



SKÖVDE KOMMUN
Stadsbyggnadskontoret

1996-08-05

LAGAKRAFTBEVIS

Länsstyrelsen Skaraborg
Mark- och miljöavdelningen (plan)

542 85 MARIESTAD

Byggnadsnämnden har den 13 juni 1996 antagit förslag till detaljplan för planskild korsning mellan länsväg 940 och västra stambanan i Värings tätort.

Beslutet har vunnit laga kraft den 11 juli 1996.

För byggnadsnämnden

Georg Höglund

Kopia till:

Lantmäterimyndigheten MARIESTAD
VV länskontoret MARIESTAD
Kommunstyrelsen
Stadsingenjörskontoret



SKÖVDE KOMMUN

Stadsbyggnadskontoret

ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för planskild korsning
mellan länsväg 940 och västra stambanan i
VÄRINGS TÄTORT
Skövde kommun, Skaraborgs län
Upprättad av Stadsbyggnadskontoret 1996-03-21

PLANBESKRIVNING

1. HANDLING

	Samråd	Utställning	Antagande
Plankarta med bestämmelser	☒	☒	☒
Planbeskrivning	☒	☒	☒
Genomförandebeskrivning	☒	☒	☒
Grundkarta	☒	☒	☒
Lista över samrådskretsen med fastighetsförteckning	☒		
Samrådsredogörelse		☒	☒
Lista över utställningskretsen med fastighetsförteckning		☒	☒
Utställningsutlåtande			☒

2. PLANBILAGOR

- A. Översiktskarta
- B. Illustrationskarta
- C. Förstudie till vägarbetsplan (utdrag)
- D. Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

3. SYFTET MED PLANEN

Syftet med planen är att skapa förutsättningar för byggande av en planskild korsning mellan länsväg 940 och västra stambanan centralt i Värings tätort.

Planen redovisar även förändringar av befintligt vägnät, vilka är en konsekvens av tillkomsten av den planskilda korsningen. Vissa förändringar av markanvändningen redovisas i planen.

De allt högre hastigheterna på tågen på västra stambanan kräver större säkerhet på och i anslutning till spåren. Befintlig plankorsning i Värings tätort måste därför ersättas med en planskild korsning mellan länsväg 940 och västra stambanan.

