tekniska kontorets inriktning är att överföringsledningar för vatten och avlopp dras mellan Ljungskile och Uddevalla. Även då behövs nuvarande reningsverk som "utjämningsmagasin" och som "pumpstation", men behovet av utbyggnad minskar i det fallet. Planen medger att byggnaden och tomten inrymmer även andra tekniska anordningar, småindustri, förråd etc.



Avloppsreningsverket sett från nordväst.

El

Uddevalla energi utreder om de nya byggrätter som planen innehåller kan medföra något behov av förstärkning av elnätet. Ev ny transformatorstation torde kunna byggas utan att särskild plats reserveras i planen.

Uppvärmning

Möjligheterna att använda solenergi eller andra alternativa sätt för uppvärmning och varmvattenproduktion bör beaktas vid bygglovgivningen (Enligt ett beslut i Kommunfullmäktige)

Nyinstallation av oljepannor är mindre lämpligt bl a eftersom olja är en icke förnyelsebar resurs. En övergång från olja till el är heller inte lämpligt, eftersom Sveriges elberoende bör minskas. En lösning kan kanske vara pelletsbrännare.

Det kan inte uteslutas att Ljungkile på sikt kan få en lokal fjärrvärmeanläggning och i så fall är det sannolikt att bl a centrum kommer att ingå i nätet. Panncentralen torde dock inte kunna placeras inom detta planområde. Det finns för närvarande inget konkret fjärrvärmeprojekt.

Avfall

För sophämtningen svarar Uddevalla kommun. Denna detaljplan styr inte om återvinningsstation ska ligga kvar eller flyttas till annan plats.

Miljökonsekvenser

Trafikbuller

Riktvärden mm

I regeringens proposition 1996/97:53 anges att följande riktvärden för trafikbuller normalt inte bör överskridas vid nybyggnad:

Vägrafikbuller vid bostäder

*30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus i boningsrum

*45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid

*55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus, frifältsvärde vid fasad

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

Vägrafikbuller vid undervisningslokaler:

*30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus

*55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus, frifältsvärde vid fasad

Vägrafikbuller vid arbetslokaler:

*40 dB(A) ekvivalentnivå inomhus

*65 dB(A) ekvivalentnivå utomhus.

Järnvägstrafikbuller vid bostäder

*30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus i boningsrum

*45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid

*55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus på uteplats

*60 dB(A) ekvivalentnivå utomhus, frifältsvärde vid fasad

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

Järnvägstrafikbuller vid undervisningslokaler under lektionstid:

* 45 dB(A) maximalnivå inomhus

Järnvägstrafikbuller vid arbetslokaler för tyst verksamhet:

* 60 dB(A) maximalnivå inomhus

Vid befintlig järnväg och befintliga bostäder anses maximalnivån inomhus inte böra överstiga 55 dB(A) nattetid och den ekvivalenta ljudnivån utomhus inte överstiga 70 dB(A) innan åtgärder ska övervägas.

Riktvärdena ovan för järnvägstrafikbuller gäller under förutsättning att vibrationerna understiger 0,5 mm/s (vägt RMS-värde).

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.

Järnvägstrafikbuller och vägtrafikbuller är svåra att sammanvägas eftersom de har så helt olika karaktär. I Ljungskile centrum är de tomter som påverkas av vägbuller inte särskilt påverkade av järnvägsbuller och vice versa.

Med den tågtrafik som förekommer på Bohusbanan är maximalnivån mer "intressant" än ekvivalentnivån (se de beräknade nivåerna nedan). Det är de vanligtvis ganska långa godstågen som ligger bakom maxnivåerna. Persontågen, som i regel utgörs av relativt korta motorvagnståg, ger ca 5 dB(A) lägre maximala ljudnivåer än godstågen varför nedan angivna maxnivåer bara förekommer 4-6 gånger per dygn. Den helsvetsade rälsen bidrar också till att något hålla nere nivåerna.

