

ABAKO Arkitektkontor AB

Box 4005

426 04 VÄSTRA FRÖLUNDA

Nya Varvet, Byggnad 57

Tel.: 031 - 69 10 10

Fax: 031 - 69 19 87

Planen är antagen av kommunfullmäktige den 13 oktober 1998, § 122.
Detta beslut vann laga kraft den 14 november 1998.

ANTAGANDEHANDLING

PLANBESKRIVNING

tillhörande detaljplan för
handelsområde

VÄSTRA TORP,

del av Hedkärr 1:5,
Uddevalla kommun

Upprättad datum: 1998-08-20

Till detaljplanen hör följande handlingar:

- Fastighetsförteckning
- Plankarta med bestämmelser
- Illustrationskarta
- Planbeskrivning med bilagor
- Genomförandebeskrivning
- Samrådsredogörelse
- Utställningsutlåtande
- Grundkarta



Olof Hallberg
Planförfattare

Planbeskrivningens uppgift är att underlätta förståelsen av planens innebörd samt att redovisa de förutsättningar och de syften planen har. Planbeskrivningen har ingen rättsverkan.

Beskrivning av miljökonsekvenser har inarbetats i planbeskrivningen.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Torps köpcentrum etablerades 1991 efter ett omfattande planarbete och kommer 1998 att utgöra ett regionalt köpcentrum på cirka 38.000 m² bruttoarea BTA. Uddevalla kommun har i sin översiktsplan angivit att centrumanläggningen skall ges möjlighet att expandera västerut.

Detaljplanen syftar till att skapa en fortsättning och komplettering av det köpcentrum som finns idag. Målsättningen är att genom expansionen skapa ett ännu mer komplett och för konsumenten attraktivt köpcentrum. De planerade handelsverksamheterna är tänkta att vara av en karaktär som är anpassad till det externa läget utanför stadskaöan, och som kompletterar handelsutbudet i det befintliga centrat på ett naturligt sätt.

Planen ger möjlighet för en tillkommande bebyggelse med en bruttoarea BTA på maximalt 23.500 m². Planen reglerar bl a huvuddragen för placering av själva byggnaderna för handel, de tillkommande parkerings- och lastytorna samt anslutningarna till vägnätet. Parkeringsytorna har i huvudsak förlagts i områdets södra del, utmed väg 161, medan godstransporterna är tänkta att i huvudsak ske i områdets norra del. Mellan dessa två trafikområden ligger själva byggrätten.

AVVÄGNING ENLIGT NRL

Områdets förändring från jordbruksmark till handelscentrum har prövats i förhållande till Naturresurslagen i kommunens översiktliga planarbete och bedömts utgöra en riktig avvägning mellan olika allmänna intressen.

PLANDATA

LÄGESBESTÄMNING

Torp är beläget väster om Uddevalla centrum, invid korsningen mellan E6 och väg 161 nordväst om Herrestad.

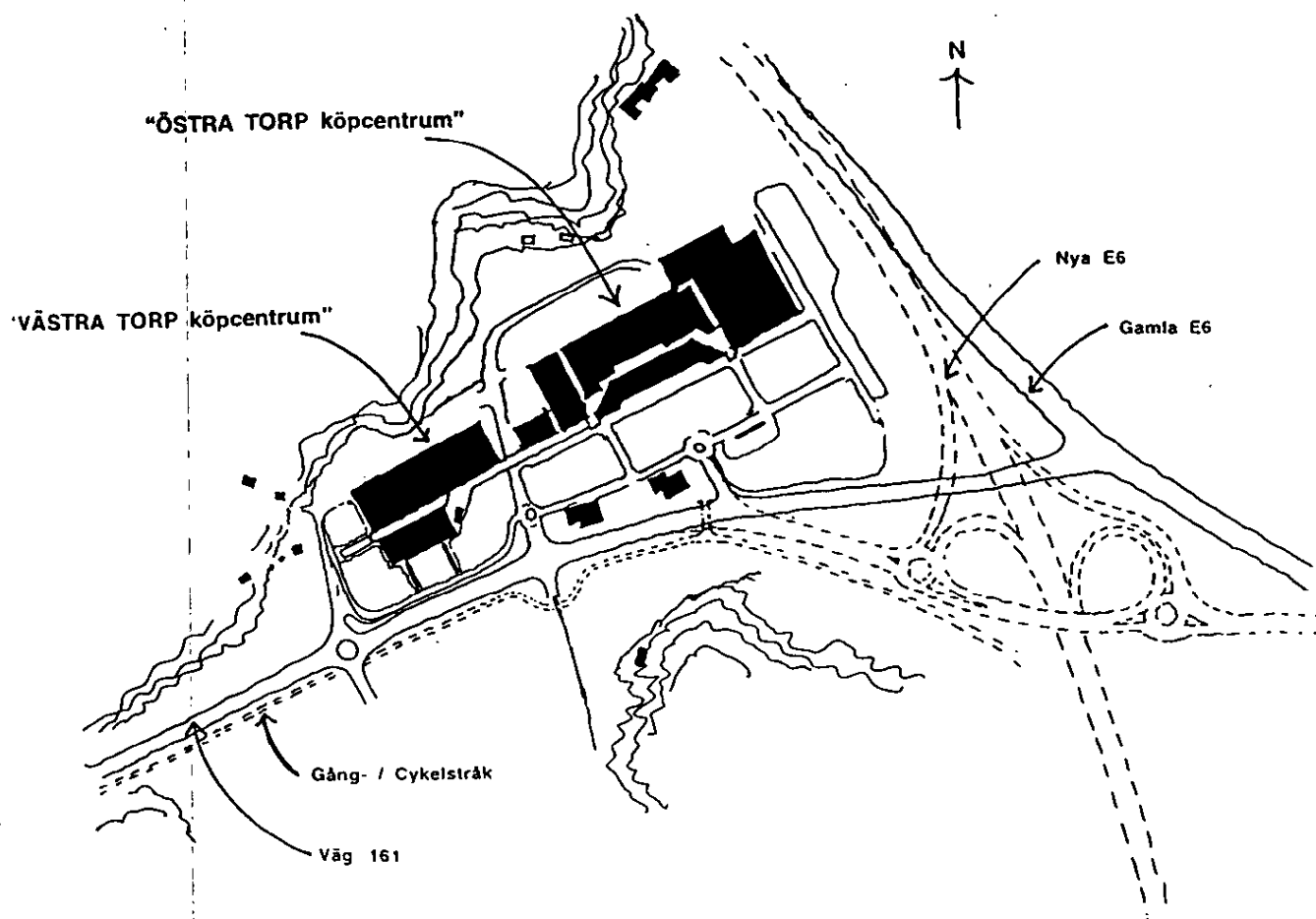
Planområdet, kallat Västra Torp, avgränsas i huvudsak i öster av befintliga Torp köpcentrums byggnader och parkeringar, i söder av väg 161, i väster av en nordsydlig gräns utgående från befintlig bostadsbebyggelse i Lerdalen och i norr av befintlig bergfot.

AREAL

Planområdets areal är ca 6,5 ha.

MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Föreslagen kvartersmark är till största delen i privat ägo. Exploatören (North Man Sverige AB och PEAB Väst AB) har upprättat förvärsavtal med markägaren och förberett markköpet.



Översikt - Östra och Västra Torp

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

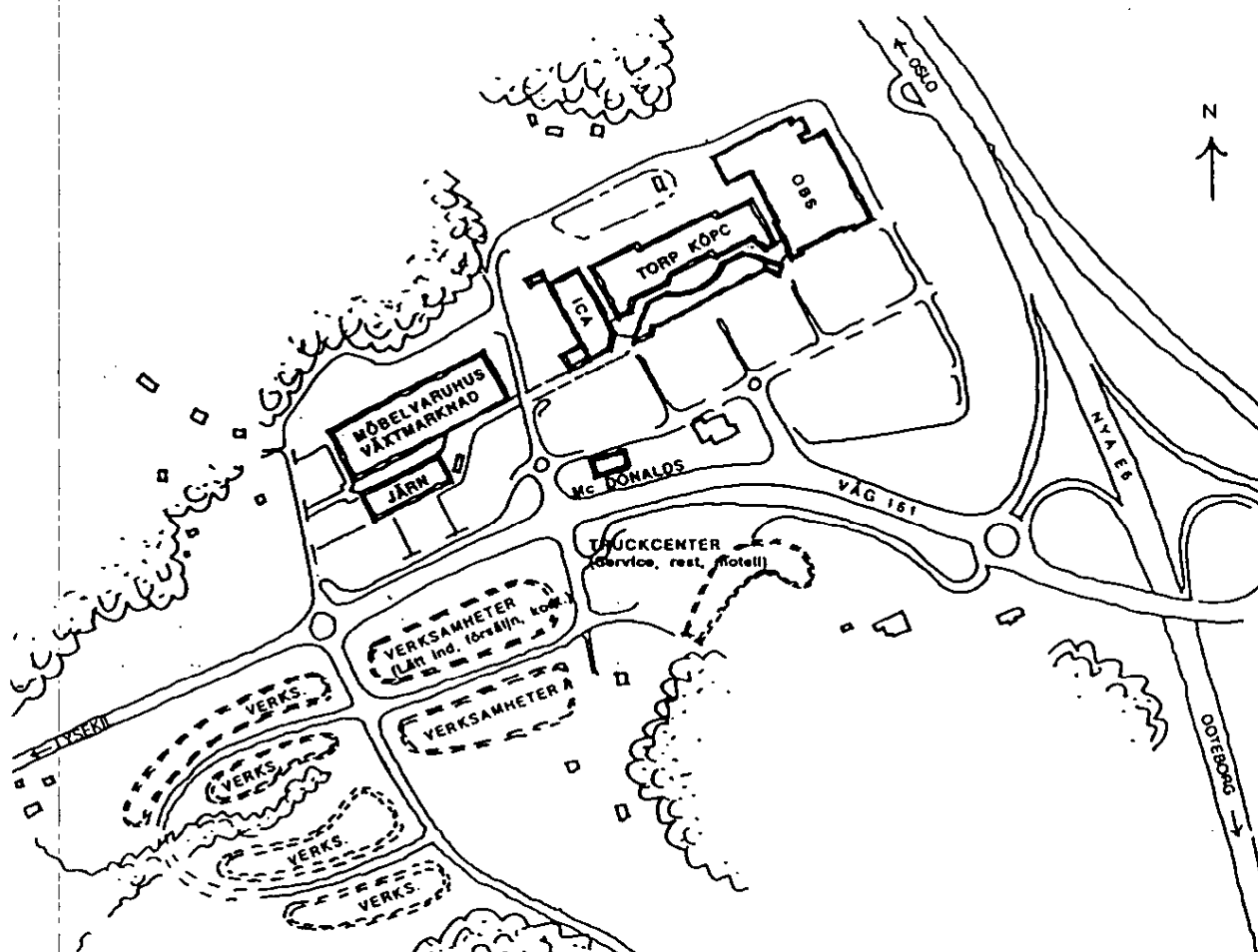
ÖVERSIKTLIGA PLANER

I gällande översiktsplan för Uddevalla kommun anges planområdet som avsett för centrumetablering, d v s utgörande ett expansionsområde för Torps köpcentrum.