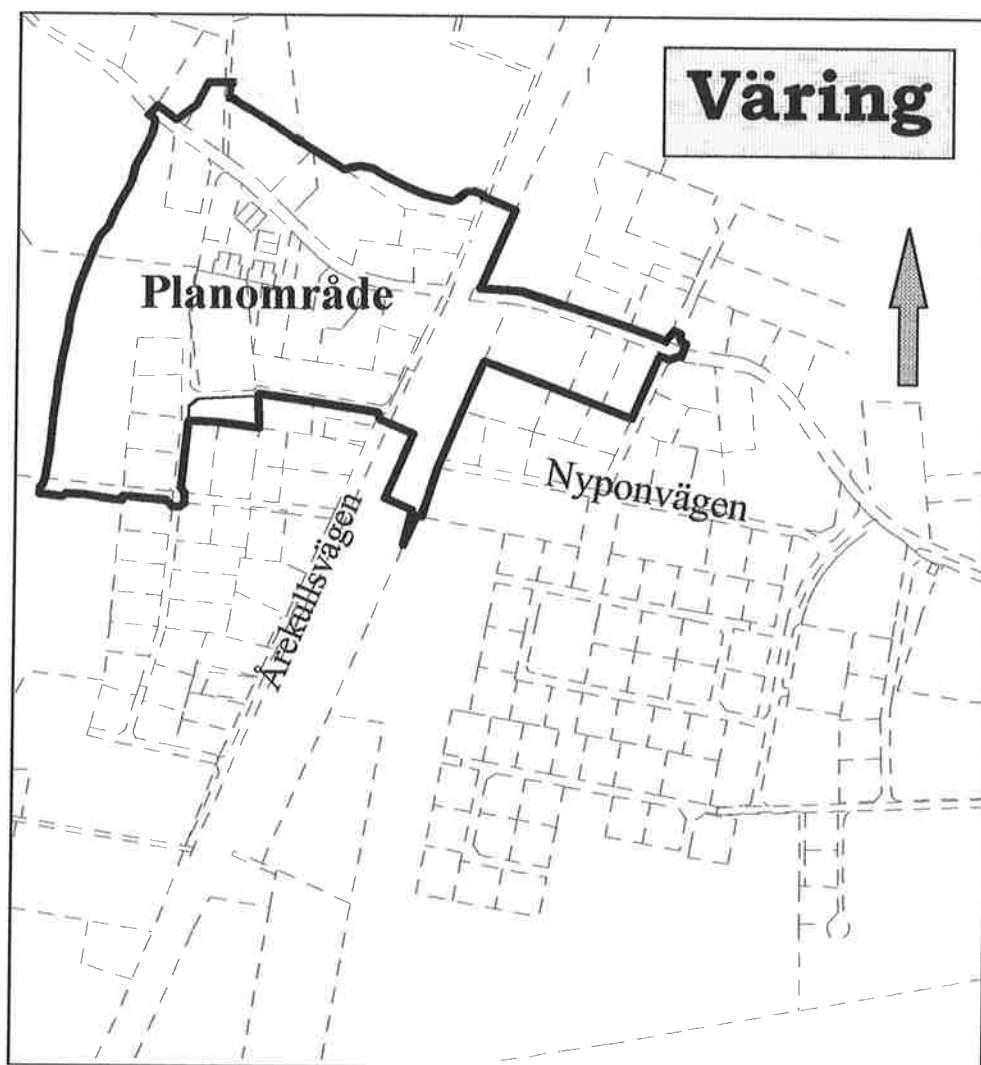
4. BYGGLOV

Efter en samlad bedömning föreslås att inom planområdet ska de regler gälla för bygglov, rivningslov och marklov som framgår av 8 kap Plan- och Bygglagen (PBL). I planbestämmelserna har inte hushöjd och takvinklar reglerats eftersom planområdet till största delen omfattar befintlig småhusbebyggelse med mycket stor variation på bebyggelseutformningen.

5. OMRÅDESDATA

5.1 Lägesbestämning

Planområdet omfattar den nordvästra delen av Värings tätort.



5.2 Areal

Planområdets totala yta är ca 8.6 ha.

5.3 Markägoförhållanden

Huvuddelen av marken inom planområdet är i enskild ägo. Staten äger all järnvägsmark. Kommunen är ägare till viss vägmark samt parkmarken inom planområdet.

6. TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

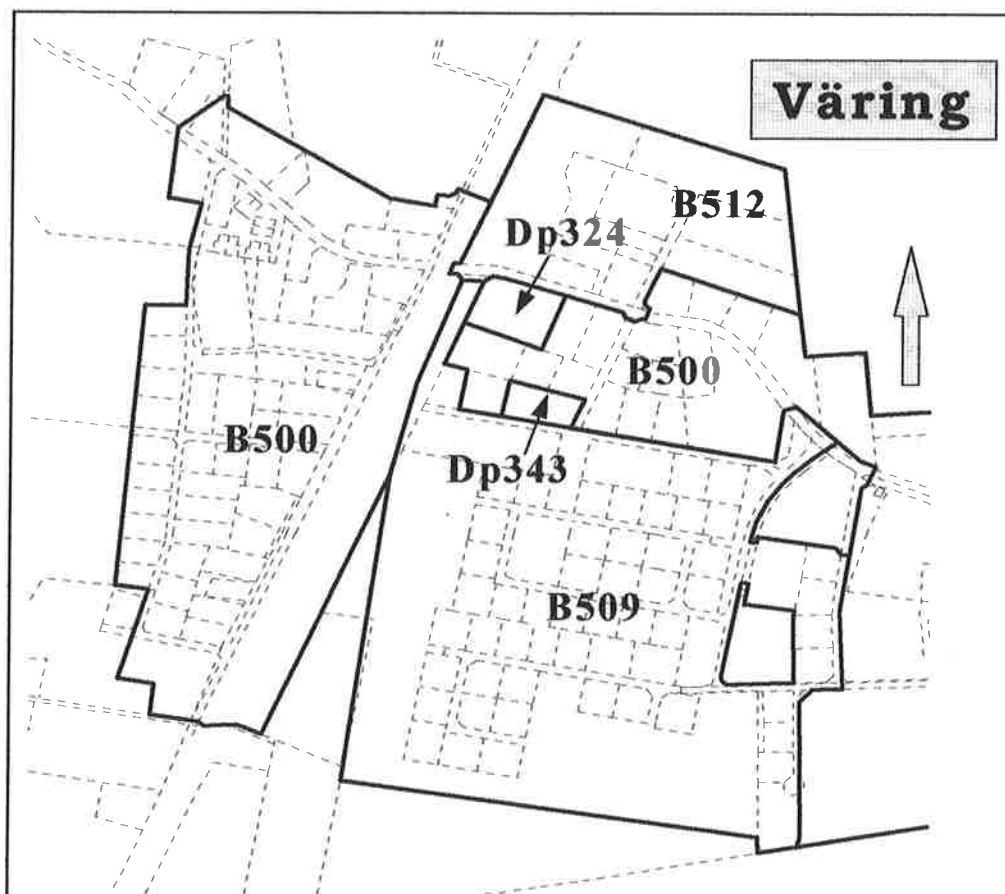
6.1 Översiktsplan

I ÖP-90 för Skövde kommun (karta A) är Värings tätort redovisat som: **"Befintlig sammanhållen bebyggelse**. Denna beteckning anger befintlig och / eller detaljplanelagd sammanhållen bebyggelse". (Beskrivningen till ÖP-90 sid 57).

6.2 Gällande detaljplaner

För området gäller följande detaljplaner:

- B 500 Byggnadsplan för VÄRINGS STATIONSSAMHÄLLE, fastställd 1956-01-20.
- B 509 Byggnadsplan för VÄRINGS TÄTORT, fastställd 1976-11-11.
- B 512 Byggnadsplan norr om VÄRINGSVÄGEN och öster om STAMBANAN, Värings tätort, fastställd 1983-12-29.
- Dp 324 Detaljplan för STORA VÄRING 8:81, del av, antagen 1988-04-07



7. KOMMUNALA UTTALANDEN OCH BESLUT I ÖVRIGT

7.1 Planberedningen (PLB)

PLB har vid sammanträde 1994-03-01; § 1 noterat information om åtgärder vid befintliga plankorsningar mellan allmänna vägar och västra stambanan. Banverket planerar att byta ut ett antal plankorsningar mot planskilda i form av över- och underfarter på stambanan. **PLB** uttalar : "fortsatt utredning tillstyrks med största möjliga hänsyn till bef vägars betydelse för berörda samhällets servicebehov att smidigt nå funktioner på ömse sidor om järnvägen".

PLB har vid sammanträde 1994-08-10; § 17 beslutat notera information om planeringsläget för planskilda korsningar längs västra stambanan i Tidan, Väring och Ulvåker.

7.2 Byggnadsnämnden (BN)

BN har vid sammanträde 1994-03-10; §41 beslutat notera information om pågående utredningar angående slopande av plankorsningar på västra stambanan.

BN har vid sammanträde 1995-01-19; §2 beslutat notera information över förslag till detaljplan för planskild vägkorsning med stambanan i Väring samt tillstyrka bearbetning till samrådshandlingar.

8. FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

8.1 Terräng och vegetation

Planområdets del väster om stambanan sluttar svagt mot järnvägen med nivåskillnad på drygt 1 m. Den östra delen är i stort sett plan.

Vegetationen inom planområdet består av en rad med storväxta lövträd öster om Stationsgatan. De två nordligaste ekarna kommer att försvinna i samband med tillkomsten av vägporten. Inom parkområdet intill Villagatan finns ett omfattande bestånd av lövträd. I övrigt finns vegetation på tomtmark.

För ombyggnaden av Bankällavägen måste tyvärr fyra stora lindar fällas på fastigheten Stora Väring 9:30.

8.2 Geotekniska och geohydrologiska förhållanden

Jordlagerföljden utgörs av ca 2 m fast lera som underlagras av sand med fast lagring. Under sanden finns vanligen morän på berget. Berget ligger på sådan nivå att sprängning fordras för porten.

Grundvattenytan har uppmätts till ca 2,5 - 3,2 m under markytan. Provpumpning har utförts och redovisas i SGI:s PM daterad 95-03-10. För att hålla läns i det permanenta läget bedöms vattenmängden till 15 - 50 l/min. Sänkning av grundvattenytan kommer att ske inom en radie av ca 50 m.

8.3 Radon

Några undersökningar av radondotterhalten i markluften har inte företagits i Väring eftersom stadsbyggnadskontoret i samråd med miljö- och hälsoskyddskontoret har bedömt att området inte utgör riskområde för radon.

8.4 Bebyggelse

Inom planområdet finns sammanhållen bebyggelse på båda sidor om stambanan.