Vid nybyggnad av bl a bostäder kan man med rimliga medel erfarenhetsmässigt uppnå en totaldämpning i fasad på upp till ca 38 dB(A). Moderna hus utan särskilda åtgärder har i regel en dämpning på ca 31 dB(A) medan äldre hus i regel har en dämpning på minst 25 dB(A). En uteplats som placeras på läsidan av ett rektangulärt hus som ligger parallellt med järnvägen/vägen kan få upp till 20 dB(A) lägre värden på "läsidan". Fasadreflektion på lovartsidan kan medföra att bullernivån blir 3 dB(A) högre än frifältsvärdet. Tilläggs kan att beräkningsmetoderna enligt akustikkonsulter är "konservativa" vilket innebär att uppmätta värden kan vara något bättre än beräknade värden.

Vägtrafikbuller

Bullernivåer

En vägtrafikbullerberäkning har utförts av Rådhuset arkitekter i Uddevalla den 10 juni 2002. Den har givit nedanstående beräknade bullernivåer. Samtliga värden är frifältsvärden utomhus vid mest exponerad fasad om inget annat anges:

Simmersröd 1:24, befintligt hus:
ekvivalentnivå 64 dB(A), maxnivå 67 dB(A).

Nya byggrätter, närmast länsväg 680
Tjöstelsröd 4:1:
ekvivalentnivå 63 dB(A), maxnivå 69 dB(A).
Skälläckeröd 1:12 (utanför planområdet):
ekvivalentnivå 62 dB(A), maxnivå 72 dB(A).

Bedömning

Miljö och Stadsbyggnad gör följande bedömning vad gäller uppnåendet av riktvärdena för vägtrafikbuller:

Simmersröd 1:24:

Vid väsentlig ombyggnad av fasaden bör eftersträvas en ljudreduktion om minst 34 dB(A) så att önskad ekvivalentnivå inomhus uppnås. Maxnivån inomhus ligger klart under riktvärdet. Ekvivalentnivån utanför västfasaden är långt över riktvärdet, medan östfasadens nivå ligger klart under. Således kan det vara lämpligt med åtminstone en uteplats i österläge. Maxnivån på eventuell uteplats i väster ligger under riktvärdet.

Tjöstelsröd 4:1 har relativt lika förutsättningar som bl a 1:145, 1:4 och 1:45: För byggnad med arbetslokaler uppnås riktvärdena såväl för inomhusnivåerna som för utomhusnivåerna. Om man dessutom önskar bygga bostäder kan arbetslokaler placeras så att de helt eller delvis utgör bullerskärm för bostäderna. Eventuellt kan en del nya bostäder få sjöutsikt om man ger fasad och fönster en bra ljudisolering totalt sett; 32- 35 dB(A): Uteplatser och sovrum måste då placeras i ”ljudskugga”. Ev kan inglasade balkonger användas mot väster.

För bostäder i dessa kvarter ganska nära E6 och lokalvägen måste således en mycket noggrann planering och projektering ske bl a med avseende på trafikbullerfrågan. Det är inte möjligt att i detaljplanen låsa byggrätternas lägen för bostäder resp arbetsplatser.

Järnvägstrafikbuller

Bullernivåer

En tågtrafikbullerberäkning har utförts av Rådhuset arkitekter i Uddevalla den 10 juni 2002. Den har givit nedanstående beräknade bullernivåer. Samtliga värden är frifältsvärden utomhus vid mest exponerad fasad om inget annat anges:

Tjöstelsröd 1:70:

ekvivalentnivå 54 dB(A), maxnivå 87 dB(A).

Tjöstelsröd 2:10:

ekvivalentnivå 54 dB(A), maxnivå 87 dB(A).

Tjöstelsröd 1:16:

ekvivalentnivå 55 dB(A), maxnivå 88 dB(A).