Uddevalla kommun har dessutom påbörjat arbete med en fördjupad översiktsplan för Torp. Inom detta planarbete studeras bl a utbyggnad av verksamheter, "truck-center" och bostäder söder om väg 161. Framtagandet av denna detaljplan har skett i dialog med kommunens översiktliga arbete.

DETALJPLANER, OMRÅDESBESTÄMMELSER OCH FÖRORDNANDEN

Planområdet är i huvudsak ej tidigare detaljplanlagt. Detaljplan finns dock för befintligt köpcentrum öster om planområdet ("Ändring av detaljplan för handelsområde inom Torp köpcentrum, fastigheten Torp 1:36-40 m fl i Herrestad, Uddevalla kommun, HE 114").



Översikt - hela Torp-området

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

NATUR

Landskap

Landskapet utgörs i den större skalan av den öst-västliga dalgång där väg 161 går fram, omgiven av åkermark som i sin tur kantas av skogklädda berg. Vid etableringen av Torp var denna landskapsbild vägledande för hur bebyggelsen förlades. Byggnaderna placerades i gränslandet mellan berget och slättlandet, för att på så sätt bibehålla landskapets huvuddrag. Centrumanläggningen vänder sig mot söder och besökarna, medan godshanteringen döljs på baksidan mot berget.

Planen för Västra Torp ansluter i sin huvuddisposition till nyss nämnda princip för placeringen av bebyggelsen i landskapet.

Mark och vegetation

FÖRUTSÄTTNINGAR

Marken utgörs idag till största delen av jordbruksmark, klass A. I norr vid bergets fot vidtar blandskog med bl a björk och gran. En låglänt landtunga sträcker sig ut i åkermarken som ett näs. "Näset" kantas av blandskog och rymmer ett parti med berg i dagen. Näset kantas även på sin södra och västra sida av en stengårdsgård.

I områdets västra del rinner en bäck utmed befintlig väg till bostäderna i Lerdalen. Bäckens avvattnar bergsmassivet i norr och ansluter till dike/bäck utmed bergssidan och bäckravinen vidare norrut.

FÖRÄNDRINGAR

Åkermarken kommer vid planens genomförande i huvudsak att upptas av markparkering och bebyggelse. Då den i åkermarken utstickande landtungan kraftigt försämrar möjligheterna till ett rationellt markutnyttjande ger planen möjlighet att till viss del spränga bort denna. Åtgärden motiveras också av att de naturkvaliteter den har idag, genom sitt läge i gränslandet mellan åker och skog/berg, i stort går förlorade vid en etablering av handelscentrat som vänder sin baksida mot bergsfoten. I övrigt lämnas skogsbrynet i stort sett orört.

Vid etableringen skall stor vikt läggas vid att skapa planteringszoner på lämpligt sätt för att dämpa intrycket av parkeringsytorna och bromsa den besvärande vinden. Detta måste dock ske utan att överblicken går förlorad för kunder och bilister. Planteringsarna som skall innehålla trädplantering skall förutom att öka trevnaden inom området också kompensera den tidigare vegetationen i huvudsak i form av åkermark.

Geotekniska förhållanden

De geotekniska förhållandena i området i stort undersöktes 1988 och 1989 inför den första etableringen av Torp. Vid dessa undersökningar fann man att jordlagren i närområdet består av mäktiga leror (>30 m) som bedömts som lösa till halvfasta. Invid berget var jordlagren grundare. Skikt av silt kan leda till att jorden har flytjordstendenser. Lerlagren har genomgående varit överkonsoliderade.

Noggrannare undersökningar skall utföras inför ett genomförande av planen.

Grundläggning

Bebyggelsen kan i vissa lägen grundläggas på berg medans det i andra lägen erfordras grundläggning på stödpålar, troligen i kombination med plattgrundläggning.

Radon

Tidigare översiktliga utredningar visar att Torp är beläget inom ett mäktigt pegmatitstråk, där begränsade områden uppvisar förhöjd strålning, s k högriskområde. Den planerade bebyggelsen grundläggs i huvudsak på lera och bedöms i stort ej erfordra speciella byggnadstekniska åtgärder ur radonsynpunkt. Vid grundläggning direkt på berget, vilket kan bli fallet inom en del av området, skall eventuella åtgärder mot radon utredas och vidtagas.

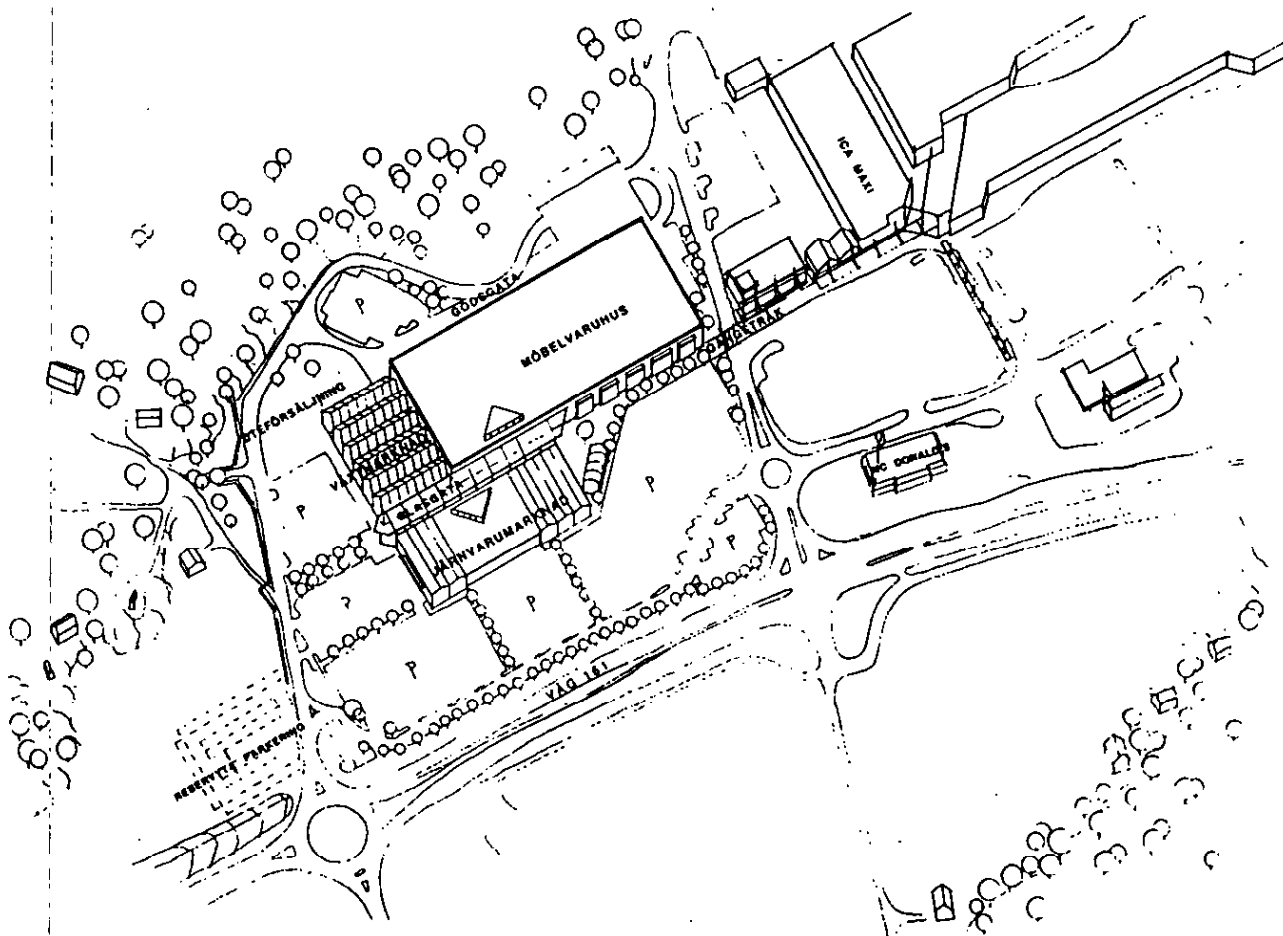
Fornlämningar

FÖRUTSÄTTNINGAR

Generellt sett är höjdpartierna rika på fornlämningar. Samtliga fyndplatser ligger dock högre än åkermarken, varför denna bedömts kunna tas i anspråk utan konflikt med kulturminnesvården.

Den i åkermarken utstickande landtungan har vid tidigare inventering av Bohusläns museum betecknats med ett s k odlingsröse, d v s ett ställe där sten o d kastats upp när marken brukats runtomkring.

Vid förundersökning utförd av museet under samrådet har misstankarna om en fornlämning stärkts och detta har i sin tur lett till att planområdesgränsen flyttats något söderut i samråd med museet så att fornlämningen kan lämnas orörd.



Flygbild från söder

BEBYGGELSEOMRÅDEN

Handelsverksamhet

Planen medger en etablering av handelsverksamhet, kontor och tekniska anläggningar med en maximal bruttoarea på 23,500 m². I illustrationsplanen har detta illustrerats med:

Möbelvaruhus:	16.000 m ²
Järnvarumarknad:	4.000 m ²
Växtmarknad:	2.400 m ²
(Inkl uteförsäljning:	3.000 m ²)
Storkiosk med gästrum:	400 m ²

Verksamheterna är tänkta att komplettera Torps handelsstruktur på ett för centrat som helhet kommersiellt gynnsamt sätt. Illustrationsplanen visar det huvudalternativ för etablering som föreligger för närvarande.

Planen medger ej livsmedelshandel. Detta ställningstagande har sin grund i de studier av handeln i regionen som gjordes i samband med den ursprungliga etableringen av Torps handelsområde och skall också ses i relation till de begränsningar som finns i detaljplanen för det befintliga handelsområdet.

Med livsmedelshandel avses t ex den typ av handel som idag finns representerad i form av t ex ICA Maxi och OBS, d v s handelsverksamheter med ett betydande inslag av livsmedelsförsäljning. Inom området har illustrerats en storkiosk med gästrum. I storkioskens utbud ingår visst utbud av livsmedel. Utbudet är tänkt att utgöra ett komplement för "hastiga inköp" av den typ som erbjuds av vissa bensinstationer.

Planen medger frihet att gruppera verksamheterna / bebyggelsen på olika sätt (se alternativa illustrationer). Kopplingen av ett genomgående gångstråk till befintliga Torps köpcentrum är i samtliga alternativ en grundläggande komponent. Den nya bebyggelsen utgör i huvudalternativet, genom sin gruppering, en fortsättning på Torps "köpgata", och skapar samtidigt en mer definierad avslutning av köpcentrat mot väster.

I två av alternativen bildar bebyggelsen ett torg som öppnar sig mot öster. Torget får genom sin orientering skydd mot de förhärskande vindarna från sydväst och bildar en naturlig entrépunkt för handelskomplexet. I öst-västlig riktning går i vissa alternativ en glasgata, från vilken man i sin tur når de olika verksamheterna. Den genomgående glasgatan / gångstråket möjliggör även entré från öster vilket i sin tur skapar goda förutsättningar för nära parkering.

