

ANTAGANDEHANDLING
 Detaljplan för ett område vid

UTSIKTSVÄGEN I Ljungskile

Ljungs-Kärr 1:8, 1:60 m fl
 Uddevalla kommun

Upprättad av Miljö och Stadsbyggnad 17 februari 2005,
Reviderad 21 april 2005

SAMMANFATTNING, SYFTE

Detaljplanen syftar till att skapa en eller två nya tomter för flerbostadshus med tillsammans ca 40 - 60 bostäder, samt en ny förskoletomt. Närmast Uddevallavägen föreslås i nordväst en tomt som kan inrymma flerbostadshus eller handel/kontor. Biltillfarten till det nya området är tänkt från Utsiktsvägen, förlagd i en ny sträckning. Några befintliga villor ingår också i planen. Befintligt villaområde vid Kärrängsvägen m fl ingår inte i planen, men får ändrad tillfart via nya Utsiktsvägen.

HANDLINGAR

Detaljplanen består av en plankarta 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, daterad 5 november 2002
- [x] samrådsredogörelse
- [x] utlåtande efter utställning
- [x] fastighetsförteckning

Dessutom finns följande handlingar (ej upprättade av Uddevalla kommun):

- [x] geoteknisk Rapport, Bohusgeo 2005-02-28
(MSB arkiv nr 5050-06)
- [x] geoteknisk PM, Bohusgeo 2005-03-21
(MSBs arkiv nr 5050-6)
- [x] trafikbullerberäkning, Rådhuset arkitekter
- [x] Inventering och fiskeribiologisk bedömning, Kärrbäcken, Thorsson & Åberg, datum

BAKGRUND OCH SYFTE

I Ljungskile råder det stor efterfrågan på mark för flerbostadshus och småhus. Vid Ljungs - Berg norr om rastplatsen har det påbörjats ett programarbete för ett 10-tal villatomter och inom Trikåfabrikens tomt har det påbörjats ett programarbete med målsättningen att skapa ett 30-tal lägenheter i flerbostadshus. De enda stora helt obebyggda

markområdena i Ljungskile centrum ligger inom Bohusbanans skyddsområde, vilket ju inte får bebyggas. En exploatering av området vid Utsiktsvägen är helt i enlighet med översiktsplanen. I detta perspektiv bedöms nu aktuellt område vara mycket intressant för nya bostäder. Det har ett relativt kort avstånd till Ljungskile centrum och man kan nå centrum till fots och per cykel utan att passera några besvärande backar. Busshållplats ligger mycket nära och avståndet till järnvägsstationen och bussterminalen är ganska kort.

Det påbörjades ett detaljplanearbete för detta område redan i början av 1980-talet, men arbetet avbröts av olika anledningar efter en tid. Nu föreliggande planprogram och detaljplanehandlingar ska betraktas som ett helt nytt ärende.

Denna plan är baserad på ett detaljplaneprogram som var föremål för samråd under sommaren och hösten 2002, se särskild redogörelse. Efter programsamrådet beslutade Miljö- och stadsbyggnadsnämnden att programmets delområden A och C inte ska ingå i denna första detaljplan. Dessa delområden är avsedda för villatomter och kommer i senare detaljplaner.

PLANDATA

Detaljplanen avgränsas i norr av området kring nuvarande Utsiktsvägen och i söder av Kärrängsvägen och "Kärrbäcken". Den östra avgränsningen utgörs också av bäcken. I väster ingår en del av Uddevallavägen i planen.

Planområdets areal är ca 5,7 hektar.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Riksintressen enl Miljöbalken

Följande riksintressen finns relativt nära planområdet:

* E6 utgör riksintresse för kommunikationer enl. MB 3:8. Även lokalvägen lv 680 (Uddevallavägen, f d E6) ingår i riksintresset, eftersom den är en nödvändig förutsättning för motorvägens funktion. Lokalvägen ligger inom planområdet.

* Bohusbanan utgör riksintresse för kommunikationer enl. MB 3:8.

* Den del av Ljungskile 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 inte hinder för utvecklingen av bl a befintliga tätorter).

Översiktsplan

Ljungskile områdesplan, antagen av kommunfullmäktige 1983, gäller såsom fördjupning av den kommunomfattande översiktsplanen ÖP2002. Den anger "Kärrområdet" som ett utbyggnadsområde för bostäder samt innehåller även en förskoletomt.