Bedömning

Miljö och Stadsbyggnad gör följande bedömning vad gäller uppnåendet av riktvärdena för järnvägstrafikbuller:

Riktlinjerna för **ekvivalenta** ljudnivåer uppnås för bostäder och alla typer av lokaler, såväl inomhus som utomhus. Riktvärdena för ekvivalentnivåer på uteplats uppnås om de placeras så att inte fasadreflektionen höjer nivåerna. Riktvärdena för **maxnivåer** på uteplatser såsom balkong o dyl, kan uppnås om de placeras i ett mycket skyddat läge. Vad gäller maxnivåer inomhus nattetid förekommer **ett** överskridande per dygn av riktvärdena. Tågtrafiken nattetid (kl 22 – 06) är för närvarande mycket begränsad. Endast ett godståg går nattetid, kl 5.40. Tillsynsmyndigheten får vid en eventuell framtida bygglov-situation bedöma om förhöjd fasadisolering ska krävas för att få ner störningsrisken från det fåtal tåg som passerar nattetid. I vilket fall kan det ligga i fastighetsägarens intresse att vid nybyggnad eller större ändring av byggnad införa bästa möjliga ljudisolering. Det finns ingen anledning att kräva bullersaneringsåtgärder eller trafikrestriktioner mot befintliga hus resp tåg.

Planbestämmelser om buller

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

Vid nybyggnad ska utformning och placering ske så att följande riktvärden för buller från trafik 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).

Boningsrummen i varje bostad ska placeras så att ekvivalentnivån uppgår till högst 55 dB(A) utanför minst hälften av rummen.

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

Avgaser/ luftföroreningar

Landskapet utefter E6 är mycket väl ventilerat, och biltrafikmängderna inne i centrum är relativt låga, varför sannolikheten för luftföroreningar över gällande riktvärden och miljökvalitetsnormer är mycket låg.

Övriga störningar

Ljungskile avloppsreningsverk är helt överbyggt både vad gäller bassånger och utlastning av slam. Ett överbyggt verk har givetvis en mindre omgivningspåverkan än ett öppet verk. Den förändring av avloppsreningsverket som diskuteras ovan torde medföra en minskning av den redan låga störningsrisken.



Vällebergsvägen vid Norströms hörna.

Förebyggande av brott

Kommunen har som målsättning att försöka åstadkomma eller åtminstone redovisa fysiska utformningar som kan minska risken för brott. Härvid avses såväl brott mot egendom som brott direkt mot personer. Även rädslan för att bli utsatt för brott bör minskas. Detta är en ganska ny aspekt i samhällsplaneringen och byggnadsplaneringen i Sverige och det finns inga ”enkla recept” eller ”självlara lösningar”. Många delar/ aspekter handlar om utformningen inom resp bostadstomt vilket kan vara svårt att styra genom en detaljplan. Utformningen inom resp flerbostadshus går inte att styra genom en detaljplan och är svår att styra genom bygglov. Det kan också vara olyckligt ur många aspekter att från kommunens sida detaljstyra bebyggelsens utformning. Däremot kan bl a denna planbeskrivningar, som ju inte är bindande, lämna förslag eller råd för utformning inom tomtmark. Ett samarbete mellan byggherrarna, husarkitekterna, företrädare för blivande boende, myndigheterna m fl rekommenderas för att resultatet ska bli så bra som möjligt.

Nedan anges **generella** råd för att minska risken för brott samt i vissa fall kommentarer till förhållandena i Ljungskile centrum.

Åtminstone ett gångstråk fram till varje bostadstomt bör gå utefter vägar och gator där många människor rör sig under stora delar av dygnet. Alternativa stråk inom och till bostadshus kan mycket väl gå genom naturområden och via gårdar etc. I centrum är Vällebergsvägens gångbanor två givna stråk, och ur just denna aspekt är det bra att Vällebergsvägen inte blir en ren gågata.

