



UDDEVALLA KOMMUN
MILJÖ OCH STADSBYGGNAD

ANTAGANDEHANDLING

REDOGÖRELSE FÖR PROGRAMSAMRÅD tillhörande
Program till detaljplan för

LJUNGSKILE CENTRUM

Uddevalla kommun

Redogörelsen är upprättad av Miljö och Stadsbyggnad 26 juli 2002

HANDLÄGGNING AV PROGRAMSAMRÅDET

Planprogram upprättat den 20 augusti 2001 har skickats för samråd till kommunala, regionala och övriga instanser samt till berörda grannar. Samrådsmöte hölls i Ljungskilegården den 7 november 2001. Tidigare har hållits samrådsmöte bl a med Ljungskile företagarförenings medlemmar.

Planprogrammet föreslår eller diskuterar åtskilliga åtgärder som detaljplanen och Miljö- och stadsbyggnadsnämnden **inte** kan styra, t ex val av gatubeläggning, finansiering av ombyggnader och utformningsfrågor på privata tomter. Miljö och Stadsbyggnad ville ändå passa på att diskutera även sådana frågor i programsamrådet eftersom det för närvarande knappast finns något bättre forum för sådana diskussioner. Synpunkterna vidarebefordras till Tekniska kontoret som ju beslutar om genomförandefrågor på allmän plats och kommunägd tomtmark.

SAMMANDRAG AV INKOMNA SYNPUNKTER samt MILJÖ OCH STADSBYGGNADS KOMMENTARER

Allmänt

Nedan refereras inkomna synpunkter kortfattat. Vissa synpunkter kommenteras oavsett om själva detaljplanen egentligen kan styra frågan eller inte. Där inga kommentarer från Miljö och Stadsbyggnad finns är avsikten att försöka inarbeta eller uppfylla synpunkten i kommande detaljplan.

1 Länsstyrelsen, 28 november 2001

A *Föreliggande programskisser kan ligga till grund för det fortsatta planarbetet om bl a nedanstående beaktas:*

B *Vad gäller stabilitetsfrågorna mot motorvägen erfordras säkerställande planbestämmelser. Lokalstabiliteten vid bäckravinerna förutsätts klarläggas.*

Kommentarer: Planförslaget kommer att gå igenom med geotekniker för att se om ytterligare utredningar erfordras. De tidigare geotekniska rekommendationerna utefter E6 gäller givetvis fortfarande.

C *Det är viktigt att undersöka förutsättningarna för framtida planskilda korsningar vid Hälle Lider och vid stationshuset samt att reservera erforderlig mark. Den tänkta gångöverfarten vid stationen kan eventuell behöva justeras något i framtiden om bangården skulle byggas om. Plankorsningen vid Hälle Lider bör breddas.*

Kommentarer: Om bil- eller gångtunnel skulle byggas vid Hälle Lider behöver stora delar av Ljungskileparken tas i anspråk och flera värdefulla byggnader skulle behöva rivas, vilket vore helt olämpligt. (Jämför stadsplan Lj 22 som fastställdes år 1977). Miljö och Stadsbyggnad anser att plankorsningen vid Hälle Lider ska vara kvar med förbättrade villkor för fotgängarna. Tekniska kontoret avser utföra sådana åtgärder under år 2002. Utrymme för eventuell framtida gångtunnel avsätts norr om stationshuset där utrymme finns. Den ombyggnad av plattformarna som Banverket nyligen har utfört kommer inte att försvåra möjligheterna för en eventuell framtida gångtunnel under Bohusbanan.

D *Länsstyrelsen påpekar att inga byggnader bör tillkomma inom ett skyddsavstånd av 30 meter från Bohusbanan. Bostäder kräver större avstånd om inte särskilda åtgärder vidtas. Det är olämpligt att anlägga lekplats och scen i kanten mot Bohusbanan.*

Kommentarer: Helt nya byggrätter torde inte vara aktuella så nära Bohusbanan, såvida de inte ska betjäna själva banan. När det gäller ev tillbyggnad av befintliga byggnader bör kortare avstånd än 30 meter kunna godtas, åtminstone om tillbyggnaden inte medför att avståndet till banan minskar. Fast scen och lekplats på torget är inte längre aktuella.