I huvudalternativet har växtmarknaden med tillhörande uteförsäljning förlagts i bebyggelsens nordvästra hörn för att skapa en mjukare övergång mot bostäderna i Lerdalen.

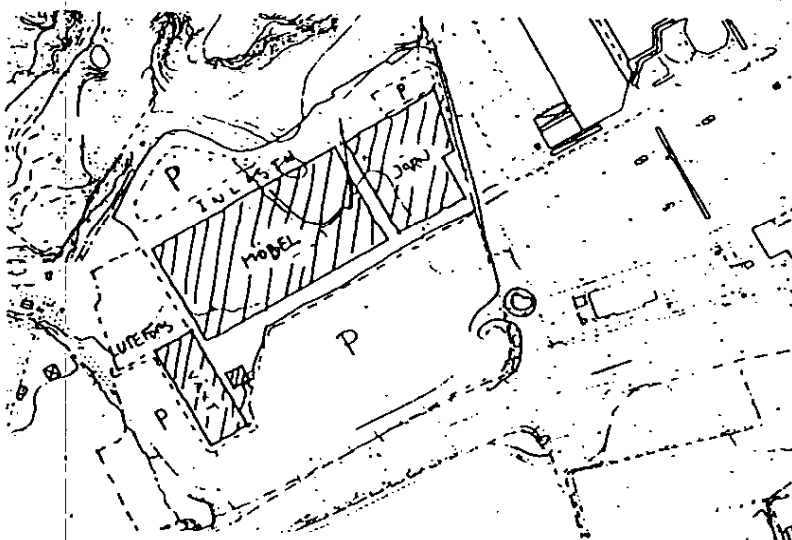
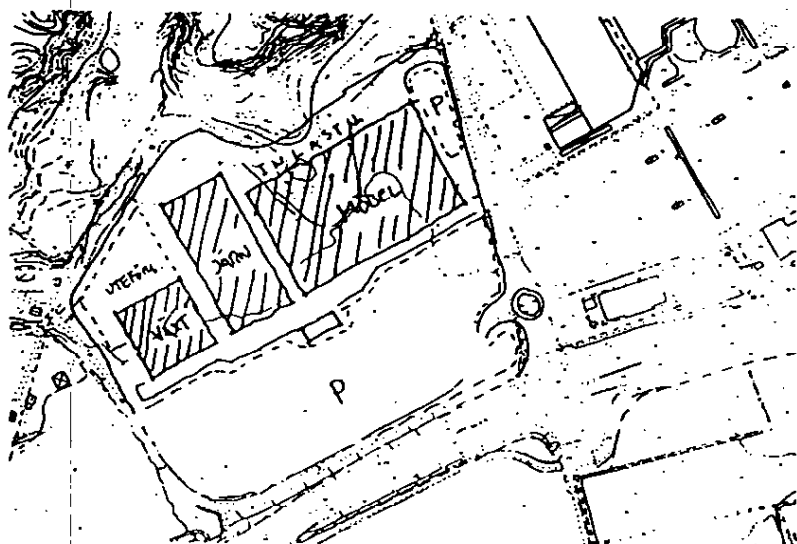
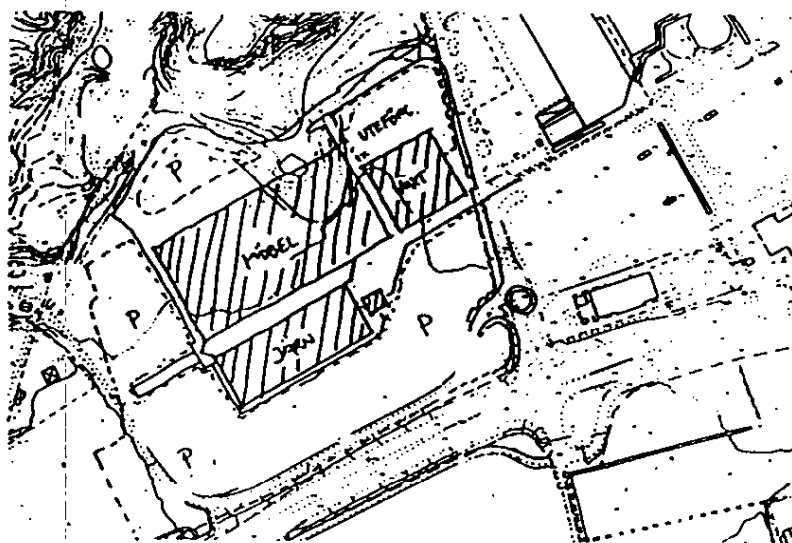
SKYDDSRUM

Planområdet ligger inom område som av länsstyrelsen klassificerats som skyddsnivå nr 3. Detta innebär att behov av skyddsrum ej föreligger.

FRIYTOR

Lek och rekreation

I och med entrétorget skapas friyta som kan användas för uteserveringar och för anordning av mindre lekområde. För att öka möjligheterna för denna typ av aktiviteter under hela året bör framför allt den tänkta glasgatan inrymma möjligheter till rekreation och lek.



Alternativa lägen för byggnation

GATOR OCH TRAFIK

Som underlag för detta kapitel hänvisas till separata till planen bilagda trafikutredningar för Västra Torp utförda av Grauers konsultbyrå, Sture Grauers (*bilaga 1 och 2*).

Gatunät, gång-, cykel-, och mopedtrafik

GATUNÄT

Vid en utbyggnad av Västra Torp visar beräkningar att befintlig utfart till väg 161 från befintlig gata väster om befintligt köpcentrum saknar tillräcklig kapacitet för svängande trafik österut mot E6. Vid en utbyggnad måste därför korsningen byggas om så att dubbla utgående svängfält skapas.

Den i det fördjupade översiktsplanearbetet föreslagna bebyggelsen av truckcenter, verksamhetsområde och bostäder söder om väg 161 ger tillsammans med bebyggelsen enligt denna plan kraftigt ökade trafikbelastningar i området. Trafikutredningen belyser därför även de positiva effekterna på den hårt belastade korsningen med väg 161 om ytterligare en anslutning till väg 161 utförs i planområdets sydvästra hörn. Under samrådet har denna nya anslutning ytterligare studerats och inlemmats i planen i form av en cirkulationsplats. Cirkulationsplatsen kommer att utgöra Torps port mot väster och i framtiden kunna utgöra en knutpunkt för vidare väganslutning söderut till de planerade verksamhets- och bostadsområdena. Cirkulationsplatsen skapar också framtida möjligheter att separera gods- och gångtrafik i köpcentrat. Den idag västligaste infarten med tillhörande nord-sydlig gata väster om ICA kan då avlastas och godstrafiken ledas runt den utbyggda handelsanläggningen

Befintlig 3-vägs-korsning nordväst om McDonald's förutsätts byggas om till en intern cirkulationsplats med ny infart till parkeringsområdet för Västra Torp. Av denna anledning har en del av gatan tagits in i denna plan liksom området för den nya cirkulationsplatsen.

Parkeringarna försörjs med en matargata som i illustrationen förlagts utmed områdets utsida för att minimera trafikkonflikter mellan gångtrafikanter och bilister. Genom att möjliggöra in-, och utfart till väg 161 i tre punkter, inräknat den nya västligaste cirkulationsplatsen, fördelas trafiken vilket skapar större flexibilitet och smidigare trafikrörelser.

Befintliga bostadsfastigheter väster om planområdet skall väganslutas vinkelrät mot lokal gata i områdets västra kant enligt illustrationer.

GÅNG-, CYKEL- OCH MOPEDETRAFIK

Gångstråket från befintliga Torps köpcentrum förlängs rakt in i Västra Torps handelsområde. Denna axel utgör målpunkt och huvudstråk för all gångtrafik. Här finns entréerna till handelsverksamheterna. Utmed detta stråk nås också hållplatserna för busstrafiken till Torp från Uddevalla. Från parkeringsytorna till huvudgångstråket rör sig folk huvudsakligen över parkeringsytorna.

Öst-västlig genomgående cykelbana är förlagd söder om Väg 161. Torps köpcentrum nås via gångtunnel under Väg 161 invid Preems bensinstation. Bl a med anledning av detta och planerna på en utbyggnad av området söder om väg 161 skall dessutom nord-sydliga stråk iordningställas mellan det nyss beskrivna huvudgångstråket inom handelsområdet och övergångar på väg 161, både vid nuvarande ljusreglerade korsning vid McDonalds och vid den nya cirkulationsplatsen längre västerut. Vid båda korsningarna har illustrerats övergångar för både gång- och cykeltrafik på ömse sidor om korsningen respektive cirkulationsplatsen.

Utmed gatan i områdets västra kant skall utföras gångstråk (2 m breda) på ömse sidor av gatan samt cykelstråk (2 m brett) på västsidan. Stråken ansluter till verksamheternas entréer mot

väster och utgör gångförbindelser till busshållplatserna på väg 161. Cykelstråket kan söder om övergången över väg 161 förlängas till att utgöra en framtida huvudcykelbana söderut.

Likaså skall iordningställas gångstråk med en minsta bredd på 2 meter parallellt med den nordsydliga gatan väster om McDonalds. Om en framtida utvecklingen så skulle kräva kan denna anslutas till en ny gångtunnel under väg 161, väster om den ljusreglerade korsningen. Gångtunnelns placering har illustrerats på illustrationsplanen. Den nu närliggande tunneln för gångtrafik i kombination med de ljusreglerade övergångarna på ömse sidor om korsningen täcker dock med största sannolikhet väl dagens och framtida behov.

I planen har även, utanför planområdet, illustrerats ett gångstråk närmast söder om Mc Donalds med vidare anslutning norrut som bl a gör att befintlig busshållplats utmed väg 161 kan nås. Utförandet av detta kopplas till exploateringsavtal mellan exploatören och kommunen.

I planen har även illustrerats en kompletterande nordsydlig gångmöjlighet från handelsområdets torgyta samt en gångmöjlighet norr om väg 161, parallell med denna.

Kollektivtrafik

Två regionala busslinjer trafikerar väg 161 och nås bl a via den nya gångtunneln under vägen. Busshållplatser kommer också att finnas invid den nya västliga cirkulationsplatsen med tillhörande övergångsställen. Från Uddevalla centrum finns lokal busslinje med Torp som ändhållplats. Hållplatsläget invid ICA Maxi ligger på acceptabelt gångavstånd från Västra Torp (150 - 200 m).

Parkering

I bilagd trafikutredning föreslås att parkeringarna för den planerade handelsverksamheten dimensioneras för motsvarande 40 platser / 1000 m² handelsyta, med reservtytor så att 45 platser / 1000 m² kan uppnås. Eventuellt ingående kontorsytor kräver färre platser per m². Behovet av parkering styr möjligheterna till utbyggnad och skall prövas i bygglovgivningen.