Arbetet med en ny fördjupning av översiktsplanen för Ljungskile har påbörjats. Det finns inga tankar på någon förändring i "Kärrområdet" jämfört med områdesplanen.

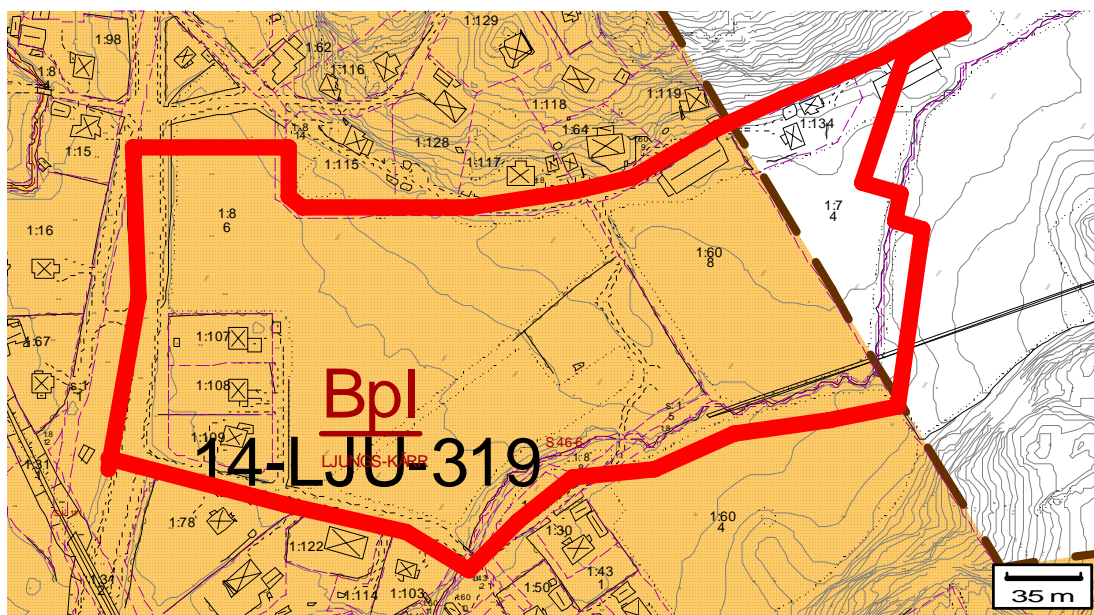
Detaljplaner

Inom och intill planområdet gäller detaljplan **Lj 1**, fastställd av länsstyrelsen 26 mars 1943. Den omfattade en stor del av Ljungskile tätort, och det nu aktuella planområdet var avsett för villabebyggelse. De delar som inte är genomförda har en utformning och inriktning som i dag inte känns aktuella. Planen saknar genomförandetid.

Den östligaste delen av planområdet, vilken berör fastigheterna Ljungs-Kärr 1:7 och 1:134, saknar detaljplan.

Ett tidigare detaljplanearbete för nya bostäder mm på Ljungs - Kärr avbröts år 1986. Det innehöll bl a flerbostadshus och en förskola.

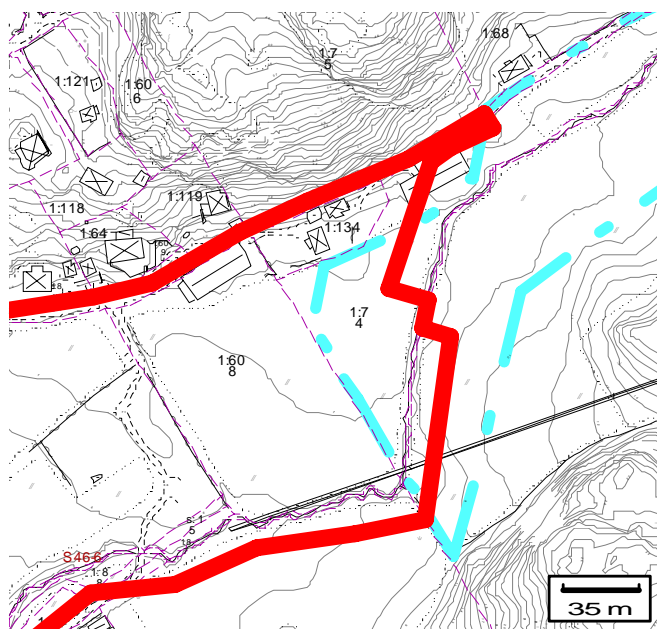
Vid Dalahöjdsvägen strax norr om planområdet är det påbörjat ett planarbete med syfte att få fram 5-8 villatomter. Ombyggnadskostnaden för tillfartsvägen är inte finansierad varför planarbetet för närvarande vilar.