E *Ett utökat byggnadsfritt område, 30 meter, gäller vid lv 680 (gamla E6). Trafiknätsanalysen bör nyttjas som idébank.*

Kommentarer: Miljö och Stadsbyggnad anser att 30 meter byggnadsfritt avstånd mot helt nya byggnader kan godtas även i detaljplanelagt område, om tillåten fordonshastighet är minst 70 km/ timma. När det gäller eventuella tillbyggnad av befintliga byggnader, såsom reningsverket, bör kortare avstånd kunna godtas. Vid södra korsningen med Vällebergsvägen är tillåten hastighet på båda vägarna 50 km/ timma och där borde ett mindre byggnadsfritt avstånd kunna accepteras. Det torde vara mycket liten sannolikhet för att hastigheten på denna del av lv 680 senare skulle kunna höjas. (Det kan noteras att gällande detaljplan här medger byggnader intill ca 15 meter från körbanekant på lv 680)

F *Bullersituationen från E6 och Bohusbanan bör belysas bättre. Även frågan om vibrationer bör analyseras.*

Kommentarer: Bullerberäkningar är nu gjorda och har infogats i planbeskrivningen.

1 G *Det är viktigt att tänka på behovet av skyddsavstånd till reningsverket. Nya verksamheter som ger upphov till klagomål bör inte etableras på "brandstations-tomten".*

Kommentarer: Brandstationstomten, som ligger ca 65 meter från reningsverket, torde av många skäl inte vara lämplig för bostäder, bl a med tanke på trafikbullret. Det bör fö noteras att Ljungskile avloppsreningsverk är helt inbyggt. Slammet förs över till en sluten container inomhus, varför störningarna torde bli betydligt mindre än vid de "utomhusverk" som naturvårdsverket torde syfta på i sin skrift "Bättre plats för arbete".

H *Fortsatt samarbete med Bohusläns muséum erfordras.*

Kommentarer: Instämmer.

2 Statens Geotekniska Institut, 12 november 2001

Se 1B ovan.

3 Banverket, 26 november 2001

Se 1C och 1D ovan. Banverket påminner om ett säkerhetsavstånd på 9 meter mellan spårmitt och närmaste väg/byggnad.

Kommentarer: Se 1 D ovan. Det bör noteras att Länsstyrelsen kräver ett betydligt större avstånd, åtminstone vid helt nya byggrätter.

4 Vägverket, 16 november 2001

A *Se 1 E ovan.*

B *Vägverket har i sitt första yttrande inte kommenterat planprogrammets förslaget att öppna Hälle Liders nordligaste del mot Lv 680. Efter förfrågan har följande synpunkter inkommit: Vägverket kan troligen acceptera en anslutning mellan Vällebergsvägen, Ulvesundsvägen och lv 680 om den görs i form av en cirkulationsplats. En sådan får fördelen att den bromsar hastigheterna på lv 680. Verket har troligen inte pengar inom överskådlig tid, varför kommunen förutsätts finansiera en sådan ombyggnad. Det är inte säkert att vägverket kan acceptera en utbyggnad av reningsverket mot lv 680.*

Kommentarer: Tekniska kontoret är mycket tveksamma till att låta reningsverksutbyggnaden finansiera en sådan vägombyggnad, som i och för sig kunde vara välgörande för trafiksäkerheten. Andra utbyggnadsmöjligheter för reningsverket diskuteras i stället. Miljö och Stadsbyggnad anser att detaljplanen ska möjliggöra ett ev framtida byggande av en cirkulationsplats om frågan skulle aktualiseras i framtiden. Tills vidare torde nuvarande vägar vid reningsverket bestå.

5 Bohusläns muséum, 30 november 2001

Kommande planförslag bör belysa hela centrumområdets upplevelsemässiga och kulturhistoriska värden.

6 Skanova (f d Telia), 9 oktober 2001

Ingen erinran.

7 Jernhusen, ägare av bl a stationshuset, 27 november 2001

A *Om skyddsbestämmelser på Stationshuset skulle medföra ekonomisk skada utgår Jernhusen från att kompensation kan komma i fråga.*

Kommentarer: Miljö och Stadsbyggnads preliminära bedömning är att fastighetsägaren inte kommer att vållas ekonomisk skada, men frågan kan utredas ytterligare.

B *Planprocessen får inte förhindra den avstyckning som är begärd vid stationshuset.*

Kommentarer: Förrättningen bedöms inte förhindra kommande planläggning.

C *Föreslår att bostadshuset (f d banvaktsstugan) norr om stationshuset ges möjlighet till avstyckning och därmed försäljning. I annat fall torde huset komma att rivas.*

Kommentarer: Planen medger avstyckning och bevarande för bostadsändamål, med tanke på bl a byggnadens miljömässiga och kulturhistoriska värden. För att östgående fotgängare som ämnar passera på gångöverfarten ska observera tågen i god tid bör en "sikttriangel" skapas utefter banan i riktning norrut mot järnvägstunneln. Därför läggs banvaktsstugans tomtgräns något innanför befintlig mur mot banan.

