



UDDEVALLA KOMMUN  
MILJÖ OCH  
STADSBYGGNAD

## PROGRAMSAMRÅDSHANDLING

**PROGRAM** till  
detaljplan för

### **LJUNGSKILE CENTRUM**

Uddevalla kommun, Västra Götalands län

Upprättat av Miljö och Stadsbyggnad 20 augusti 2001

#### **BAKGRUND, SYFTE OCH MÅL**

Planprogrammet ska ange utgångspunkter och mål för det fortsatta planarbetet. Målen kan sammanfattas enligt följande:

\* Ljungskile centrum ska vara attraktivt såväl för de egna invånarna som för turister och andra besökare.

\* Detaljhandelns tyngdpunkt ska ligga kvar i Ljungskile centrum.

Centrum ska kunna inrymma utbyggnad av befintliga kontor, handel och annan service samt 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 nämnvärt försvåra fotgängarnas framkomlighet.

Vi ska försöka möjliggöra ett genomförande av nedanstående idéer (se sid 9 och följande), samt så långt möjligt försöka tillmötesgå de synpunkter som framkommer under samråden.

I detta skede är idéerna i huvudsak enbart Miljö och Stadsbyggnads, men avsikten är att programsamrådet ska förankra idéerna hos allmänheten, fastighetsägarna samt andra kommunala nämnder. Om ”motstridiga” intressen skulle uppstå kan den kommande planprocessen vara ett instrument att nå överenskommelser.

Det bör observeras att detaljplanen inte ensam kan styra detaljutformningen av t ex gatubeläggningar och trädplanteringar på allmän plats. Sådana frågor styrs i detaljprojekteringen kombinerat med vilka ekonomiska ramar som avsätts. Viktiga delar av planprogrammets idéer 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. I viss mån kan Tekniska nämndens kommande remissvar kanske ge en vägledning vad gäller omvandlingen på allmän plats. Förändringar på privat tomtmark har kommunen begränsad rådighet över och i genomförandet av gemensamhetsanläggningar är kommunen en part tillsammans med privata fastighetsägare.

#### **PLANOMRÅDET**

Planen är tänkt att omfatta i princip hela Ljungskile centrum mellan Bohusbanan och gamla E6, numera lv 650. I söder gränsar området till Skälläckerödsbäcken vid Ljungskilegården och i norr ingår i planområdet en tänkt vägkorsning norr om reningsverket.

En preliminär planavgränsning enligt ovan redovisas på programskissen.

Planområdet föreslås här bli ganska omfattande. Efter programsamrådet får avgöras om detaljplanen ska omfatta hela det föreslagna området eller om området måste delas upp i flera mindre detaljplaner med olika tidplaner/angelägenhetsgrad.

Planområdets areal är ..... hektar.

## **MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN**

Uddevalla kommun äger huvuddelen av den mark som inte utgör bebyggda tomter. Reningsverket och Ljungskilegården ägs av kommunen, medan järnvägsstationen och bangården ligger på SJs mark.

## **TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN**

## **Riksintressen enligt Miljöbalken**

Planområdet berörs av eller tangeras av följande riksintressen:

\* E6 utgör riksintresse för kommunikationer enl MB 3:8. Även lokalvägen, f d E6, ingår i riksintresset, eftersom den är en nödvändig förutsättning för motorvägens funktion.

\* Bohusbanan hävdas numera av Banverket som ett riksintresse enligt MB 3:8. Kommunen kan förmodligen ta ställning till detta anspråk i nästa omgång av Översiktsplanen. En preliminär bedömning från Miljö och Stadsbyggnad är att kommunen kan godta detta riksintresse

\* 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. Programremiss har skett under 1998. Intentionerna är att detaljhandeln även i framtiden ska vara kvar i Ljungskile centrum och att centrum i princip inte ska genomgå några radikala förändringar.

## **Detaljplaner**

Följande detaljplaner gäller i dag inom 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. Genomförandetid saknas. Det kan särskilt noteras att planen anger en ganska stor outnyttjad byggrätt på den yta som brukar kallas Ljungskile torg.

Lj 108, antagen av kommunfullmäktige 9 april 1991, berör motorvägen och dess lokalväg samt södra delen av planområdet. Genomförandetiden upphör 31 december 2001.

Lj 111, antagen av kommunfullmäktige 15 oktober 1993, gäller för bussterminalen. Genomförandetid saknas.

Följande detaljplaner finns strax utanför planområdet:

Lj 11, fastställd av Länsstyrelsen 21 september 1964, avser Ljungskilehems fastighet söder om planområdet. Genomförandetid saknas.

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

### **Strandskydd**

Strandskydd saknas inom och i närheten av planområdet.