I illustrationen har kundparkeringen förlagts på bebyggelsens södra och västra sida. Personalparkeringen har förlagts på baksidan i anslutning till godstrafiksytona. I områdets sydvästra hörn finns ett område som i första hand utgör reservyta för parkering. Ytan är tänkt att tas i anspråk endast om behov föreligger.

Varumottag

Verksamheternas försörjning med transporter har i huvudsak förlagts mellan verksamheterna och berget. I huvudillustrationen har en del av handelsverksamheten lagts söder om det genomgående gångstråket vilket innebär att varumottag i mindre omfattning tillåts utmed fasaden mot sydväst eller sydöst.

STÖRNINGAR

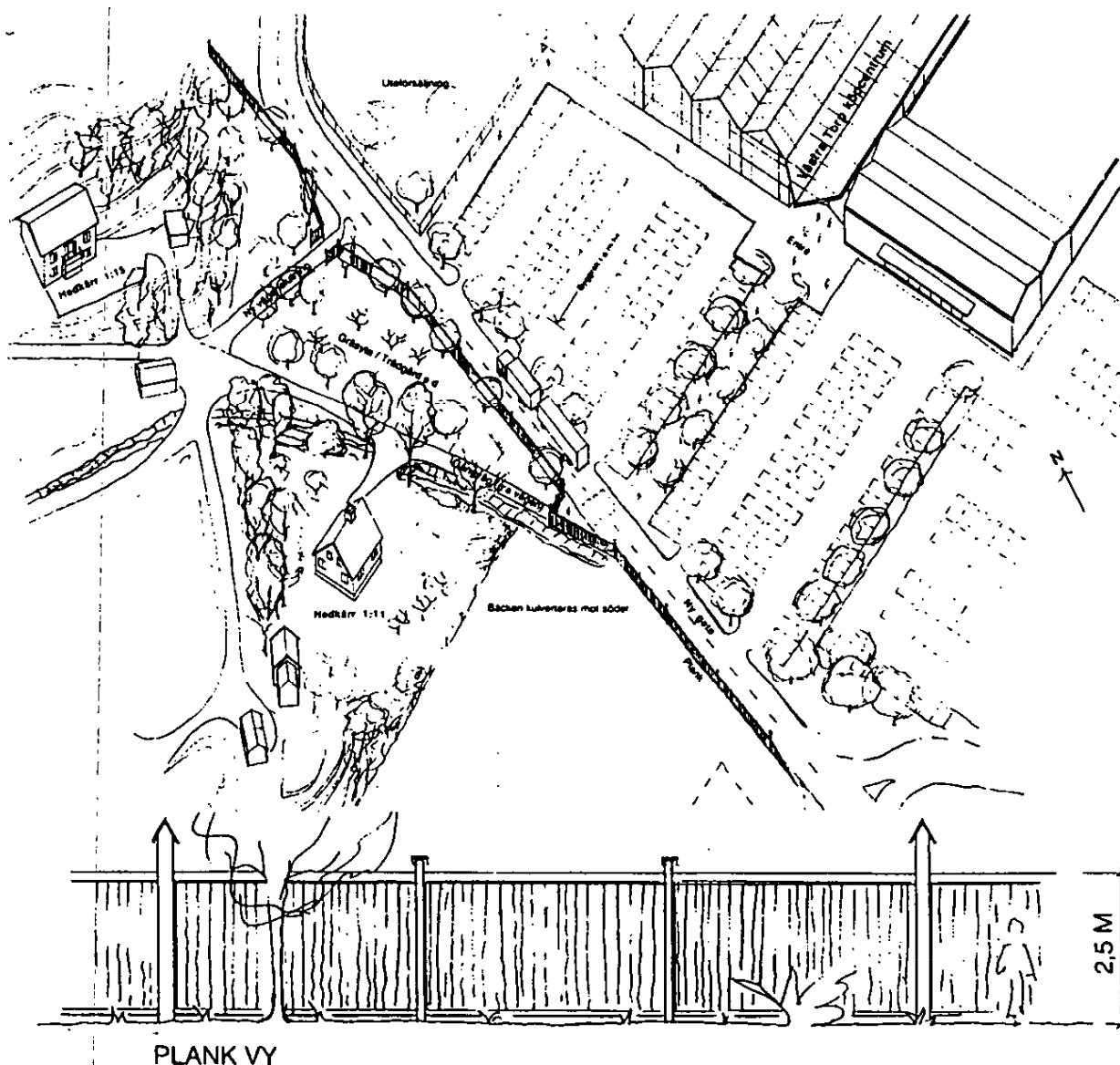
Etableringen av Västra Torp leder i sig till ökade trafikvolymerna på väg 161 med ökade luftföroreningar och buller lokalt. Utbyggnaden av Sunningeleden kommer dock att leda till en reduktion av trafikmängderna inom Herrestadsområdet som kan ställas mot den ökade trafikbelastningen från Västra Torp. Trafikarbetet i stort i regionen kommer troligen ej att öka p g a etableringen utan kan t o m förväntas minska. Detta kan isåfall bero på att antalet långa regionala och interregionala inköpsresor minskar vid en etablering av sällanköpshandel som exempelvis ett större möbelvaruhus utgör (se separat bedömning utförd av Grauers konsultbyrå; Sture Grauers; bilaga 3)

Befintlig bostadsbebyggelse i Lerdalen utgör den i sig enda störningskänsliga bebyggelsen i köpcentrums omgivning. Den nya västliga infarten med tillhörande infart för godstrafik till handelsområdet kan utgöra en störning. Planen säkerställer därför att ett plank mot buller

handelsområdet kan utgöra en störning. Planen säkerställer därför att ett plank mot buller uppförs samt att ett mellanliggande markområde sparas på de boendes sida om planket som iordningställs och planteras. Såsom framgår av bilagda buller- och luftföroreningsberäkningar (se bilaga 4 utförd av Grauers konsultbyrå; Sture Grauers) klaras erforderliga gränsvärden med marginal.

Eventuell trafik nattetid skall regleras så att störningar minimeras, exempelvis genom körförbud eller bom som stängs nattetid. I sammanhanget skall uppmärksammas och förhindras problemet med eventuellt nattetid väntande lastbilar på tomgång.

Bostädernas utsikt söderut påverkas ej av utbyggnaden. Utsikten mot öster påverkas i olika omfattning. De flesta bostadshusen ligger så högt i terrängen att man från dessa ser över den del av byggrätten som ligger närmast husen. Från närmaste bostadshus till byggrätsområdet är avståndet 50 m. I huvudillustrationen har bebyggelsen koncentrerats mot öster vilket gör att avståndet blir 90m.



Gränsson mot villafastigheter
Flygbild från sydväst - Vy på plank

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten och avlopp

Anslutningsmöjlighet till kommunalt vatten och avlopp finns utmed väg 161.

Dagvatten

Dagvattnet har idag sin naturliga avrinning via diken till Bogenbäcken som rinner utmed väg 161 mot sydväst. Dagvattnet från anläggningen bedöms även i framtiden kunna ledas bort via bäcken. Bäcken löper ut i havet i ett biologiskt känsligt område. Dagvattnet skall renas från eventuella föroreningar före utsläpp i bäcken och andra vattendrag. Vidare skall vidtas åtgärder för att begränsa effekterna av utsläpp av kemikalier och föroreningar till följd av olyckor, exempelvis missöden vid lastning och lossning eller haverier med godsfordon.

Målsättningen är att kunna sanera dylika utsläpp innan de når till Bogenbäcken och vidare till havet. Detta kan lösas genom fördröjningsmagasin och / eller damm i kombination med markbädd i anslutning till planområdets sydvästra höm, d v s så långt nedströms som möjligt. Systemet skulle även kunna utföras samordnat med den översiktligt planerade utbyggnaden av ett verksamhetsområde söder om väg 161. Utförandet av anläggningen kopplas till exploateringsavtal mellan exploatören och kommun.

Värme

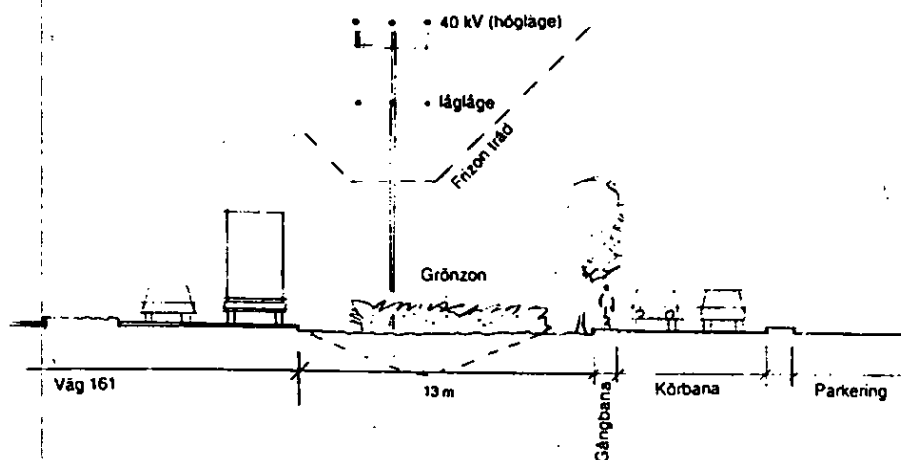
Möjligheten att, i samverkan med Torps befintliga köpcentrum, omhänderta visst brännbart avfall för energiframställning inom området skall fortsatt undersökas. Flexibla system för uppvärmning i förhållande till energikälla skall eftersträvas.

El

Vattenfall leverar idag elkraften till det befintliga köpcentrat. Den tillkommande bebyggelsen ansluts till Vattenfalls nät. Diskussioner har även tidigare förts om anläggande av vindkraftverk i närområdet.

Utmed Rv 161 går en 40 kV högspänningsledning. Ledningen kan behöva justeras i läge, vilket illustrerats på illustrationskartan, för att möjliggöra ett rationellt utnyttjande av marken för parkering. Möjligheterna till flyttning av ledningen har belysts i diskussioner med Vattenfall under samrådet. Ledningen kan förläggas närmare väg 161 än idag, lämpligen med utgångspunkt från befintligt stolpläge vid McDonalds. För att undvika utrymmeskrävande snedstag vid vinkling av ledningen kan betongstolpar användas.

I sammanhanget bör observeras att gällande starkströmsföreskrifter naturligtvis skall följas vilket i sig innebär en begränsning av utnyttjandegraden såsom den kan utläsas ur plankartan med bestämmelser. Effekterna av detta framgår av illustrationskartan och sektionen nedan.



Sektion visande väg 161 och parkeringsområdets randzon
Skala 1:300

Avfall

Hämtning av våtsopor avses ombesörjas av Uddevalla kommun.

MILJÖ OCH ÅTERVINNING

Miljöprogram skall utarbetas i samarbete mellan områdets verksamheter i vilket bl a åtgärder avseende källsortering och återvinning av avfall skall preciseras. Möjligheten till samverkan med Torps befintliga köpcentrum skall även utredas.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförandetiden börjar löpa när detaljplanen vunnit laga kraft och varar i 10 år.