Entréer bör riktas och utformas så att de är synliga från bostadsfönster och från gångstråk. Entreerna kan gärna ligga direkt mot Vällebergsvägen. Buska-

ge i närhet av bostäder och stråk bör hållas mycket låga. Rabatter och träd med måttlig stamdiameter är oftast att föredra som komplement till helt öppna gräsytor och hårdgjorda ytor.

Varje cykelförråd och andra bostadsförråd bör bara betjäna ett fåtal bostäder eftersom stora gemensamma förråd ofta har visat sig besväras av inbrott och skadegörelse.

Fler bostäder i centrum är rent allmänt en fördel, eftersom det blir fler ”ögon” som ser under kvällar och nätter. Tyvärr är väl möjligheterna att öka antalet bostäder i Ljungskile centrum begränsade, förutom inom Trikåfabrikens tomt. (Behandlas i en särskild detaljplan)

Skadegörelse av bussväntkurer är ganska vanligt förekommande. För Ljungskile bussterminal vore det en klar fördel om det blir bostäder inom Trikåfabrikens fastighet.

Gångtunnlar bör undvikas där så är möjligt ur trafiksäkerhetssynpunkt och ur teknisk synpunkt. När ett gångstråk korsar motorvägar och andra höghastighetsvägar måste givetvis planskilda övergångar finnas. I Ljungskile går de befintliga gångstråken över motorvägen vilket ju är bättre än att stråken går i gångtunnlar. Utbyggnad av nya stråk torde inte vara aktuellt.

Bankens uttagsautomat är i dag placerad relativt undanskymd. Med tanke på risken för rån vore det en fördel om den placerades direkt mot Vällebergsvägen.

Bilstölder och stölder ur bilar samt skadegörelse på bilar är vanligt i stora delar av landet och ganska vanligt även i Ljungskile. Parkeringsplatser bör placeras inom synhåll från bostadsfönster och allmänbelysningen bör vara god. De nya p-platserna i planen ligger i relativt synliga områden.

Varje lokal och bostad samt förråd etc bör ha ett tillfredsställande skydd. Det innebär att fönster och dörrar med infästningar och lås är dimensionerade så att de tål ett visst inbrottsvåld under en viss tid, vilket förhindrar en del av presumtiva inbrott. Samtidigt bör galler och liknande undvikas eftersom det i sig skapar en känsla av otrygghet.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Kommunen är huvudman för allmänna platser inom planområdet, d v s vägar, parkmark och naturmark. Kommunen är också huvudman för vatten- och spillvattenledningsnätet samt dagvattenledningarna

Planens genomförandetid är tio år, se genomförandebeskrivningen. Slutdatum skrivs på plankartan.

För planområdet ska gälla normalkrav enligt PBL avseende bygglovsplikten. Skälet är bl a att grannerättsliga och estetiska frågor bäst kan bevakas genom bygglovprövningen

REVIDERINGAR

Beskrivningen har kompletterats med avseende på bergrasfrågan vid reningsverket och översvämningensrisken i låglänta delar i planområdets sydvästra del. Se under resp rubrik på sidan 10. Planområdet har minskats med anledning av geotekniska synpunkter, vilket även har medfört justeringar i beskrivningen.

MEDVERKANDE I PLANARBETET

Följande har medverkat från kommunen:

Planförfattare:	Mats Windmark, Miljö och Stadsbyggnad
Renritning:	Ann Augustsson, Miljö och Stadsbyggnad Jane Bensow, Miljö och Stadsbyggnad Irén Folden, Miljö och Stadsbyggnad Britt- Marie Käll, Miljö och Stadsbyggnad
Miljöfrågor:	Jan Engström, Miljö och Stadsbyggnad
Lantmäteri-frågor:	Karin Holmström, kommunala lantmäteri-myndigheten
Markfrågor, avtal mm:	Johnny Karlsson tekniska kontoret
VA-frågor:	Sten- Ove Dahllöf, tekniska kontoret

MILJÖ OCH STADSBYGGNAD

Håkan Björkman
Stadsbyggnadschef

Mats Windmark
planarkitekt