Ljungs-Kärr 1:7 är inte tidigare detaljplanlagd

Strandskydd

Strandskydd finns utefter bäcken inom fastigheten Ljungs - Kärr 1:7. Miljö- och stadsbyggnad har inte lyckats få fram något namn på bäcken, men använder "Kärrbäcken" som arbetsnamn. Exploateringen berör en del av det strandskyddade området. Miljö och Stadsbyggnad har anlitat en konsult som har granskat detaljplanens påverkan på "Kärrbäcken". Enligt rapporten kommer exploateringen inte att påverka bäckens naturvärden negativt, t ex vad avser fiskets intressen. Vid den framtida skötseln av bäckravinen är det viktigt att skuggande vegetation bibehålles resp. tillåts växa upp i "lagom" omfattning. Konsulten och Miljö och Stadsbyggnad anser att de skyddsvärda områdena, inom och utom strandskyddat område, finns närmast intill bäckfåran, alltså enbart inom det område som planen anger som "allmän plats, natur".



Planområdet begränsas ungefärligen av den röda linjen och strandskyddet begränsas av den blå linjen

Miljökonsekvensbeskrivning

Någon separat miljökonsekvensbeskrivning har inte upprättats utan planens konsekvenser beskrivs under resp rubrik.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Avvägning enl Miljöbalken

Miljö och Stadsbyggnad bedömer att detaljplanen inte innebär någon konflikt med Miljöbalkens hushållnings- eller allmänna bestämmelser.

Mark, topografi och vegetation

Den tänkta exploateringsmarken är i huvudsak f d åkermark med sparsam träd- och buskvegetation. Mitt på det stora kvarteret fanns tidigare ett bostadshus och ladugård i en stor trädgård med åtskilliga träd och buskar. Det finns vegetation kvar och några av träden är en tillgång som med fördel kan bevaras.



Rester av den gamla trädgården i det stora nya kvarteret

Bäcken, bäckravinen och dess vegetationsridå är viktiga att bevara. De är värdefulla för växt- och djurlivet, för landskapsbilden/stadsbilden och som vindskydd. På några ställen bör kommunen se till att vegetationsridån stärks. Den föreslagna kvartersmarken är lagd på behörigt avstånd från de skyddsvärda områdena.

Norr om Utsiktsvägen (utanför planområdet) finns ett bergsområde med en ganska brant söderslutning som innehåller några villatomter.

Söder om planområdet finns i väster ett äldre villaområde och i öster f d åkermark.

Geotekniska förhållanden

I samband med det tidigare detaljplanearbetet i mitten av 1980-talet gjordes en geoteknisk utredning. Den har kompletterats, bl a för att motsvara moderna krav på beräkningar av släntstabiliteten mot bäckravinen.

Släntstabiliteten (säkerheten mot skred) bedöms vara tillfredsställande, och den planerade bebyggelsen bedöms inte medföra att stabiliteten blir otillfredsställande. Vid den bäckfåran som finns inom områdets östra och södra del bedöms säkerheten vara tillfredsställande för c+fi-analys, (beräknad säkerhetsfaktor över 2), men lokalt otillfredsställande för kombinerad analys. De glidytor för vilka stabiliteten är otillfredsställande med kombinerad analys är emellertid små och bakåtgripande skred beräknas inte kunna uppkomma. Den zon som berörs av dessa mindre glidytor bedöms som mest kunna påverka ett område 5- 10 meter från bäckfåran, d v s de för bebyggelse planerade områdena berörs inte.

Viss erosion förekommer sannolikt i bäckfåran vilket kan medföra att mindre, lokala släntskred kan uppkomma. Bebyggelsen (befintlig och planerad) är emellertid belägen på förhållandevis stort avstånd och bedöms inte kunna bli påverkad. Ett relativt stort område på båda sidorna om bäckfåran är i planen avsatt som "NATUR" och ett eventuellt släntskred bedöms inte kunna påverka områdena utanför NATUR

Risken för nedfall av stenblock som kan påverka det återstående planområdet bedöms som mycket låg.

Val av grundläggningssätt för nybyggnader eller tillbyggnader är i första hand en fråga för bygglov-/ bygganmälnskedet och inte för detaljplanen. Jordlagrens sammansättning och fasthet varierar kraftigt inom området, varför flera olika grundläggningssätt är tänkbara.