SAMMANFATTNING AV MILJÖKONSEKVENSER

Nedan sammanfattas de huvudsakliga miljökonsekvenserna av planen i planområdet och i dess närområde:

- Inom planområdet förändras den fysiska miljön från jordbruksmark till handelsområde med kommersiell centrumbebyggelse och tillhörande omgivande trafikytor (gator, parkering, godshantering).
- Markytorna förändras i huvudsak från åker till hårdgjorda ytor. För att minska effekterna från vind och drivsnö skall området planteras i viss omfattning. Dagvattnet omhändertas och förs vidare till idag fungerande vattendrag för avvattning. Vatten som eventuellt förorenats skall renas och dagvattensystemet skall utformas så att risken för utsläpp i samband med olyckshändelser vid godshantering och godstransporter minimeras.
- Övergångszonen mellan åkermark och skogsklätt berg förändras genom att den utskjutande landtungan i åker tas bort. Zonen kommer dessutom att väta mot handelscentrals baksida med tillhörande godshantering.
- Planen medför kraftigt ökade trafikbelastningar i området (ca 9.000 bilar per dygn under sommarmånaderna). Detta leder i sig till ökade luftföroreningar och ökat buller. Troligen kommer det regionala och interregionala trafikarbetet ej att öka och möjligen till och med minska till följd av etableringen. Störningskänslig bostadsbebyggelse väster om planområdet skyddas av bullerplank.

Planområdet har i kommunens översiktliga planarbete avsetts användas för centrumetablering dvs en fortsättning på Torps köpcentrum. I det översiktliga planarbetet och i planarbetet som föregick etableringen av Torps köpcentrum har de lokala miljökonsekvenserna värderats i förhållande till markanvändningen för olika ändamål inom hela kommunen.

Planen bedöms ge små miljökonsekvenser utanför det lokala området. Den ökade trafiken till området uppvägs till viss del av utbyggnaden av Sunningeleden.

MEDVERKANDE

Denna beskrivning har upprättats av Olof Hallberg, ABAKO Arkitektkontor AB.
Handläggare på Stadsbyggnadskontoret, Uddevalla kommun har varit Sören Larsson.



SAMMANFATTNING AV MILJÖKONSEKVENSER

Nedan sammanfattas de huvudsakliga miljökonsekvenserna av planen i planområdet och i dess närområde:

- Inom planområdet förändras den fysiska miljön från jordbruksmark till handelsområde med kommersiell centrumbebyggelse och tillhörande omgivande trafikytor (gator, parkering, godshantering).
- Markytorna förändras i huvudsak från åker till hårdgjorda ytor. För att minska effekterna från vind och drivsnö skall området planteras i viss omfattning. Dagvattnet omhändertas och förs vidare till idag fungerande vattendrag för avvattning. Vatten som eventuellt förorenats skall renas och dagvattensystemet skall utformas så att risken för utsläpp i samband med olyckshändelser vid godshantering och godstransporter minimeras.
- Övergångszonen mellan åkermark och skogsklätt berg förändras genom att den utskjutande landtungan i åkern tas bort. Zonen kommer dessutom att väta mot handelscentrals baksida med tillhörande godshantering.
- Planen medför kraftigt ökade trafikbelastningar i området (ca 9.000 bilar per dygn under sommarmånaderna). Detta leder i sig till ökade luftföroreningar och ökat buller. Troligen kommer det regionala och interregionala trafikarbetet ej att öka och möjligen till och med minska till följd av etableringen. Störningskänslig bostadsbebyggelse väster om planområdet skyddas av bullerplank.

Planområdet har i kommunens översiktliga planarbete avsetts användas för centrumetablering dvs en fortsättning på Torps köpcentrum. I det översiktliga planarbetet och i planarbetet som föregick etableringen av Torps köpcentrum har de lokala miljökonsekvenserna värderats i förhållande till markanvändningen för olika ändamål inom hela kommunen.

Planen bedöms ge små miljökonsekvenser utanför det lokala området. Den ökade trafiken till området uppvägs till viss del av utbyggnaden av Sunningeleden.

MEDVERKANDE

Denna beskrivning har upprättats av Olof Hallberg, ABAKO Arkitektkontor AB.
Handläggare på Stadsbyggnadskontoret, Uddevalla kommun har varit Sören Larsson.

VÄSTRA TORP
TRAFIKUTREDNING

VÄSTRA TORP, UDDEVALLA TRAFIKUTREDNING NOV -97

1. SYFTE

Denna trafikutredning syftar till att belysa

- biltrafikalstringen av ny bebyggelse för handelsändamål ,
- biltrafikens fördelning i anslutningarna till Fiskebäckskilsvägen (väg 161)
- konsekvenserna av alternativa utformningar av nämnda anslutningar

Utredningen skall också behandla kollektivtrafikförsörjningen av Västra Torp samt de interna gångsambanden inom hela handelsområdet.

2. FÖRUTSÄTTNINGAR

Ny bebyggelse

Inom Västra Torp sker planläggning för nya handelsytor enligt följande (bruttoareor),

- möbelvaruhus	16.000 kvm
- järnhandel	5.000 kvm
- växtförsäljning	<u>2.500 kvm</u>
	23.500 kvm

Vid planläggningen av trafiknätet måste hänsyn tas till planerad bebyggelse på södra sidan av Fiskebäckskilsvägen. Där föreslås enligt översiktsplanen:

- truckcenter inkl motell.
- nytt verksamhetsområde, ca 10 ha.
- nytt bostadsområde, 500-1000 lgh.

Vagnät

Biltrafikförsörjningen av Östra Torp och samtliga ovannämnda bebyggelseområden sker via anslutningar till Fiskebäckskilsvägen. I kommunens översiktsplan redovisas en vägstruktur där samtliga områden försörjes från de två befintliga signalreglerade korsningarna vid nuvarande köpcentrum, se fig 1.

Den tillkommande bebyggelsen på båda sidor av Fiskebäckskilsvägen kommer att innebära väsentligt ökade trafikbelastningar, framför allt av svängande trafik. Det finns därför anledning att även pröva ett alternativ med ytterligare en anslutning till Fiskebäckskilsvägen, se fig 2.

Utredningen bör beskriva konsekvenserna av båda alternativen.

3. PARKERINGSBEHOV

Bilplatsbehovet för externa handelscentra anges i kommunens P-norm till 50 bilplatser per 1000 kvm handelsyta (bruttoarea).

Som jämförelse redovisas i nedanstående tabell det faktiskt utbyggda antalet bilplatser i relation till den faktiskt utbyggda ytan i fem köpcentra (uppgifter från 1994). Möbelvaruhus finns i samtliga köpcentra utom Löddeköpinge

Centrum	Bruttoarea	Antal bilplatser	Bilplatser/1000 kvm
Uppsala	16.000	753	47
Jönköping, A6	50.000	2300	46
Sundsvall	36.000	1300	36
Malmö, Jägersro	22.000	933	42
Löddeköpinge	20.000	1000	50

Som ytterligare underlag för bedömning av bilplatsbehovet i Västra Torp bör mätningar genomföras vid några högrafiktilfällen under december -97 och våren -98. Därvid görs enkla parkeringsräkningar av antalet samtidigt parkerade bilar.

För Västra Torp bedöms preliminärt 45 bilplatser per 1000 kvm handelsyta vara tillräckligt. Reservyta för utbyggnad till totalt ca 50 bilplatser per 1000 kvm bör dock om möjligt finnas. Detta innebär preliminärt ett behov av $45 \times 23,5 = \text{ca } 1050$ bilpl samt en reservparkering med 100 - 150 bilplatser. Resultat från parkeringsräkningar i Östra Torp kan ge anledning att justera dessa siffror.

4. BILTRAFIKALSTRING

Östra Torp (nuvarande köpcentrum, nov -97)

I trafikutredningen för Östra Torp redovisas en genomsnittlig dygnstrafikalstring under juni-juli-augusti år 1995 på 13.600 bilar/dygn (total trafik in + ut).

Normalveckans maxtimtrafik (in + ut) har uppmätts till 1640 bilar/tim under fredag och 1830 bilar/tim under lördag.

Den utbyggnad som påbörjades hösten -97 av Östra Torp beräknas i trafikutredningen medföra en ökning av nämnda trafikmängder med 20-25 %.

Västra Torp

Bebyggelsen i Västra Torp bedöms ge en något lägre trafikalstring per ytenhet än i Östra Torp, eftersom möbelvaruhus och växtförsäljning erfarenhetsmässigt har lägre trafikalstringstal än annan detaljhandel. Trafiken till/från Västra Torp beräknas därför genomsnittligt till ca 9.000 bilar/dygn under sommarmånaderna. Maxtimtrafiken bedöms vara 1.100 bilar/dygn totalt i båda riktningarna.

Truckcenter och motell

Inga mätningar av trafikalstringen från jämförbara anläggningar finns tillgängliga för närvarande. Här antas att truckcenter och motell alstrar 1.500 bilar/dygn och att timtrafiken är ca 100 bilar/tim under den period då köpcentrum har sin maxtimme fredagar.

Nytt verksamhetsområde

Det i översiktsplanen föreslagna verksamhetsområdet söder om Fiskebäckskilsvägen har en areal av ca 10 ha. Erfarenhetsmässigt alstrar ett blandat verksamhetsområde en biltrafik av sorleksordningen 200 bilar/dygn, ha. Detta ger här en trafik på 2.000 bilar/dygn. Maxtimandelen antas vara 10 %.

Nytt bostadsområde

Det i översiktsplanen föreslagna bostadsområdet söder om Fiskebäckskilsvägen är ej aktuellt för utbyggnad under den närmaste 5-årsperioden. Det bedöms omfatta 500-1000 lägenheter, vilket kommer att innebära en trafikalstring av 2.000-4.000 bilar/dygn. Maxtimtrafiken på tillfartsvägen kan uppskattas till ca 12% härav, dvs 240-480 bilar/tim.

Sammanfattning av trafikalstringsberäkningarna

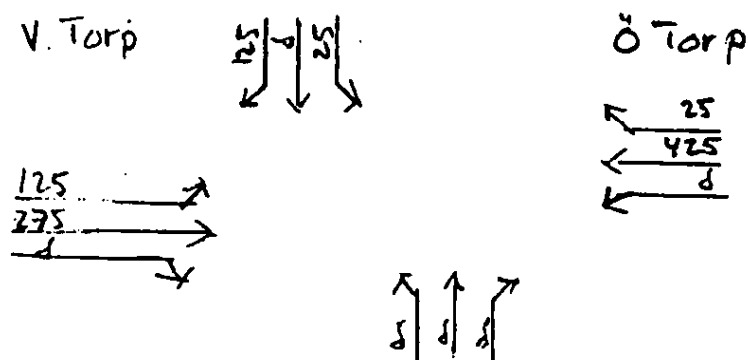
Västra Torp	9.000 b/dygn	1.100 b/maxtim
Truckcenter mm	1.500 " -	100 " -
Verksamhetsområdet	2.000 " -	200 " -
Bostadsområdet	2- 4.000 " -	240 - 480 " -

5. KAPACITETSBERÄKNINGAR

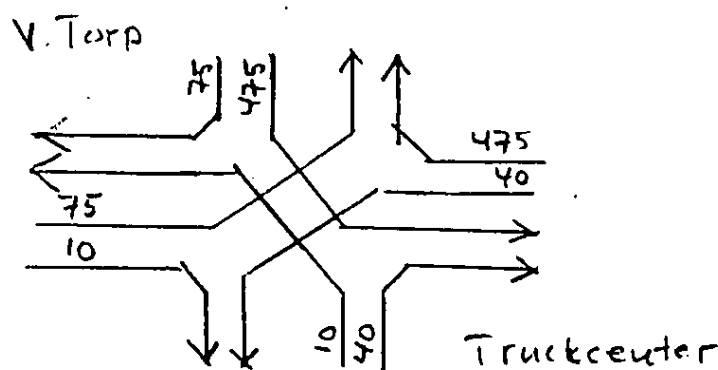
5.1 Alternativ utan ny anslutning till Fiskebäckskilsvägen

Beräkningarna avser den nuvarande anslutningen till Fiskebäckskilsvägen, dvs den västra korsningen med oförändrad utformning.