## **NULÄGESBESKRIVNING och OMRÅDESFÖRUTSÄTTNINGAR**

### **Mark, topografi och vegetation**

Planområdet är påtagligt plant, men det tangeras av ett bergsområde vid reningsverket. De västra delarna är mark som blivit utfylld under 1900-talet och den gamla strandlinjen torde ha legat ungefär vid Vällebergsvägen. I söder finns en markant bäckravin vid Ljungskileparken/ Ljungskilegården. Större delen av området är exploaterad mark med vägar, gator, hus, tomter, parkeringsplatser etc. Utanför planområdet finns ”konstgjorda” slänter ner mot den nedsänkta delen av motorvägen.

### **Geotekniska förhållanden**

I samband med motorvägsprojektet gjordes omfattande geotekniska utredningar, bl a för att klarlägga släntstabiliteten före och efter byggandet av motorvägen. Genom att de geotekniska rekommendationerna följdes vid byggandet fick givetvis motorvägen och intilliggande områden en tillfredsställande släntstabilitet. För att minska risken för att en framtida exploatering skulle kunna försämra stabiliteten infördes särskilda planbestämmelser intill motorvägen. Dessa måste överföras i den nya detaljplanen. Även i övrigt är det lämpligt att georapporten för motorvägsprojektet studeras noggrant.

Bäckravinerna inom planområdet kan ev erfordra ytterligare utredning.

Val av grundläggningssätt för nybyggnader eller tillbyggnader är i första hand en fråga för bygglov-/ bygganmälan-skedet och inte för detaljplanen. Ett 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 de-

taljerad, projektanpassad geundersökning kan avgöras om annan grundläggning, t ex kompensationsgrundläggning, kan vara möjlig och mer fördelaktig.

### **Fornlämningar**

Inga kända fornlämningar finns inom eller i närheten av planområdet.

### **Bebyggelse 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 verksamheter i bottenvåningen och bostäder i övervåningen. Konsumbutiken, Restaurang Särila och församlingshemmet utgör några undantagen 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, post, apotek, banker, café, kontor, församlingshem, frikyrka, textilfabrik, taxistation, bussterminal och järnvägsstation. Strax norr om själva centrumområdet ligger Ljungskile avloppsreningsverk.

### **Vägar**

Området tangeras av motorvägen E6 samt dess lokalväg, länsväg 650. Den senare är ett nödvändigt komplement till motorvägen, dels för långsamgående fordon och dels som reserv vid eventuella tillfälliga avstängningar av motorvägen.

Genom planområdet går Vällebergsvägen, den förförda generationen av E 6/ riksväg 2. Den utgör Ljungskiles centrumgata med de allra flesta av ortens butiker.

### **Busstrafik**

Ljungskile bussterminal ligger strax väster om järnvägsstationen och granne med taxistationen. Härifrån finns förbindelse med Uddevalla, Göteborg, Ucklum, Råssbyn m fl. De flesta linjer går direkt in och ut från länsväg 650, men linje 823 går via Vällebergsvägen och Hälle Lider. Bl a gör den trånga korsningen vid Norströms hörna att andra linjestreckningar än Vällebergsvägen- Hälle Lider är svåra att åstadkomma.

### **Järnvägstrafik**

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

Västrafik och Banverket avser att bygga om tågstationens plattformar samt förbättra den gångöverfart som betjänar både tågresenärer och allmänheten. Byggstart kan ske sent under 2001 eller i början av 2002. Sedan många år diskuteras en ombyggnad av Hälle Liders plankorsning med Bohusbanan.

### **Parkering**

Inklusive viss tomtmark finns i dag 8 st "parkeringsområden" inom centrumområdet. Vissa områden består dels av markerade p-platser och dels av ytor som ändå brukar användas för parkering. Där det inte finns markerade platser är nedanstående antal p-platser ungefärligt beräknade.

\* Norr om järnvägsstationen finns en grusad p-yta som till stor del ägs av Ljungs församling, medan SJ äger resten. Den används främst av besökare till församlingshemmet. Ytan rymmer 30-35 bilar.

\* På stationsplanen finns stensatta trafikytor på SJs mark, som delvis är markerade p-platser. De är främst avsedda för tågresenärer. Ytan kan totalt inrymma ca 20-25 bilar.

\* Vid restaurang Särila finns kundparkering på tomtmark. Den inrymmer ca 22-24 markerade p-platser.

\* Mellan gamla E6 och Konsumbutiken finns en grusad yta som används bl a för pendlarparkering, återvinningsstation, inlastning och butikskunder. Den inrymmer ca 40 bilar. (Behandlas i separat detaljplan).