På flera punkter har organisk jord påträffats ner till 3-4 meter under markytan. Om marken belastas bedöms långtidsättningar kunna uppkomma. Där förutsätts att byggnader grundlägges med stödpålar eller kohesionspålar. Alternativt kan i en del fall den organiska jorden schaktas bort och ersättas med packad friktionsjord, varefter en ytlig grundläggning är möjlig. Eftersom förekomsten av den organiska jorden varierar kraftigt erfordras geotekniska undersökningar för de enskilda byggnaderna. Det är viktigt att likartade förutsättningar skapas för de enskilda byggnaderna. Om en ytlig grundläggning eller kohesionspålar väljes kan ytterligare undersökningar av lerans sättnings-egenskaper erfordras.

I den punkt där lerans sättningsegenskaper har undersökts kan belastningar påföras leran utan att långtidsättningar uppkommer eller att förhållandevis små sådana uppkommer. Lerans egenskaper kan vara relativt likartade inom hela området.

Översvänningsrisker

Intervju har skett med en person som bor intill bäcken sedan många år. Enligt honom har det vid mycket ihållande regn inträffat att bäcken varit fylld till brädden. Vid dessa tillfällen har det funnits löst "skräp", såsom grenar och plankstumpar, vilka har blockerat vägtrumorna. Miljö och Stadsbyggnad bedömer att det inte finns någon nämnvärd risk för skadliga översvämningar under förutsättningar att kommunen

håller bäcken under uppsikt vad gäller förekomst av skräp och främmande föremål. Schaktning eller andra ingrepp i bäckfåran får inte ske och behöver inte heller göras. Vägtrummor på nya platser blir knappast aktuellt. Vid ev utbyte av vägtrummor under bef vägar kan byte till större dimension övervägas.

Fornlämningar

Efter den minskning av planområdet som gjordes efter plansamrådet erfordras inga arkeologiska utredningar med anledning av detaljplanen.

Bebyggelse och service

Inom planområdet finns några villor utefter Uddevallavägen och en vid Utsiktsvägen. Vid Utsiktsvägen finns också två gamla ladugårdar, varav den ena i dag delvis används som stall och den andra fungerar som förråd. Det finns inga byggnader inom planområdet med så stora skyddsvärden att rivningsförbud eller skyddsbestämmelser behövs.



Ladugården inom den östra delen av planen kommer att rivas



Villor utefter Uddevallavägen, sedda från öster

Det stora nybyggnadskvarteret är i dag helt obebyggt. Det föreslås innehålla en förskoletomt för 3-5 avdelningar samt bostäder, i första hand flerbostadshus i 1-2 våningar. De kan utformas som radhus eller parhus, men även mer konventionella 2-planshus med separata lägenheter i bottenplanet resp. i överplanet kan bli aktuella. Trapporna kan då vara utvändiga eller invändiga. Flerbostadshusen föreslås i första hand upplåtas med hyresrätt eftersom det i Ljungskile råder efterfrågan på denna boendeform. Vid den förfrågan som Tekniska kontoret gjorde till "marknaden" i början av år 2003 var det endast Ljungskilehem som visade intresse av att bli exploatör för flerbostadshus, och då inom en del av kvarteret. I november 2004 har dess styrelse anmält intresse för att bygga bostäder i hela kvarteret, förutom inom förskoletomten.

Om inte Ljungskilehem hade varit aktuella skulle planen kunna innehålla bostadsrätter, eller gruppbyggda småhus med äganderätt. Givetvis skulle flera olika upplåtelseformer kunna förekomma inom kvarteret.

Endast plankartan är juridiskt bindande och den visade illustrationen med röda linjer anger bara ett av "oändligt" många tänkbara exempel på hur husen kan placeras och utformas. Den innehåller 12 huskroppar med 2-6 bostäder i varje. Som mest bedöms ett 60-tal bostäder kunna inrymmas här, men troligen blir det 40-50 st. Planen i sig maximerar inte antalet bostäder, utan det är enbart byggnadernas volymer som styrs av yt- och höjdbegränsningar. Av bostadstomtens yta får högst en fjärdedel bebyggas.

Den illustrerade förskoletomten har en areal av ca 8 280 kvm. (En gammal tumregel är minst 80 kvm tomtyta per barn). Miljö och Stadsbyggnad bedömer att tomten i vart fall inte behöver göras större än vad illustrationen visar. Förvaltningen föreslår att förskoletomten placeras i väster, såsom illustrationen visar, men detaljplanen medger att förskola får placeras fritt inom kvarteret.