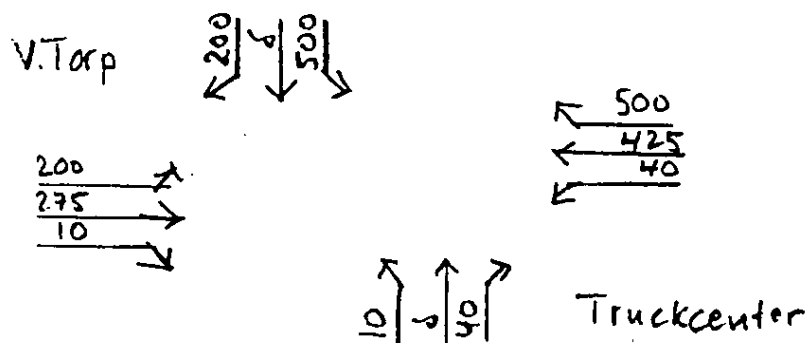
Trafikmängder efter genomförd utbyggnad av Östra Torp, b/maxtim:



Tillkommande trafik ^{p.g.g} efter utbyggnad av Västra Torp + truckcenter inkl motell:



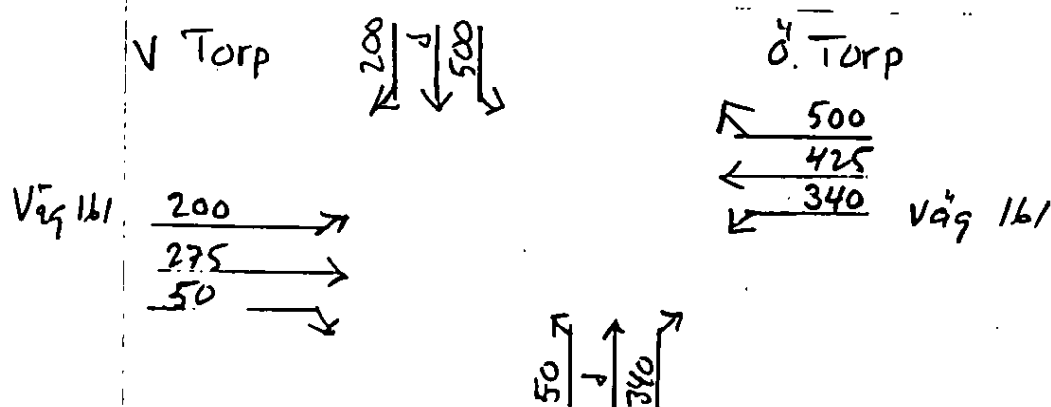
Summa trafik i korsningen:



En överslagsmässig beräkning grundad på ovanstående trafikströmmar ger belastningsfaktor (belastning/kapacitet) på 0,7. Erforderlig magasinlängd för vänstersvängfältet från Västra Torp är 60 m. Denna magasinlängd kan ej åstadkommas utan mycket besvärande inverkan på utformningen av det interna gatunätet inom Östra och Västra Torp. Beräkning har därför skett för en justerad utformning där den vänstersvängande trafiken ut från Västra Torp disponerar två körfält. Resultatet blir då:

- belastningsfaktor 0,55
- erf magasinlängd 36 m

Kapacitetsberäkning har även genomförts för ett senare skede då såväl verksamhetsområdet som bostadsområdet byggts ut söder om Fiskebäckskilsvägen. Beräknad dimensionerande timtrafik redovisas nedan.

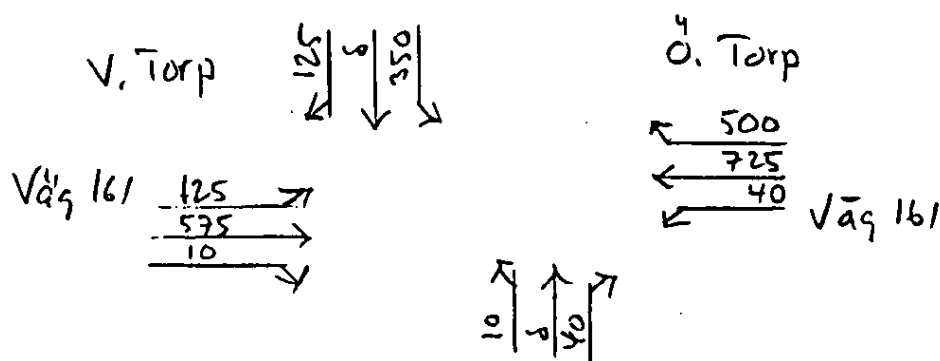


Beräkningarna visar att kapaciteten i korsningen kan vara tillräcklig, belastningsfaktorn bedöms bli 0,65. Erforderliga magasinlängder ökar dock.

5.2 Alternativ med ny anslutning till Fiskebäckskilsvägen

Möjligheten att avlasta den befintliga korsningen genom utbyggnad av ytterligare en anslutning till Fiskebäckskilsvägen är intressant, bl a av det skälet att vid köpcentra av Torps storlek blir trafikmängderna i samband med helger och semestertoppar så stora att en fördelning av trafiken på flera in- och utfarter innebär stora fördelar. Detta gäller såväl in- och utfartstrafiken som den passerande trafiken på Fiskebäckskilsvägen. Av dessa skäl har beräkningar utförts även för ett alternativ med ytterligare en anslutning till Fiskebäckskilsvägen. Härvid förutsätts verksamhetsområdet och bostadsområdets huvudmatning ske via denna nya anslutning, jämför fig 2.

Kapacitetsberäkningarna avser samma korsning som tidigare dock med vägsystem i stort enligt fig 2. Dimensionerande timtrafik i korsningen har uppskattats enligt nedan.



Den beräknade belastningsfaktorn är 0,55.

Beräkningar för den nya korsningen på Fiskebäckskilsvägen har ej utförts. Korsningen kan utformas som signalreglerad eller som cirkulationsplats. Trafikmängderna blir här måttliga och bedöms ej ge kapacitets- eller framkomlighetsproblem.

6. ÖVRIGA TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPRÅGOR

6.1 Kollektivtrafikförsörjning

Tre regionala busslinjer trafikerar Fiskebäckskilsvägen. Västra och Östra Torp får en ny gemensam hållplats som byggs i anslutning till en ny gång- och cykeltunnel under Fiskebäckskilsvägen vid Preem bensinstation. Utbyggnaden ingår som en del av anläggningarna för trafikplats Uddevalla Norr på nya E6. Gångavståndet mellan hållplatsen för trafik i västlig riktning och entrétorget i Västra Torp är ca 350 m. Gångavståndet mellan torget och hållplatsen för trafik i östlig riktning är ca 500 m via gångtunneln. Sistnämnda avstånd kan dock minskas till ca 350 m om övergångsställe över Fiskebäckskilsvägen ordnas i den befintliga västra korsningen.

Viktigast för kollektivförsörjningen av Västra Torp är den lokala busslinjen Uddevalla centrum -Torp. Denna linje kommer att ha två hållplatser inom Torp. Resenärer till/från Västra Torp kommer att utnyttja den västligaste av dessa två hållplatser, som är belägna nära ICA i Östra Torp. Gångavståndet mellan denna och entrétorget i Västra Torp är 150-200 m

6.2 Gång- och cykeltrafik

Yttre kontakter

När trafikplats Uddevalla Norr färdigställts kommer en genomgående gång- och cykelväg att finnas parallellt med Fiskebäckskilsvägen på vägens södra sida. Anslutning till Torps köpcentrum kommer att finnas via den tidigare nämnda GC-tunneln under Fiskebäckskilsvägen vid bensinstationen. Som komplement till GC-tunneln bör övergångsställe och cykelöverfart ordnas i den västra korsningen på Fiskebäckskilsvägen.

Inre samband

Gångsambandet mellan Västra och Östra Torp är viktigt. Ett väl utformat huvudgångstråk genom hela Torp Köpcentrum ger följande fördelar:

- Torp Köpcentrum uppfattas av kunderna som en enhet, vilket gör att attraktionskraften ökar.
- Bilförflyttningar inom köpcentrum minskar - åtminstone vid tillfällena med hög belastning.

Särskild omsorg bör ägnas utformningen av gångstråkets korsning av den befintliga distributionsgatan.

7. TRAFIKBULLER

Befintliga sex bostadshus väster om Torp är den enda störningskänsliga bebyggelsen i köpcentrums omgivning. Bebyggelsen ligger dock på ganska stort avstånd från trafikanläggningarna. Samtidigt är trafikbelastningen på den västligaste delen av parkeringsytorna relativt liten. Några besvärande trafikbullerstörningar bedöms därför inte komma att uppträda.

För att kontrollera ovanstående slutsats har en enkel beräkning av trafikbullernivån genomförts enligt Naturvårdsverkets modell. Beräkningen avser utomhusnivån vid fasad för huset närmast Västra Torp under ett dygn då även parkeringarna längst i väster utnyttjas. Följande förutsättningar har antagits:

- | | |
|--------------------------------|--------------------------------|
| - biltrafik på parkeringsgatan | 1.500 b/d (ett högt antagande) |
| - andel tunga fordon | 0 % |
| - avstånd fasad - gatumitt | 35 m |

Detta ger en bullernivå på ca 50 decibel(A) vid fasaden, vilket med god marginal underskrider planeringsriktvärdet 55 decibel(A).