8 Västtrafik, 15 november 2001

A *Körvägar och hållplatser måste vara anpassade för boogiebussar.*

Kommentarer: Bör beaktas vid projektering. Detaljplanen torde erbjuda tillräckligt utrymme för boogiebussar.

B *Alla hållplatser och deras närområden måste vara handikappanpassade senast år 2010.*

Kommentarer: Bör beaktas vid projektering.

9 Ljungskile företagarförening, 28 november 2001

A *Finner det otillfredsställande att ett mer komplett planförslag med preliminär genomförandeplan ännu inte föreligger. Det är hög tid att någonting händer snabbt för att Ljungskile ska kunna fortsätta att vara ett levande affärscentrum.*

Kommentarer: Planarbetet görs nu så snabbt som möjligt. Många förbättringar torde dock kunna göras redan nu med stöd av gällande detaljplan. Det viktiga är att såväl Tekniska nämnden som enskilda fastighetsägare snarast lägger in "ombyggnadspengar" i sina resp budgetar.

B *Ljungskile centrum måste göras attraktivt från nya och gamla E6. Miljöstationen måste antingen flyttas eller göras mindre synlig. De bef och planerade p-platserna måste döljas för att inte bli oattraktiva, tomma, upplysta ytor under icke affärstid. Gamla Shelltomten måste snyggas till och får inte vara övernattningsplats för lastbilar.*

Kommentarer: Gamla Shelltomten föreslås bli en p-plats för personbilar, omgiven av planteringar och en ny liten park. Parkeringen är tänkt såväl för butikskunder som för besökare till Ljungskilegården. Bäckens kulvertering avses delvis tas bort så att fåran blir öppen.

P-platserna utefter gamla E6 får inte bli så inbäddade/ dolda att de inte syns. Det finns motsättningar mellan obelysta p-platser och känslan av trygghet respektive

mellan önskemålet om (små) diskreta p-platser och tillgången på p-platser för butikskunderna.

9 C Förslagen för torget bör omarbetas.

Kommentarer: Torget har omarbetats, även om inte alla frågor styrs i detaljplanen. Tanken på en fast scen är nu övergiven. P-ytan i söder har flyttats längre från bäcken vilket gör att själva torgytan i norr har blivit mindre, vilket inte är någon nackdel.

D Förslagen för Vällebergsvägen är bra.

E Finansieringen av p-ytorna vållar bekymmer. P-avgifter för bilisterna/kunderna är inte bra och butikerna har svårt att bidra till finansieringen.

Kommentarer: Detaljplanen i sig styr bara delvis dessa frågor. Se tekniska nämndens yttrande nedan.

F Förslaget om iordningställande av Hälle Liders järnvägs korsning med ordentlig gångbana är bra.

10 Stiftelsen Ljungskilehem, 23 oktober 2001

Gamla Shelltomten ska vara park som ansluter till Ljungskilegårdsparken.

Kommentarer: Se 9 B ovan.

11 Hyresgästföreningen, 27 november 2001

A Gamla Shelltomten ska vara park och inte parkering.

Kommentarer: Se 9B ovan.

B Handikapparkering behövs vid Konsum.

Kommentarer: Vidarebefordras till Tekniska kontoret. Detaljplanen styr inte sådana frågor.

C Norra delen av Vällebergsvägen får inte öppnas mot gamla E6.

Kommentarer: Se 4 B ovan.

D Planområdets västra del mot E6 bör upprustas.

Kommentarer: Instämmer. Det är också planens avsikt.

12 Kulturnämnden, 21 november 2001

A Bevarandeperspektivet borde gjorts synligt redan i målen för planarbetet

Kommentarer: Programmet anger ju egentligen inte någon rivning, utan utgår i mångt och mycket från befintliga byggnader, vilket kan ses som en form av bevarandeperspektiv. I planförslaget ligger konkreta förslag på rivningsförbud eller skyddsbestämmelser.

B I planområdet finns ett antal byggnader med stort eller mycket stort kulturhistoriskt värde, vilka bör ges skyddsbestämmelser. Det kommande kulturminnesvårdsprogrammet bör studeras noga vid kommande planarbete.

Kommentarer: Instämmer.

12 C När områdets kvalitet höjs förutsätts också medel avsättas till konstnärlig utsmyckning.

Kommentarer: Den kommande detaljplanen och Plan- och bygglagen kan inte styra dessa frågor, varför kulturnämnden föreslås kontakta Tekniska nämnden och de privata byggherrarna.