På östra sidan ingår fastigheterna Stora Väring 8:57 och 8:65 med bebyggelse för att uppnå plananpassning för fastigheterna. Stora Väring 8:81 berörs av vägombyggnaden och provisorisk sträckning av Stationsgatan, vilket innebär att samtliga byggnader på fastigheten berörs.

På västra sidan berörs fastigheterna Stora Väring 9:9 och 9:10 som kommer att inlösas för att genomföra vägprojektet. I övrigt ingår 30 fastigheter med byggnader i planområdets västra del, vilket delvis är en följd av områdets plananpassning.

8.5 Järnvägsområde

Del av planområdet utgörs av område för västra stambanan som passerar genom Väring. Delen som ligger söder om länsväg 940 är norra delen av f d Värings stationsområde.

Järnvägsmark kommer att överföras till allmän plats vägmark i anslutning till planerad vägport.

8.6 Fornminnen

Några fasta fornlämningar finns inte inom planområdet.

8.7 Skyddsplan

Väring utgör inte skyddsrumsort.

8.8 Vägar

I planområdet ingår ca 450 m av länsväg 940, som öster om stambanan benämns Väringsvägen och väster därom Bankällavägen. Ca 300 m av vägen kommer att byggas om och då erhålla något förskjutet planläge åt söder vid korsningen med stambanan samt helt ändrad profil i anslutning till vägporten under stambanan - se vidare under rubriken "PLANFÖRSLAGET".

I planområdet ingår Stationsgatan som föreslås bli återvändsväg med vändplats vid infarterna till fastigheterna Stora Väring 8:40 och 8:77. Under en övergångsperiod bibehålls Stationsgatans anslutning provisoriskt över fastigheten Stora Väring 8:81 till Väringsvägen vilket beror på att befintlig verksamhet inom f d stationsområdet genererar tung trafik. Denna trafik bör inte hänvisas till Nyponvägen, som är en bostadsväg.

8.9 Park och lekplats

Inom planområdets västra del finns ett parkområde med lekplatsanläggningar på fastigheten Stora Våring 9:22 (kommunägd mark). Enligt gällande plan finns i fastighetens södra del byggrätt för fristående eller kopplade hus. Planen är inte genomförd i detta avseende. Pågående markanvändning är parkmark med en äldre byggnad i det sydöstra hörnet.

Gällande byggrätt för bostäder föreslås bli ändrad till parkmark (plananpassning) samtidigt som Vrågårdsvägens sträckning riktas upp mot Villagatan.

En föreslagen vändplats i Villagatans norra ändpunkt kommer att inkräkta något på bef parkområde. Parkområdets östra gräns plananpassas till förmån för fastigheten Stora Våring 17:2.

8.10 Gång- och cykelväg

Några separata gång- och cykelvägar finns inte inom denna del av Våring. På Våringsvägen finns gångbanor på båda sidor.

8.11 Kollektivtrafik

Busslinje mellan Skövde och Töreboda (linje 505) angör med vissa turer Våring och kör då in på Våringsvägen, Stationsgatan, Nyponvägen och åter in på Våringsvägen och sedan åter ut på länsväg 200. Ytterligare en linje (610) på Skövde landsortsnät kör samma sträcka inom Våring. Bussar på Skövde kommuns skolbussnät angör Vårings skola.

Separata bussfickor finns inte anlagda i Vårings centrum. Från LänsTrafiken har framförts önskemål om sådana fickor i samband med ombyggnaden av Våringsvägen. Någon plats för bussficka kan inte erhållas på allmän vägmark. Därför föreslås en separat bussvändslinga med hållplats och vindskydd i anslutning till provisorisk väg på fastigheten Stora Våring 8:81. Detta genomföres som en tillfällig lösning innan förslag föreligger om slutlig utformning av 8:81.

8.12 Vatten och avlopp

I Våring finns kommunalt VA-system utbyggt. Några utbyggnader av systemen behöver inte ske för planens genomförande. Relativt omfattande omläggningar av bef ledningar måste dock genomföras på båda sidor om järnvägsområdet, p g a planerad ombyggnad av länsvägen.

8.13 Elförsörjning

Vårings tätort ingår i Gullspång Kraft El-näts distributionsområde. En befintlig transformatorstation vid Gästgivarvägens förlängning inordnas i planen.