8. SLUTKOMMENTARER

Vid utformningen av en funktionell och flexibel trafikstruktur för Västra Torp är sammanfattningsvis följande element viktiga:

- Breddning av den befintliga utfarten mot Fiskebäckskilsvägen och översyn av funktionerna i signalregleringen
- Utformning av huvudgångstråket som binder samman den västra och den östra delen av Torp på ett sådant sätt att köpcentrum uppfattas som en enhet
- Utformning av interngator och parkeringsanläggningar så att ytterligare en anslutning till Fiskebäckskilsvägen vid behov kan byggas i ett senare skede

Möln dal 97 - 11 - 17

GRAUERS KONSULTBYRÅ HB

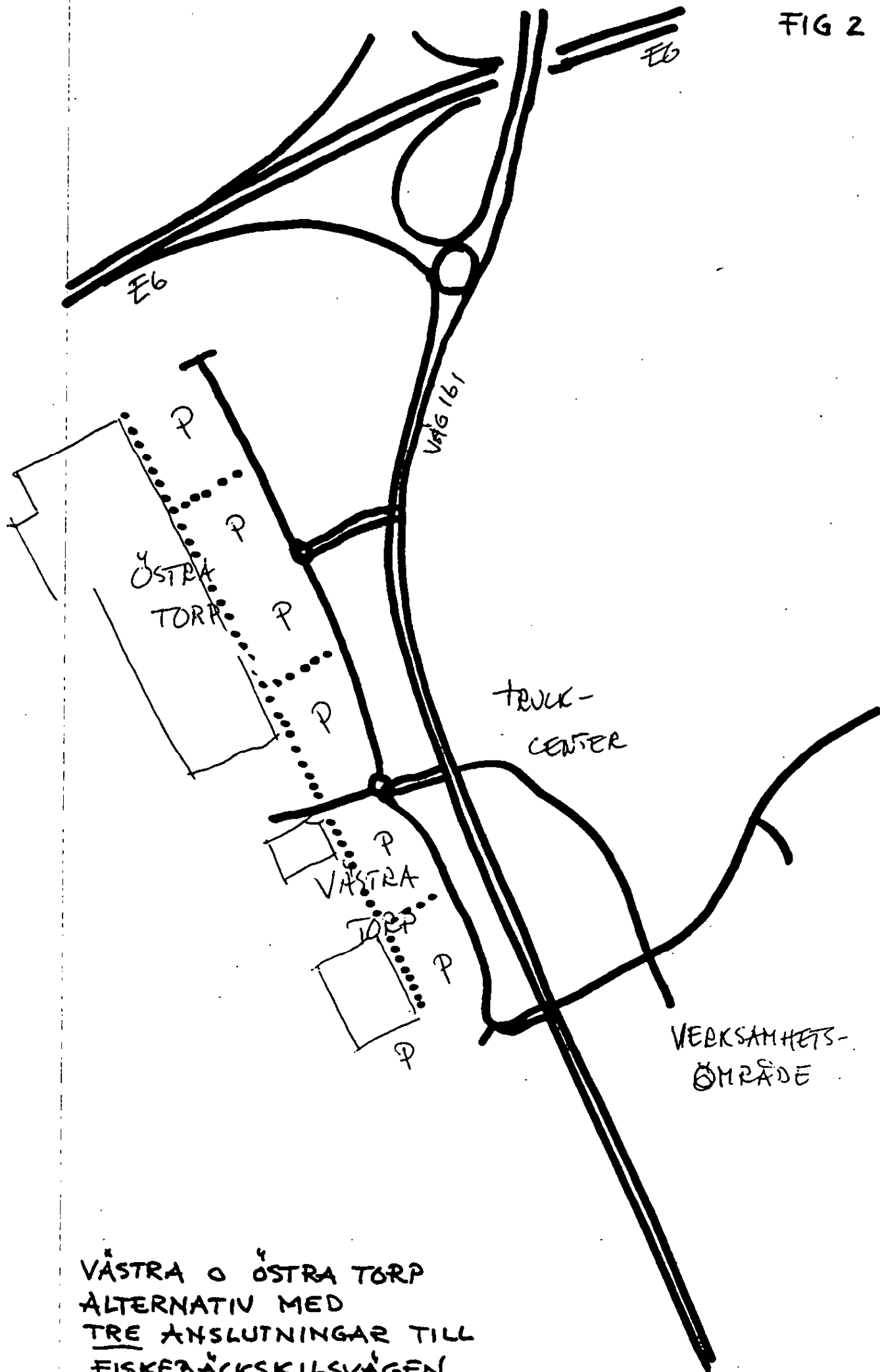
Sture Grauers

FIG 1



VÄSTRA O ÖSTRA TORP
ANSLUTNINGAR TILL FISKEBÄCKSKILSVÄGEN
ENLIGT PRINCIPSSKISS I ÖVERSIKTSPLANEN

FIG 2



VÄSTRA O ÖSTRA TORP
ALTERNATIV MED
TRE ANSLUTNINGAR TILL
FISKEBÄCKSKILSVÄGEN

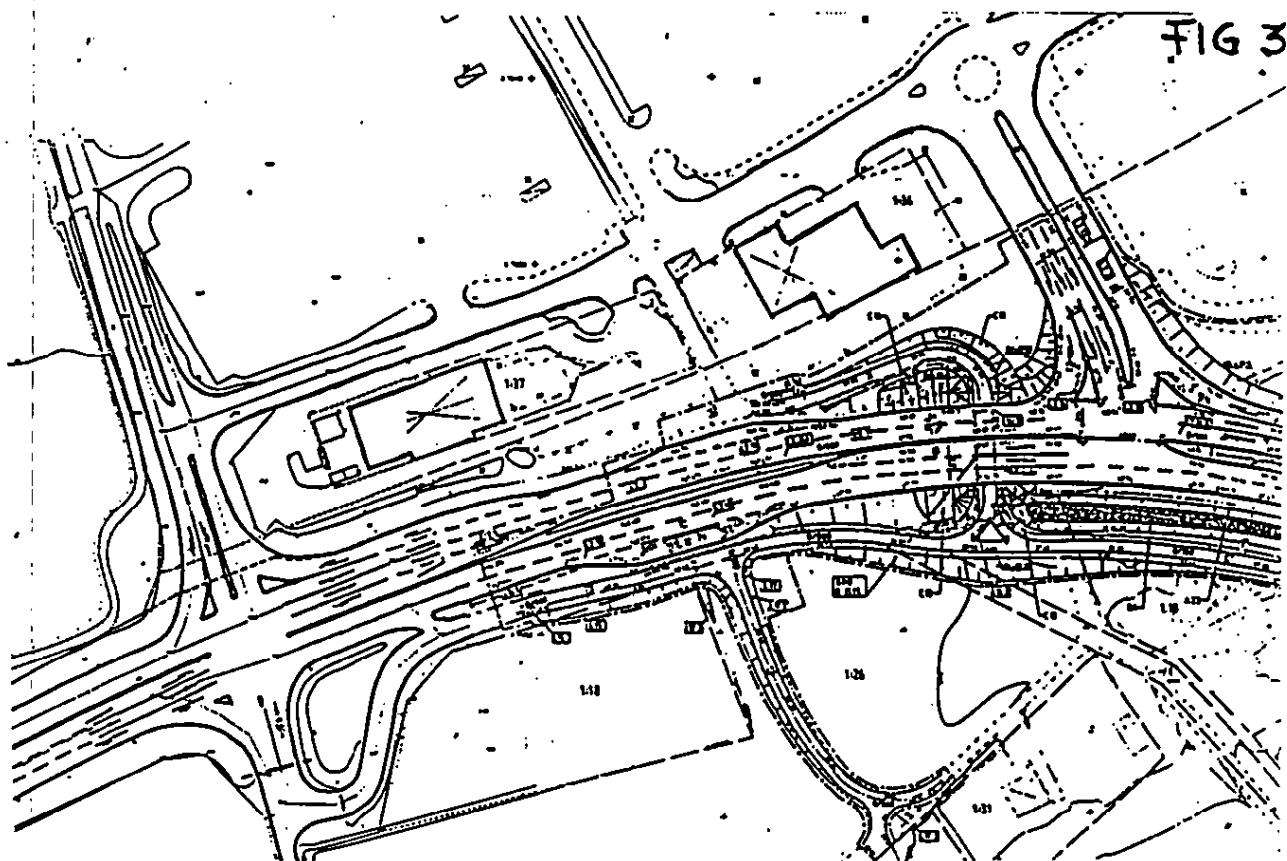
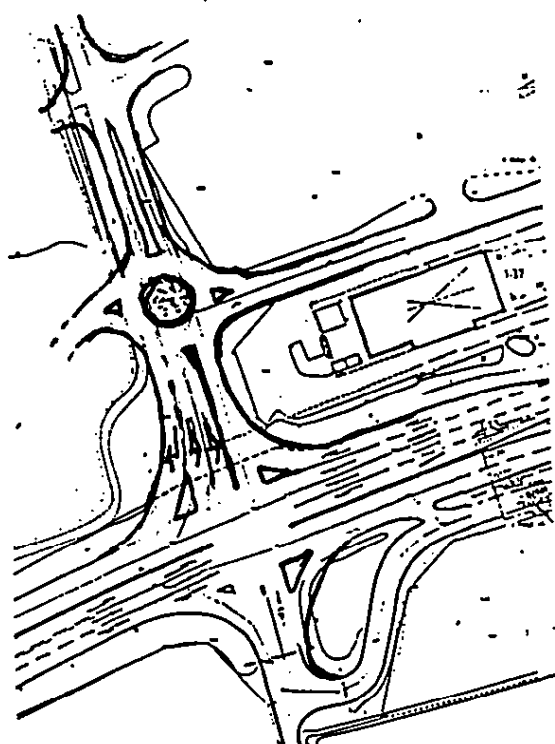


FIG 3

UTFORMNING AV VÄG 161
ENL ARBETSPÅN "UDDEVALLA NÖR"



← ANSLUTNING VÄSTRA TORP

← CIRKULATIONSPLATS MED
ANSLUTNING VÄSTRA TORP

← BREDDNING AV UTFART
TILL TRE KÖRFÄLT,
MAGASINSLÄNGD CA 35 M

← TRIANGELREFUGE

• ÄNDRING SIGNALFUNKTIONER

VÄSTRA TORP
FÖRSLAG TILL KOMPLETTERING
AV BET ANSLUTNING TILL
FISKEBÄCKSKILSVÄGEN
97-10-27 / 84.

UDDEVALLA KOMMUN - TORP
TRAFIKUTREDNING MED FÖRSLAG TILL
VÄGNÄT SAMT GÅNG- OCH CYKELVÄGNÄT

FEBR 98

UDDEVALLA KOMMUN - TORP TRAFIKUTREDNING MED FÖRSLAG TILL VÄGNÄT OCH GC - NÄT

1. Syfte

Denna studie, som genomförs på uppdrag av Uddevalla kommun, skall redovisa de trafikmässiga konsekvenserna av den markanvändning i stadsdelen Torp som föreslås i kommunens översiktsplan. Studien skall också föreslå lämplig vägstruktur för området.

Studien skall ge underlag för kommande detaljplanearbete och speciellt ange förutsättningarna för anordnande av in- och utfarter till ett större trafikant-serviceområde (truckcentrum, bensinförsäljning, motell etc).

Två tidigare trafikutredningar för pågående/planerade utbyggnader av Torps köpcentrum innehåller data och beräkningar som utnyttjas även i denna studie.