Mellan Dalahöjdsvägen och nya Utsiktsvägen föreslås närmast Uddevallavägen en tomt för handel, hantverk, kontor eller småindustri. Längre in på Utsiktsvägen, i höjd med 1:119 föreslås den gamla ladugården planläggas för samma ändamål. Om ladugården rivs kan där i stället uppföras bostäder.

Avståndet till Ljungskile centrum är ca 850 meter. Ljungskile är ju kommunens andra tätort efter Uddevalla och har ett tämligen komplett utbud av offentlig och kommersiell service. Från Dalahöjdsvägen är det 400 meter till Ljungskiles stora småindustriområde Aröd.

Byggherrar och blivande boende i planområdet måste informeras om att områdena öster och söder om bäcken på sikt är avsett att exploateras med villatomter.

Tillgänglighet för rörelsehindrade m fl

Tillgängligheten för rörelsehindrade måste tillgodoses så långt det är möjligt. Samtidigt underlättas även framkomligheten för t ex barnvagnsekipage. Terrängen i sig är så plan att det torde finnas goda möjligheter att klara tillgänglighetskraven. Inom resp. tomt måste tillgänglighetskraven särskilt beaktas vid projekteringen.

Naturmiljö och rekreation

Området allra närmast bäcken har stora naturvärden och ett visst rekreativt värde. Mycket stora naturområden finns såväl norr som sydost om planområdet.

Busstrafik

Busshållplats finns på Uddevallavägen i höjd med fastigheterna 1:15 respektive 1:84. Den ligger på busslinjen Ljungskile – Uddevalla och trafikeras med ca 10 turer i vardera riktningen. Den nya lokalbusslinjen i Ljungskile trafikerar också denna hållplats. Detaljplanen innehåller tankar på en ombyggnad av det övergångsställe som bl a betjänar bussresenärerna, se nedan. I övrigt hänvisas till Ljungskile bussterminal i centrum som har expressbussförbindelser med bl a Göteborg, Kungälv, Lysekil, Smögen och Strömstad. Sist men inte minst hänvisas till Ljungskile järnvägsstation.

Järnvägstrafik

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

Vägar, gång- och cykeltrafik och biltrafik

Området tangeras av Uddevallavägen, länsväg 680, som är lokalväg till E6. Den är ett nödvändigt komplement till motorvägen, dels för lokal biltrafik, dels för långsamgående fordon som inte får trafikera motorvägen, dels som reserv vid eventuella tillfälliga avstängningar av motorvägen. (Det senare fallet torde endast inträffa i undantagsfall eftersom vägverket vid driftsstörningar på motorvägar oftast låter trafiken samsas om 2-3 av motorvägens 4 körfält). Tillåten hastighet på Uddevallavägen i höjd med planområdet är i dag 70 km/timma. Med tanke på att tätorten i och med planen växer norrut och knyts samman med Aröds industriområde anser kommunen att tillåten hastighet bör sänkas till 50 km/timma på denna del av Uddevallavägen. Gångpassagen vid busshållplatserna upplevs redan i dag som mycket osäker, varför kommunen föreslår en ombyggnad. Den kan utformas med förhöjd och/ eller avsmalnad körbana samt ev. med mittrefug. Nuvarande gång- och cykelväg utefter Uddevallavägen löper från Ljungskile centrum och föreslås förlängas, i första hand genom planområdet, men på sikt ända fram till Aröds industriområde. Länsvägens ganska breda körbana kan då smalnans av för att erbjuda plats för gång- och cykelbanan samtidigt som man därmed markerar att bilarnas hastighet ska minska jämfört med i dag. Övergångsstället föreslås placeras mitt för gång- och cykelbanan på nya Utsiktsvägen. Kommunen anser att ovannämnda ombyggnader bör utföras av vägverket som ju är vägghållare för lv 680. Det bör dock betonas att det i dagsläget inte finns några pengar budgeterade för en utbyggnad av gång- och cykelbanan till Aröd.