9. PLANFÖRSLAGET

9.1 Bakgrund

Banverket västra regionen har i skrivelse daterad 1993-12-30 till Vägverket, Region Väst framfört önskemål om att samtliga kvarvarande plankorsningar vid västra stambanan inom Skövde kommun skall ersättas med antingen vägbro eller vägport. I Väring har Banverket gjort bedömningen att en vägport skulle kunna byggas norr om tätorten och att länsvägens nya sträckning på östra sidan om järnvägen sannolikt borde få en ny anslutning till länsväg 200.

Vägverket, Region Väst i Mariestad har därefter till Skövde kommun framfört önskemål om att preliminära utredningar och skisser borde tas fram för de tätorter som omfattas av detaljplan, nämligen Ulvåker och Väring.

Man kom snart fram till att någon förbifart enligt Banverkets ursprungliga bedömning inte bör genomföras i Väring. Befintligt system med en genomfart bör bibehållas. Även om enskilda fastigheter blir drabbade är detta förfarande att föredra med avseende på avståndet till allmän och kommersiell service för dem som bor på den västra sidan om järnvägen.

Efter kommunens presentation av en första omgång utredningskisser erhöll kommunen uppdrag av Vägverket att ta fram förstudier av planskilda vägkorsningar med stambanan i Ulvåker och Väring.

Kommunen upprättade genom tekniska kontoret och i samarbete med stadsbyggnadskontoret förstudie till planskild korsning mellan väg 940 och stambanan i Väring, daterad 1994-06-28, vilken sedan överlämnades till Vägverket. Förstudien kommer att ligga till grund för vägarbetsplanen.

Förstudien, förarbete till vägarbetsplanen samt olika utredningsförslag ligger till grund för denna detaljplan.

9.2 Allmänt

Detaljplanen skall tillsammans med vägarbetsplanen bereda möjligheter att ersätta dagens plankorsning med en vägport i ett något sydligare läge för att undanröja de problem och risker som finns med dagens trafiksituation. Trots begränsat utrymme på båda sidor om järnvägen kan godtagbar standard erhållas på den ombyggda länsvägens planläge och profil. Även för handikappade och cyklande kan godtagbar standard uppnås på den separata gc-vägen genom porten.

Ombyggnaden av länsvägen medför förändringar på övriga delar av vägnätet i Väring.

Bullerskydd i form av vallar av överskottsmassor från vägbygget skall läggas upp mellan järnvägen och befintlig bebyggelse. Där vallar av utrymmesskäl inte kan anläggas föreslås plank eller skärmar.

9.3 Program för planområdet

Arbetsplan för vägporten med anslutningsvägar utarbetas av Vägverket i samråd med Skövde kommun, Banverket, Länsstyrelsen, berörda fastighetsägare m fl. Arbetsplanen kommer efter detaljplanens antagande att fastställas enligt väglagens bestämmelser.

Förstudien (planbilaga C) utgör program och underlag för planarbetet.

9.4 Vägar samt gång- och cykelvägar

Det primära med detaljplanen är som framgått tidigare att eliminera de problem och risker som hör samman med en plankorsning mellan väg och järnväg. Förslaget innebär att Väringsvägen/Bankällavägen byggs om på en sträcka av ca 270 m, och med en vägport med fri höjd på 4,7 m. Utefter södra körbanekanten anläggs en separat gång- och cykelbana på en högre nivå under järnvägen för att erhålla handikappanpassade lutningar på ömse sidor om järnvägen. Den fria höjden på gc-banan i vägporten blir 3,0 m. Lutningarna på körbanans profil blir 1:12,0 mellan vertikalradierna på 200 m konkav och 600 m konvex. Lutningarna på gång- och cykelbanan blir på den västra sidan 1:18,2 och på den östra sidan 1:20,0. Sektionen på den ombyggda delen av länsvägen blir körbana på 2x3,0 m samt en 3,0 m bred gång- och cykelbana. Utöver detta tillkommer skyddsremsor samt stödmur mellan körbanan och gång- och cykelbanan.

Anslutningen av Årekullsvägen till Bankällavägen kan inte behållas på grund av den nivåskillnad som uppstår efter vägportens tillkomst. Den norra delen av Årekullsvägen föreslås därför bli allmän gång- och cykelväg. Årekullsvägen är den enda trafikmatningen för 41 fastigheter väster om järnvägen och söder om Bankällavägen, samt för bebyggelsen på landsbygden söder därom. Årekullsvägens funktion måste därför ersättas med en ny förbifart väster om bebyggelsen (se planbilaga A). Delen mellan Gästgivarevägens förlängning och Bankällavägen har medtagits i detaljplanen för att planmässigt säkerställa trafikmatningen för de fastigheter som i dag har Årekullsvägen som förbindelseväg.