\* Utefter Vällebergsvägens mittre del finns ca 40 - 45 p-platser, delvis i målade rutor (Allmän plats)

\* Utefter Vällebergsvägens södra del finns ca 15 p-platser. (Allmän plats)

\* Vid torgets östra sida finns ca 33 p-platser. (Allmän plats)

\* Öster om ICA-butiken finns ca 35 p-platser på tomtmark

## **Störningar**

De störningar som kan beröra Ljungskile centrum är i princip trafikbuller från vägar och järnväg, vibrationer från järnvägen, bilavgaser, lukt från avloppsreningsverket. Det fortsatta planarbetet bör belysa dessa aspekter.

## **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.

## **IDÈER FÖR FÖRÄNDRINGAR/ OMRÅDETS DISPOSITION, Se de två programskisserna**

Kommunens ambition är att Ljungskiles detaljhandel ska ligga kvar i centrum och inte flytta ut till "externa" eller "halvexterna" lägen. Programområdet för Ljungskile Översiktsplan, som skedde 1998, ger också stöd för den uppfattningen. Trots att Ljungskile centrum är relativt stort är det dock inte helt lätt att åstadkomma ytor för t ex nyetablering eller större tillbyggnad av en butik i centrum. Problemet beror



delvis på markägarstrukturen, eftersom kommunens markinnehav är mycket begränsat. Några ”rivningsfärdiga” hus finns inte heller i centrum. Dessutom utgör ju Bohusbanan, de större vägarna samt naturförutsättningarna vissa restriktioner mot en centrumexpansion.

Nedan följer **Miljö och Stadsbyggnads förslag** till förändringar av Ljungskiles centrumområde.

Vad gäller Vällebergsvägen så finns det åtminstone två alternativa principer som kan diskuteras: bilfri gågata **eller** fortsatt tillåten biltrafik med fortsatt parkering. Miljö och Stadsbyggnad anser härvid det vara angeläget för Ljungskiles utveckling att Vällebergsvägen förblir tillåten för biltrafik och har korttidsparkering, men att fotgängarnas villkor förbättras betydligt. I dag är gångbanorna mycket smala och körytan med parkeringsytor är relativt breda. Markbeläggningen är i dag i huvudsak asfalt. Ett alternativ med en ren gågata i en så liten ort som Ljungskile skulle kunna innebära att butikerna tappar en del kunder, vilket givetvis inte är önskvärt.

Miljö och Stadsbyggnad förordar en ombyggnad av Vällebergsvägen som innebär uppsnyggning med trädplanteringar, nya markbeläggningar, cykelställ mm. På ömse sidor om Vällebergsvägens 5,5 - 6 meter breda körbanan 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 storgatsten medan mellanrummet utgörs av smågatsten. Utanför, på båda sidor, läggs 3 meter breda gångbanor som utgörs av släta betongplattor. Orienteringsplattor för synskadade läggs in i gångstråken. 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 33 - 35 p-platser inrymmas utefter Vällebergsvägen. Förslaget innebär att dagens snedparkering med utbackning på vägen, samt dagens mycket smala och varierande gångbanor ersätts med en modernare lösning.

Ljungskile torg byggs om så att den norra delen blir en hårdgjord yta för torghandel, evenemang, umgänge o dyl. Den skulle kunna beläggas med smågatsten. Där placeras även sittbänkar och träd. Parkeringen mot Bohusbanan utgår och ersätts av p-yta i södra kanten, se nästa

stycke. I kanten mot Bohusbanans banvall placeras i norr en lekplats i trafikskyddat läge samt i mitten en fast eller mobil scen. Befintlig fiskbod föreslås preliminärt ligga kvar. Eventuellt kan den hårdgjorda torgytan ”kompletteras” med en större eller mindre gräsyta.

Torget:s södra del utformas med samma beläggning som torget i övrigt för att ge enhetlighet, men p-platserna kan utformas i två ”skepp” där varje p-ruta utgörs av storgatsten. Ev kan pollare erfordras också. Vid stora ”evenemang” kan hela parkeringen stängas av för bilar och vid medelstora ”evenemang” kan halva parkeringen stängas. I övrigt

sammanhang torde torgytan räcka till med hela parkeringen i bruk. Torget beräknas inrymma max ca 22 + 18 p-platser. (Om fiskboden skulle tas bort inryms 22 + 22 p-platser).

Kommunen bör förbli huvudman för Vällebergsvägen och stora delar av torget, medan lekplats, scen mm kan förvaltas av t ex en samhälls-förening.

I Badhusparken vid Ljungskilegården möjliggörs en musikestrad.