Omedelbart nordväst om planområdet har Dalahöjdsvägen och Utsiktsvägen i dag en gemensam anslutning till Uddevallavägen. I planområdets sydvästra hörn ansluter Kärrängsvägen till Uddevallavägen. Planen innebär att Utsiktsvägens anslutning flyttas ca 85 meter längre söderut medan Dalahöjdsvägens anslutning ligger kvar. Därmed finns en teknisk möjlighet att bygga om Dalahöjdsvägen så att dess backe blir mindre brant. Finansieringen av en sådan åtgärd är dock inte löst, och frågan måste troligen behandlas i en särskild detaljplan. Samtidigt tas gamla Utsiktsvägen bort över bl a bostadsfastigheten Ljungs - Kärr 1:115. Kärrängsvägens anslutning till Uddevallavägen stängs av för biltrafik men bibehålls för gång- och cykeltrafik. I stället leds Kärrängsvägen upp till Utsiktsvägens nya anslutning.

Omläggningen av Utsiktsvägen kan ske i flera etapper västerifrån, där den första slutar ungefär i höjd med fastigheten Ljungs - Kärr 1:117. Därmed betjänas förskoletomten samt den västra delen av den nya bostadsbebyggelsen. Den andra etappen av vägen genomförs troligen

först när utbyggnaden av den östra delen av flerbostadshustomten aktualiseras. Det kan dock tänkas att hela flerbostadstomten exploateras i ett sammanhang. Den sista etappen av nya Utsiktsvägen behöver byggas först när villaområdet öster om planområdet ska exploateras, (vilket kräver en särskild detaljplan). Med undantag av den västliga delen avses gamla Utsiktsvägen bibehållas som tillfart till befintliga villatomter samt som gång- och cykelstråk. Den västligaste delen av nya Utsiktsvägen förses med en separat gång- och cykelbana.

Parkering mm

All bebyggelse ska tillgodose sitt parkeringsbehov, inkl gästparkering, på den egna tomten.

Vatten och avlopp

Det kommunala verksamhetsområdet för spillvatten kommer att utökas så att hela planområdet ingår. Mindre delar av gamla Kärr kan troligen VA-anslutas om VA-ledningarna ändå dras förbi tomten. Annars är VA-utbyggnad i gamla Kärr ett särskilt projekt som delvis kan ske med stöd av den gamla detaljplanen.

Uppvärmning

Möjligheterna att använda solenergi eller andra alternativa sätt för uppvärmning och varmvattenproduktion bör beaktas vid bygglovgivningen. Uppvärmning med oljepanna är olämpligt bl a eftersom olja är en icke förnyelsebar resurs.

I Ljungskile finns det inget fjärrvärmenät, men däremot bör en lokal gemensam värmecentral för såväl förskolan som de nya bostäderna övervägas. Ljungskilehem vill diskutera en sådan lösning med kommunen som ju är förskolans byggherre.

Elförsörjning

En ny transformatorstation placeras centralt i området.

Sophämtning

För sophämtningen svarar Uddevalla kommun

Miljökonsekvenser

Trafikbuller

Bullerberäkningar har gjorts och de redovisas längre ned i texten.

Riktvärden mm

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

Vägtrafikbuller 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

Vägtrafikbuller 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 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 kan normalt inte sammanvägas eftersom de har så helt olika karaktär.

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". Fasadrektion på lovartsidan kan medföra att bullernivån blir 3 dB(A) högre än frifältsvärdet. Tilläggas kan att beräkningsmetoderna enligt akustikkonsulter är "konservativa" vilket innebär att uppmätta värden kan vara något bättre än beräknade värden.

Vägtrafikbuller

Beräknade bullernivåer

Inom planområdet är det bullret från Uddevallavägen som kan bli störande för bostäder och förskola, men i kalkylerna nedan har en sammanvägning skett mellan Uddevallavägen, Ulvesundsvägen och E6. På nya Utsiktsvägen blir fordonens hastigheter högst ca 35 km/timme varför påverkan på bostäderna torde bli minimal.

En vägtrafikbullerberäkning har utförts av Rådhuset arkitekter AB 4 februari 2004 och den har givit nedanstående resultat. Kalkylerad hastighet på Uddevallavägen är 70 km/timme. Om kommunens resonemang ovan leder till att hastigheten på Uddevallavägen sänks till 50 km/timme blir bullernivåerna lägre. Samtliga värden är utomhus frifältsvärden om inget annat anges.

Vid den befintliga villatomten Ljungs - Kärr 1:108:

- * 26 dB(A) ekvivalentnivå inomhus
- * 43 dB(A) maximalnivå inomhus (nattetid)
- * 54 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- * 70 dB(A) maximalnivå vid fasad mot Uddevallavägen

Flerbostadshuset öster om Ljungs - Kärr 1:107 – 109 ligger minst 45 meter längre bort och har något bättre avskärmning. De får därför märkbart lägre bullernivåer än ovan beräknade.