Anslutningen norrifrån till Bankällavägen av den enskilda vägen Västerängen ga:1 förvald av Västerängens vägsamfällighet kan inte behållas efter vägportens tillkomst. En ersättningsväg måste därför anläggas västerut med anslutning till Bankällavägen över fastigheten Stora Väring 8:6.

Stationsgatans anslutning till länsvägen kan inte bibehållas på grund av nivåskillnad efter Väringsvägen ombyggnad. Därför föreslås att Stationsgatan avslutas med en vändplats vid infarterna till fastigheterna Stora Väring 8:40 och 8:77.

9.5 Tillfällig vägsträckning

Inom f d stationsområdet i Stationsgatans förlängning söderut finns verksamheter som genererar tung trafik. Verksamheterna beräknas vara kvar inom överskådlig tid. För att medge detta måste den tunga trafiken tillåtas på en tillfällig vägsträckning från planerad vändplats på Stationsgatan över fastigheten Stora Väring 8:81 med anslutning till Väringsvägen. Någon tung genomfartstrafik bör inte tillåtas på Nyponvägen som är en lokal bostadsväg.

9.6 Park

Området mellan Stationsgatans föreslagna vändplats och den ombyggda Väringsvägen kommer att överföras till parkmark. Befintliga storväxta lövträd kommer i största utsträckning att bibehållas. Dock måste två stora ekar fällas på Väringsvägens nya sträckning.

Under en övergångsperiod kommer en tillfällig vägsträckning att finnas mellan Stationsgatan och Väringsvägen över parkmark och fastigheten Stora Väring 8:81 (se avsnitt 9.5).

9.7 Vatten- och avloppsanläggningar

Parallellt med järnvägen på östra sidan finns vatten- och tryckavloppsledningar mellan Väring och Skövde. Dessa måste vid korsningen av den ombyggda Väringsvägen läggas om i ny sträckning längre österut för att ledningarna skall bli åtkomliga för framtida underhåll.

Väster om järnvägen finns både vatten-, spill- och dagvattenledningar som korsar Bankällavägen.

Vatten- och spillvattenledningarna trycks under järnvägsområdet till östra sidan söder om Bankällavägen och ansluts till befintligt ledningsnät vid fastigheten Stora Väring 8:84. Dagvattenledningen läggs om i blivande vägsränor på västra sidan och korsar Bankällavägen i nytt läge.

9.8 Bebyggelse med fastighetsbildningsfrågor

För fastigheten **Stora Väring 8:81** gäller detaljplan för handelsändamål, vilken är antagen 1988-04-07. Planen togs fram för nybyggnad av lokaler för butik (livsmedel), post- och bankkontor. Befintliga byggnader skulle rivas. Även om viss del av fastigheten skall övergå till allmänplats/genomfart bibehålls gällande användningssätt för den återstående delen. Över fastigheten medges en tillfällig lokalväg (se avsnitt 9.5).

I anslutning till den tillfälliga vägen medges även anläggande av en bussvändslinga med hållplats och vindskydd. Även detta genomförs som en tillfällig lösning innan förslag föreligger om slutlig utformning av fastigheten (se avsnitt 7.11).

På fastigheten har illustrerats ett område med 18 bilplatser som kan utnyttjas för besökande till affärer i området. Parkeringsplatser kan reserveras för kunder till kiosken på grannfastigheten Stora Väring 8:57 liksom för boende på fastigheten. Förslagsvis kan parkeringens kommunikationsyta även utgöra körbar in- och utfart till grannfastigheten Stora Väring 8:60. En gemensamhetsanläggning bör inrättas.

Den del av nuvarande Väringsvägen som "blir över" då vägen flyttas söderut föreslås bli överförd till fastigheten **Stora Väring 8:84**, och skall utgöra kvartersmark för handelsändamål.

Tillägget av "prickmark" som redovisas i västra delen av fastigheten **Stora Väring 11:20** är en anpassning till befintlig fastighetsgräns.

Fastigheterna **Stora Väring 8:2 och 8:10** kommer att erhålla ny infart från planerad lokalväg.

Fastigheten **Stora Väring 8:3** erhåller ny infart längre västerut på de ändrade nivåförhållandena på Bankällavägen. Erforderlig mark överföres från grannfastigheten 8:6.