13 Fritid Uddevalla, 28 december 2001

A Har inget att erinra mot planens mål men har några synpunkter:

B Ifrågasätter om parkerade bilar i direkt anslutning till Vällebergsvägens förbättrade gångstråk är trivselhöjande. Antalet p-platser bör vara litet och hastighetsdämpande åtgärder behövs.

Kommentarer: Planering är alltid en avvägning mellan olika aspekter. Miljö och Stadsbyggnad vidhåller att en rimlig avvägning har gjorts mellan fotgängarnas trivsel och biltillgängligheten.

C Gångstråket får en abrupt avslutning vid Konsum. Det finns ett synnerligen starkt behov av att fortsätta stråket till bussterminalen.

Kommentarer: Studeras vidare.

D Det behövs en plan asfalterad aktivitetsyta för t ex skateboardramp, t ex nära fritidsgården.

Kommentarer: Fritidsgårdens tomt kan utökas något mot norr.

14 Socialnämnden, 21 november 2001

A Det är synnerligen viktigt med snabba förbättringar för fotgängare som ska korsa Bohusbanan, både vid stationen och Hälle Liders. De nyttjas av en stor mängd skolbarn, äldre och handikappade och för alla grupper är en säker framkomlighet ett måste.

Kommentarer: Banverket har nyligen slutfört arbetena vid järnvägsstationen. Tekniska kontoret uppger att ombyggnad av Hälle Liders gångbana på järnvägsövergången ska vara klar under hösten 2002.

B Beläggningar med smågatsten kan vara ett stort hinder för framkomligheten med rullstol, rollator och barnvagn, vilket måste beaktas vid projekteringen.

Kommentarer: De nya gångbanorna avses preliminärt beläggas med släta betongplattor samt sk sinusplattor som ger ”ledlinjer” för synskadade.

C Bäckravinerna är viktiga oaser för människor och fiskar.

Kommentarer: Instämmer. Planen avser att säkerställa ravinerna.

D Möjligheterna att minska järnvägsbullret på torget bör undersökas.

Kommentarer: Miljö och Stadsbyggnad bedömer att järnvägsbullret på torget inte är något stort problem.

15 Tekniska nämnden, 10 december 2001

A *Har ingen erinran mot ambitionen i programförslaget. Bl a är det inte aktuellt att ändra Vällebergsvägens status som "genomfartsgata", men den behöver rustas upp och trafiksäkerheten förbättras.*

Kommentarer: Instämmer.

B *Den tillbyggnad som föreslås på Tjöstelsröd 1:4 är olämplig eftersom den kommer nära befintlig VA-ledningsnät och pumpstation. En flyttning av byggnaden längre söderut är att föredra.*

Kommentarer: Planen utformas i nära samarbete med såväl Tekniska kontoret som fastighetsägaren. Flyttning av VA-ledningar som inte är kopplade till normalt underhåll torde bekostas av fastighetsägaren. Det behöver troligen upprättas ett avtal mellan fastighetsägaren och kommunen.

C *Det förutsätts att fastighetsägare och verksamhetsutövare i området tar sin del i kostnaderna för att anordna och driva nödvändig bilparkering. En p-utredning bör göras i planarbetet.*

Kommentarer: Noteras.

D *Investeringskostnaderna kommer att detaljberäknas när planförslaget tagit fastare form och ställning till dessa måste tas och under hand inarbetas i kontorets investeringsbudget (i konkurrens med andra objekt).*

Kommentarer: Miljö och Stadsbyggnad kan tycka att en ombyggnad av Vällebergsvägen skulle behöva prioriteras ganska högt, eftersom det var många år sedan som kommunen gjorde satsningar på Ljungskile centrum, förutom bussterminalen..

E *Ombyggnad av Hälle Liders plankorsning med Bohusbanan är redan budgeterad.*

Kommentarer: Detta noteras med tillfredsställelse.

16 Näringsliv och arbetsmarknad, 7 januari 2002

En plan över Ljungskile centrum bör i första hand redovisa möjligheterna till expansion av handel och kontor, väl anpassat till ortens förutsättningar.

Kommentarer: Instämmer. Även viss bostadsutbyggnad efterfrågas, bl a av dem som vill säljer sin villa när barnen är utflugna.

Följande har inget att erinra/ inga synpunkter/ tillstyrker:

17 Uddevalla energi, 7 december 2001

18 Polismyndigheten 11 oktober 2001

19 Barn och Utbildning 13 november 2001

MILJÖ OCH STADSBYGGNAD

Håkan Björkman

Mats Windmark