Tomten norr om Ljungs - Kärr 1:107 ligger närmare Uddevallavägen. Den får därmed högre bullernivåer än ovan beräknade.

Bedömning vid 70 km/timme på Uddevallavägen

Miljö och Stadsbyggnad gör följande bedömning för villorna 1:107 – 1:109.

- * Ekvivalentnivån inomhus: Riktvärdena uppnås med viss marginal.
- * Maximalnivån inomhus nattetid: Riktvärdena uppnås med viss marginal
- * Ekvivalentnivån utomhus vid fasad: Riktvärdena uppnås.
- * Maximalnivån på uteplats i anslutning till bostad: Riktvärdena uppnås ganska precis.

Det är av flera skäl önskvärt att bilarnas hastigheter på Uddevallavägen inte nämnvärt överstiger 50 km/timme. Utformningen av det planerade övergångsstället torde i stället medföra att hastigheten snarare

kryper ner mot 40 km/timma. Om dessa förändringar genomförs ökar marginalerna gentemot riktvärdena betydligt.

Järnvägstrafikbuller

Beräknade nivåer

En tågtrafikbullerutredning har utförts av Rådhuset Arkitekter AB 6 februari 2003 och den har givit nedanstående resultat. Samtliga värden är utomhus frifältsvärden om inget annat anges:

Vid den befintliga villatomten Ljungs - Kärr 1:108

- * 21 dB(A) ekvivalentnivå inomhus
- * 51 dB(A) maximalnivå inomhus (godståg)
- * 51 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- * 81 dB(A) maximalnivå vid fasad

Grannhusen 1:107 och 1:109 bedöms i stort sett ha samma nivåer.

De nya flerbostadshusen öster om Ljungs - Kärr 1:107– 109 ligger minst 30 meter längre bort och har något bättre avskärmning. De får därför lägre bullernivåer än ovan beräknade. Detsamma gäller tomten norr om Ljungs - Kärr 1:107.

Bedömning

Miljö och Stadsbyggnad gör följande bedömning för villorna 1:107 – 1:109.

- * Ekvivalentnivån inomhus: Riktvärdena uppnås med god marginal.
- * Maximalnivån inomhus: Riktvärdena uppnås inte när det gäller godståg men ganska precis när det gäller persontåg. För närvarande går det 4-6 godståg per dygn men inga nattetid. Överskridandena är begränsade både till tid och antal.
- * Ekvivalentnivån utomhus vid fasad: Riktvärdena uppnås med viss marginal
- * Maximalnivån på uteplats i anslutning till bostad: Riktvärdena uppnås inte om den enda uteplatsen placeras i väster. För närvarande går det 4-6 godståg per dygn men inga nattetid. Överskridandena är begränsade både till tid och antal.

För de nya flerbostadshusen öster om Ljungs - Kärr 1:107- 109 bedöms bullernivåerna ligga inom en godtagbar nivå

Planbestämmelser

Miljö och Stadsbyggnad bedömer inte att särskilda planbestämmelser angående trafikbuller är nödvändiga.

Avgaser och luftföroreningar

Planområdet ligger i ett så ”välventilerat” landskap att risken för luftföroreningshalter i närheten av miljökvalitetsnormernas maxvärden bedöms vara obefintlig.

Påverkan från djurhållning

På den privatägda fastigheten Ljungs - Kärr 1:7 finns ett häststall med tre hästar. Planen förutsätter att denna verksamhet upphör.

Vibrationer

Avståndet till järnvägen är så stort att vibrationer från järnvägen inte bedöms påverka exploateringen.

Påverkan från avloppsreningsverket

Ljungskile avloppsreningsverk ligger ca 100 meter väster om Bohusbanan och avståndet till exploateringsområdet är ca 350 meter, vilket innebär att luktstörningar inte befaras. Reningsverket är helt inbyggt vilket betydligt minskar omgivningspåverkan jämfört med de öppna reningsverk som ibland anges i referenslitteraturen.

Hushållning med naturresurser

Exploateringen är belägen nära befintligt väg- och VA-nät och befintliga bostadsområden, på mark som sedan länge varit avsedd för bebyggelse. Detta torde innebära en god hushållning med naturresurser jämfört med mer ”externa” etableringar.