Fastigheten **Stora Väring 8:6** avstår dessutom mark för ny lokalväg till vilken fastigheten får ny anslutning. Återstående delen väster om lokalvägen föreslås bli sammanlagd med **Stora Väring 8:88** som även får anslutning till planerad lokalväg.

Nuvarande infart till fastigheten **Stora Väring 9:26** slopas och ersätts med en ny förbindelse från den föreslagna förbifarten. Erforderlig mark överföres från **Stora Väring 17:1**.

Den norra delen av föreslagen förbifart medtages i planen (se avsnitt 9:4 andra stycket). De delar av fastigheterna **Stora Väring 17:1 och 3:2** som ligger mellan området med gällande detaljplan (byggnadsplan) och förbifarten bör ingå i planen vilken annars skulle medföra att ett "hål" med planlöst tillstånd skulle lämnas inom denna delen. Planens innehåll har anpassats till pågående markanvändning.

På fastigheten **Stora Väring 9:32** finns en bilverkstad inrymd. I gällande detaljplan (byggnadsplan) är fastigheten avsedd för bostadsändamål med fristående eller koppelade hus. Tomten är smal i den västra delen vilket begränsar en framtida exploatering med "normal villa". Detta kan avhjälpas genom att Vrågårdsvägens anslutning till Villagatan förskjuts norrut vilket medför att del av bef vägmark läggs till 9:32 genom fastighetsreglering.

På den kommunägda fastigheten **Stora Väring 9:22** finns ett mindre bostadshus, som tidigare varit charkuteriaffär. Huset är sedan många år upplåtet som fritidshus. Något hyreskontrakt finns inte enligt de efterforskningar som gjorts. Huset kommer att rivas när Vrågårdsvägen byggs ut i föreslagen ny sträckning.

Fastigheten **Stora Väring 9:23** har sin körbara in- och utfart förlagd till en gång- och cykelväg på parkmark. I planen föreslås därför att mark avsätts från fastigheten **Stora Väring 9:22** till ett tomtskift fram till Vrågårdsvägen i söder. Fastighetsreglering erfordras och att befintligt fritidshus på 9:22 rivs.

Fastigheten **Stora Väring 9:41** (ga:9) med befintliga åtta parhus plananpassas. Eftersom inga garageplatser finns för fastigheterna föreslås i planen byggrätt för ett garage med åtta bilplatser på den norra delen av grannfastigheten **Stora Väring 9:23**. Fastighetsreglering erfordras för genomförandet.

Stora Väring 9:10 avses bli inlöst i sin helhet av Vägverket. Boningshuset kommer att rivas eftersom det påverkas av Bankällavägens ändrade sträckning. Rivningsplan skall upprättas. De båda uthusen på fastigheten kommer att överföras till fastigheten 9:31. Orsaken till detta förfarande är att befintligt garage på 9:31 inte kan utnyttjas för avsett ändamål efter Bankällavägens ombyggnad. Fastigheten 9:10 kan delas och sammanläggas med de intilliggande fastigheterna.

Fastigheten **Stora Väring 9:30** kan alltså erhålla viss kompensationsmark från den uppdelade grannfastigheten 9:10. In- och utfartsfrågan för 9:30 ordnas med servitut över den utvidgade grannfastigheten 9:31.

Fastigheten **Stora Väring 9:9** kommer att lösas in i sin helhet av Vägverket eftersom fastigheten till största delen berörs av vägportsprojektet. På tomten finns en bostads- och affärsbyggnad från 1850-70 talet med empireutsmyckningar. Under planutredningsskedet har förslag framlagts om att skänka byggnaden till ortens hembygdsförening som skall ombesörja flyttning av huset till del av den avröjda marken på fastigheten 9:10. Tyvärr kan inte förslaget genomföras varför huset måste rivas eller monteras ned för ev återuppbyggnad på annan plats. Rivningsplan skall upprättas.

9.9 Tillgänglighet

Tillgängligheten för handikappade mellan områdena på ömse sidor om järnvägen tillgodoses genom att en separat gc-väg kommer att anläggas utmed Väringsvägen/Bankällavägens södra sida genom vägporten.

9.10 Parkering

Parkeringsbehovet för enskilda fastigheter skall tillgodoses på tomtmark.