Biltrafikmängden på Hälle Liders plankorsning med Bohusbanan bör hållas så låg som möjligt. T ex är det önskvärt att boende på Hälleområdet kör från Skafterödsvägen under Bohusbanans viadukt och ut på lv 650 (gamla E6) samt tar den till Ljungskile centrum. Gångbanan över Hälle Liders plankorsning föreslås göras genomgående för att förbättra trafiksäkerheten för fotgängarna. Om nuvarande belagda yta och bommar bibehålles innebär detta att körbanan inte kan medge möte mellan två bilar, vilket i sig kan "hålla nere" trafikmängden. Om körbanan skulle breddas medför det att 3-4 nya bommaskiner måste installeras, vilket medför en betydande kostnad.

Tjöstelsröd 2:10 föreslås få ny inlastning från baksidan, via 2:62 (över postens nuvarande inlastning). Syftet är bl a att ge pizzerian en bättre inlastning som inte kommer i konflikt med trafik och parkering på Vällebergsvägen. Pizzerian ges möjlighet till permanent uteservering på tomtmark ut mot Vällebergsvägen.

Banverket och Västtrafik bygger om tågstationen med två förhöjda sidoplattformar. Befintlig gångpassage förbättras.

Stationshuset är kulturhistoriskt värdefullt och ges skyddsbestämmelser. Även om byggnaden styckas av från järnvägsområdet är det ange-

läget att väntsalen och toaletterna blir kvar. Dessa betjänares även bussresenärer.

Stationsplanen rustas upp. P-platserna markeras tydligare och slänten mot väster görs som ett ”stenparti” med låga planteringar i stället för dagens höga buskar.

Den parkeringsyta som i huvudsak ägs av Ljungs församling snyggas upp samt ges ny tillfart mellan 1:6 och 1:9. P-ytan utgör dessutom tillfart till de två bostadshusen 1:69 och 1:146 (servitut finns redan).

Reningsverket ges möjlighet att byggas ut. Den bästa utbyggnadsriktningen förutsätter att Vällebergsvägen smalnas av. Det går att göra om den gamla korsningen Vällebergsvägen/ länsväg 650 i norr åter öppnas. Möjligheterna till det har ju ökat sedan motorvägen togs i bruk. Vägen förbi reningsverket smalnas ner till en gång- och cykelväg som läggs nära länsväg 650.

Byggrätten på den sk brandstationstomten ses över. I gällande plan är den avsedd för småindustri samt till verksamheten hörande bostadsändamål. Nu föreslås handel och hantverk. (Tomten bedöms inte vara lämplig för brandstation, vilket tidigare har diskuterats, och inte heller för bostäder).

Byggrätten och parkeringens utformning ses över inom det kvarter där Triåfabriken och restaurang Särila ligger.

På fastigheten Tjöstelsröd 1:4 medges en tillbyggnad av det västra huset, som i dag inrymmer bland annat glasmästeri. Tillbyggnaden kan inrymma kontor och verksamheter och möjligen bostäder om bullerberäkningar visar att så är möjligt.

Bäcken som ”rundar” Tjöstelsröd 1:4 är skyddsvärd och omgivningen ”rustas upp” till en naturliknande park

Gamla Shelltomten kan antingen vara en parkeringsplats med ganska många nya träd eller eventuellt en park. Den kulverterade bäcken strax öster om gamla bensinstationen öppnas delvis.

Rent allmänt kommer givetvis alla byggrätter kring befintliga byggnader att ses över för att medge tillbyggnader eller utbyte av vissa byggnader. I det fortsatta planarbetet får bedömas vilka byggnader som ska ges skyddsbestämmelser eller eventuellt rivningsförbud.

Konsums utbyggnad och parkeringen väster därom behandlas i en särskild detaljplan som avses ställas ut under hösten 2001.

ICAs planerade ombyggnad och mindre tillbyggnad bedöms preliminärt inrymmas i gällande detaljplan, men inarbetas givetvis också i den nya planen.

## **PLANARBETETS BEDRIVANDE**

Det här programmet har upprättats av Miljö och Stadsbyggnad med Mats Windmark som handläggare.

Efter programsamrådet sammanställs inkomna synpunkter och de förslag till åtgärder som föranleds av dessa. Därefter upprättas planhandlingar innehållande bl a plankarta, illustrationskarta samt plan- och genomförandebeskrivning. Planhandlingarna kommer att bli mer konkreta än vad planprogrammet är. Nytt samråd sker sedan. Slutlig avstämning sker genom utställning av detaljplanen. Målsättningen är att en detaljplan ska kunna antas senast sommaren 2002.

## **MILJÖ OCH STADSBYGGNAD**

Håkan Björkman

Mats Windmark