Brottsförebyggande åtgärder i planering och projektering

I planarbetet har vi försökt att redovisa/ åstadkomma fysiska utformningar som minskar risken för brott. Härvid avses såväl brott mot personer som mot egendom. Även rädslan för att råka ut för ett brott, känslan av otrygghet, är något som bör minskas. Detta är ganska nya aspekter i samhällsplaneringen och byggnadsplaneringen i Sverige och det finns inga ”enkla recept” eller ”självklara lösningar”.

Man kan se frågan i tre olika nivåer som givetvis har vissa inbördes sammanhang:

Områdesnivå är den nivå där kommunens detaljplanering har störst inverkan. I större nyexploateringsområden kan även kommunala fördjupade översiktsplaner eller ”områdesplaner” påverka utformningsfrågor som minskar risken för brott.

Tomtnivå: Många aspekter handlar om utformningen inom resp bostadstomt vilket kan vara svårt att styra genom en detaljplan.

Husnivå: Utformningen inom resp flerbostadshus går inte att styra genom en detaljplan och är svårt att styra genom bygglov.

Det kan vara olyckligt ur många aspekter att från kommunens sida detaljstyra bebyggelsens utformning. Däremot kan bl a 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 allmänna råd för att minska risken för brott, samt vissa kommentarer till planförslaget:

Åtminstone ett gångstråk fram till varje bostadstomt bör gå utefter vägar där många människor rör sig under stora delar av dygnet, d v s oftast utefter bilgatorna. Dock får givetvis inte trafiksäkerheten påverkas negativt. Alternativa stråk inom och till bostadsområden kan mycket väl gå genom naturområden etc. I planen läggs en gång- och cykelbana utefter Utsiktsvägens västra del

Gångtunnlar bör undvikas där så är möjligt ur trafiksäkerhetssynpunkt. I planen föreslås ett förbättrat övergångsställe över Uddevallavägen.

Entréer bör riktas och utformas så att de är synliga från gångstråk och från bostadsfönster. Buskage 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. I planen bör det gå att uppfylla detta önskemål vid flerbostadshusens projektering.

Öppna parkeringsplatser bör placeras inom synhåll från bostadsfönster men av andra ”hälsovårdsskäl” bör avståndet vara minst 15 meter när det gäller flerbostadshus. Det går dock att ha t ex en fönsterlös gavel närmare p-platsen om utblick finns från längre bort belägna fönster.

Varje bostad/ lägenhet samt förråd etc. bör ha ett tillfredsställande s.k. skalskydd. 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.

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

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Kommunen är huvudman för allmänna platser inom planområdet, dvs vägar och naturmark. Kommunen är också huvudman för VA-ledningsnätet.

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 frågor lättas bevakas genom bygglovsförfarandet.

MEDVERKANDE I PLANARBETET

Följande har medverkat från kommunen:

Planförfattare:	Mats Windmark, Miljö och Stadsbyggnad
Renritning mm:	Britt- Marie Käll, Miljö och Stadsbyggnad
Expediering mm:	Eva Schröder, Miljö och Stadsbyggnad
Lantmäteri frågor:	Karin Holmström, kommunala lantmäterimyndigheten
Markfrågor, avtal mm:	Johnny Karlsson, tekniska kontoret
VA-frågor:	Conny Stensson, tekniska kontoret

MILJÖ OCH STADSBYGGNAD

Sören Larsson
planchef

Mats Windmark
planarkitekt

REVIDERINGAR 21 april 2005

Efter utställningen har detaljplanen reviderats enligt följande:

Utfartsförbud har införts mot Uddevallavägen. Det var en ren lapsus att detta inte var infört vid planens utställning. Två av bostadsfastigheterna har hela sin trädgård disponerad så att tillfart sker från öster. Den södra fastigheten har infart mot söder och har informerats om revideringen.

Prickmark mot Uddevallavägen har infört i det norra obebyggda kvarteret.

Utefter bäckfåran har på länsstyrelsens inrådan möjligheten till gång- och cykelväg tagits bort, men gångstig får finnas. Bäckens ska skyddas mot yttre påverkan. Ljungskilehem och tekniska kontoret har informerats.

Fastigheten Ljungs- Kärr 1:134 har undantagits från planområdet som ett försiktighetsmått p g a bergrasfrågan. Det faktum att fastigheten inte planläggs just nu bedöms inte vara någon nämnvärd olägenhet för fastighetsägaren.

Resultatet från den geotekniska utredningen har inarbetats i planbeskrivningen. Detsamma gäller ett moment om översvämningsrisken.

MILJÖ OCH STADSBYGGNAD

Mats Windmark