9.11 Störningar, hälsa och säkerhet

En övergripande målsättning i planarbetet har varit att i samband med vägombyggnaden skapa en bättre miljö för boende i Väring med avseende på buller från järnvägs- trafiken.

I samband med att SJ satte in snabbtåget X2000 har det konstaterats att stenskott från banvallen kan förekomma när snabbtågen passerar.

Bullervallar av överskottsmassor från vägbygget föreslås bli anlagda på järnvägsområdet. Där vallar inte kan anläggas av utrymmesskäl föreslås att plank sätts upp. Dessa anordningar bör även bli ett skydd mot kringflygande stenar. Se även planärendets MKB, bilaga D.

Om försämring av ljudförhållandena inomhus uppstår på grund av Väringsvägen/Bankällavägens ändrade plan- och höjdläge skall åtgärder vidtas av väghållaren.

Ur bullersynpunkt bör man eftersträva att uppnå inomhusvärden på 30 dB dygnsekvivalent ljudnivå, samt maxvärde på 45 dB i sovrum vad gäller både väg- och järnvägsbuller (Prop 1993/94:215. Handlingsplan mot buller kap 8).

Kapitel 8:8:1, vägtrafikbuller

Det är önskvärt att buller i befintliga bostadsmiljöer överstigande 65 dBA vid fasader utomhus (frifältsnivå) i ett första skede ska bli föremål för åtgärder. Vid ny- eller väsentlig ombyggnad av trafikleder bör inriktningen vara att uppnå ekvivalenta bullernivåer vid fasad utomhus som inte överstiger 55 dBA. Där utomhusnivån inte kan reduceras till rimlig kostnad bör inomhusnivån i stället reduceras så att den inte överstiger 30 dBA inomhus i delar av boningsutrymmena. De åtgärder som vidtas bör

i samtliga fall vara kostnadseffektiva. Huvudansvaret för åtgärderna åvilar väghållaren.

Följande riktvärden för maximala nivåer för vägtrafikbuller bör gälla för planområdet:

Bostäder: Inne 40 dBA ekvivalent ljudnivå/dygn.
Utanför fönster 65 dBA ekvivalent ljudnivå/dygn.

(Enl SOU 1976:60 avstegsfall III: Ombyggnad av trafikled i befintlig bebyggelse).

Fastställda riktvärden för tågbuller saknas ännu. Dock har naturvårdsverket i ett flertal enskilda ärenden angivit riktvärden för bullerimmission från tågtrafik som gränsar till bostäder. Utomhus vid bostäder har man angivit högst 70 - 80 dBA och inomhus 45 - 55 dBA. De lägre värdena har ansetts som önskvärda, men tekniska och ekonomiska faktorer kan innebära att de högre värdena måste accepteras i många fall. En sammanfattning av bullerriktvärden har gjorts i SP-rapport 1990:1.

Banverket tillämpar för bostäder följande "bullerpolicy" vid befintlig bebyggelse och bana:

Inomhus högst 45 dBA ekvivalent
Utomhus högst 75 dBA ekvivalent
Sovrum nattetid högst 60 dBA momentant

Ovanstående riktvärden för maximala nivåer för järnvägsbuller bör gälla för planområdet.

From 1995-07-01 gäller "Lag (1994:847) om tekniska egenskaper på byggnadsverk mm BVL". I denna lag finns bl a stadgat i 2§ att "Byggnadsverk som uppförs eller ändras skall, under förutsättning av normalt underhåll, under ekonomiskt rimlig livslängd uppfylla väsentliga tekniska egenskaper i fråga om3. Skydd med hänsyn till hygien, hälsa och miljö.....5. Skydd mot buller". Denna lag kan anses uppfylla de krav som normalt planbestämmelser reglerar beträffande bullernivåer utom- och inomhus i bostadsbyggnad. Bedömningar kan alltså ske från fall till fall för varje specifikt bygglovavärende. Samråd sker alltid mellan stadsbyggnadskontorets bygglovavdelning och miljö- och hälsoskyddskontoret i samband med bygglovgranskningar.

10. ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförandetiden för planen är 10 år från den dag planen vinner laga kraft.

11. MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

I arbetet med denna beskrivning har medverkat Ove Karlsson, tekniska kontoret och Peter Nyström, stadsingenjörskontoret.

Stadsbyggnadskontoret

Rikard Hagerborg *Georg Höglund*

Rikard Hagerborg
Stadsbyggnadschef

Georg Höglund
1:e planingenjör