2. Markanvändning

Torps köpcentrum

Norr om väg 161 finns Torps Köpcentrum med för närvarande ca 31.000 kvm bruttoarea. Utbyggnad med ca 7.000 kvm och eventuellt ytterligare 2.000 kvm pågår inom nuvarande område. Dessutom pågår detaljplanläggning för utbyggnad västerut med maximalt 23.500 kvm ("Västra Torp"). När pågående och planerade utbyggnader genomförts omfattar Torps Köpcentrum sammanlagt 63.500 kvm. Härav utgörs ca 5% av kontor o dyl.

Verksamheter söder om väg 161

Söder om väg 161 upptar kommunens översiktsplan ett verksamhetsområde på ca 16 ha. Öster härom - mitt emot Mac Donalds och Preem - finns ett område på ca 2,5 ha, vilket i översiktsplanen förutsätts utnyttjas för trafikantservice- anläggningar av olika slag, drivmedelsförsäljning, restaurang, truckcenter, motell, etc.

Kommunen har förfrågningar om etablering av verksamheter i Torp, varför planarbete för detta område kan beräknas påbörjat under 1998.

Bostadsområde söder om väg 161

Söder om verksamhetsområdet anger översiktsplanen ett framtida bostadsområde. Området, som har sin norra gräns ca 500 m söder om väg 161, kan preliminärt komma att rymma 500-1.000 lägenheter. Dess utbyggnad är inte aktuell under de närmaste åren. Om och när det byggs måste det trafikförsörjas från väg 161.

Torps köpcentrum

I trafikutredningen för utbyggnaden av Torps Köpcentrum (nov -96 och nov -97) har följande trafikstring konstaterats/beräknats (totalt in+ut):

	årsmedeldygn	genomsnittligt dygn juni - augusti
Nuvarande köpcentrum	11.300	+ 13.600
Utbyggnad, etapp 1 (pågående)	+2.800	+ 3.400
Utbyggnad, etapp 2 ("V Torp")	<u>+7.500</u>	<u>+ 9.000</u>
	21.800	26.000

Maximtrafiken har uppmätts till ca 12% av dygnstrafiken med en uppskattad riktningsfördelning på 50 -50.

Verksamhetsområdet

Mätningar i tre områden med blandade verksamheter i Uddevalla, Göteborg och Mölndal, visar på trafikstringar av storleksordningen 120, 190 resp 200 bilar/dygn, ha. Variationen är således stor. För att inte underskatta trafikstringen av verksamheterna i Torp används det högsta uppmätta värdet. Trafikstringen beräknas således till $16 \times 200 = 3.200$ bilar/dygn. Maximandelen kan anses vara 10%.

Trafikantserviceanläggningen

Som referensanläggningar för trafikantserviceanläggningen i Torp utnyttjas tre anläggningar vid E20 i Skaraborgs län. Två av dessa ligger i Mariestads kommun och en i Götene kommun. Tomtarean för varje anläggning är av storleksordningen 20.000 kvm.

Bedömningen av trafikstringen grundas, efter rekommendation av vägverkets lokalkontor i Mariestad, på en jämförelse med Göteneanläggningen. Denna har en årlig försäljning av ca 9 milj liter drivmedel, vilket är en jämförelsevis högt.

Data från en intervju med platschefen redovisas i bilaga 1.

Med ledning av dessa data kan bedömas att trafikstringen för Torp-anläggningen kommer att ligga i intervallet 1.000 - 1.500 bilar per dygn (totalt in+ut). Hänsyn har därvid tagits till att trafikmängderna på E 6 och väg 161 är större än på motsvarande vägar vid Göteneanläggningen.

Bostadsområdet

Det föreslagna bostadsområdet söder om väg 161 är ej aktuellt för utbyggnad under den närmaste 5-årsperioden. Det bedöms omfatta 500-1000 lägenheter, vilket kommer att innebära en trafikstring av 2.000-4.000 bilar/dygn. Maximtrafiken på tillfartsvägen kan uppskattas till ca 12% härav.

Sammanställning av beräknad trafikstring, ÅDT och maxtimme.

Torps köpcentrum	21.600 b/dygn	2.600 b/maxtim
Verksamhetsområdet	3.200 " -	320 " -
Truckcenter mm	1.500 " -	100 " -
Bostadsområdet	2- 4.000 " -	240 - 480 " -

4. Nuvarande vägnät och gång-och cykelvägnät

Stora delar av det framtida bilvägnätet och gång- och cykelvägnätet bestäms genom pågående arbeten i samband med E6-utbyggnaden vid Torp inklusive trafikplatsen Uddevalla Norr. Kännetecknande för vägsystemet efter denna utbyggnad är:

- E6 får ny sträckning söder om Torp

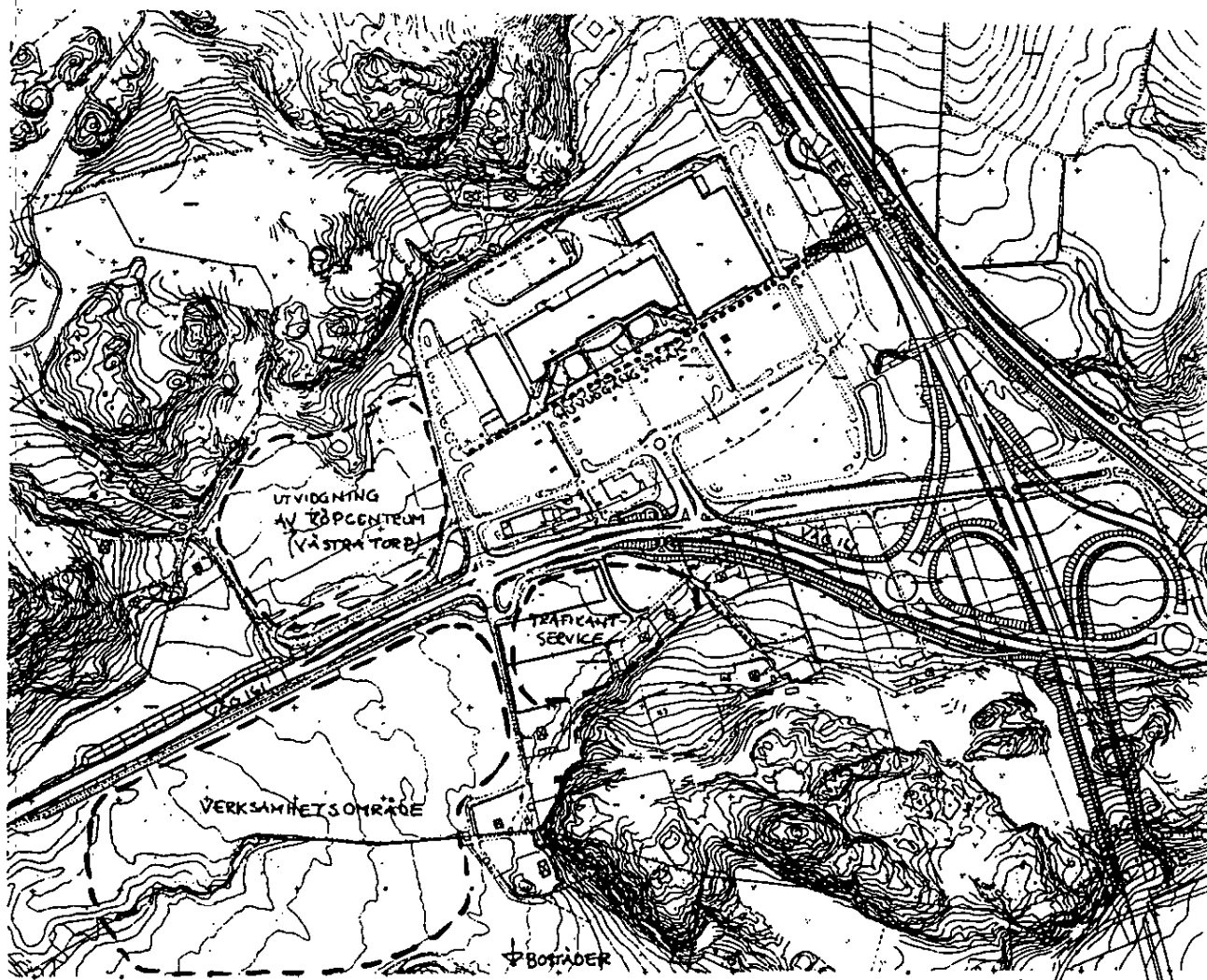
- Av- och påfartsramperna från/till E6 ansluter till väg 161/nuvarande E6 i två cirkulationsplatser.

- Väg 161 läggs om och passerar på bro över nya E6.

- Väg 161 har redan idag fyra körfält förbi Torps Köpcentrum. De två anslutningarna till Köpcentrum bibehålls signalreglerade.

- För gång- och cykeltrafiken finns två öst-västliga stråk, dels parallellt med väg 161, dels i direkt anknytning till handelskvarteren. Det sistnämnda passerar i tunnel under E6. De två stråken sammanbinds av en nordsydlig länk mitt för köpcentrum. Denna länk passerar i tunnel under väg 161.

Vägnätets utformning efter utbyggnaden av E6 och trafikplats Uddevalla Norr redovisas översiktligt i nedanstående figur



5. Komplettering av vägnät och gång- och cykelvägnät

De ovan beräknade trafiktillskotten från nya utbyggnadsområden kan i stort sett avvecklas på det vägnät som nu byggs ut, jämför t ex resultat av överslagsmässiga kapacitetsberäkningar i trafikutredning för Västra Torp.

I samband med det pågående planarbetet för Västra Torp har dock framkommit att en ytterligare anslutning till väg 161 i väster skulle ge betydande fördelar, särskilt om den utformades som en cirkulationsplats. Fördelarna är följande:

- Biltrafiken till/från Torps köpcentrum fördelas på tre anslutningar jämfört med dagens två. Detta innebär lägre belastningsfaktorer och därmed bättre framkomlighet i korsningarna.
- Distributionstrafiken till/från köpcentrum kan i stor utsträckning skiljas från övrig trafik inom köpcentrum om Västra Torp utformas med en distributionsgata som ansluts till cirkulationsplatsen
- Verksamhetsområdet söder om väg 161 får en centralt belägen och tydlig anslutningspunkt till väg 161 i cirkulationsplatsen. Denna blir också en naturlig matningspunkt till bostadsområdet i söder om och när detta byggs ut.
- För trafikanter på väg 161 västerifrån blir cirkulationsplatsen en tydlig markering av övergången från landsbygdsförhållanden (90 km/tim) till trafikförhållanden med tätortskaraktär (50/70 km/tim)

Fördelarna är så påtagliga att en ny cirkulationsplats på väg 161 föreslås vid Västra Torp, ca 300 m väster om den befintliga signalkorsningen.

Särskild vikt bör läggas vid lokaliseringen och utformningen av in- och utfarterna till/från trafikantserviceanläggningen. Denna kan trafikmatas från den mittersta anslutningen till väg 161. Eftersom anläggningen på grund av terrängförhållandena ej är synlig från E6 har dock diskuterats om trafikantserviceanläggningen även borde få anslutning även till den västra cirkulationsplatsen i trafikplats "Uddevalla Norr". Därvid har konstaterats att en kompletterande infart från denna punkt skulle påtagligt öka anläggningens attraktivitet. Samtidigt kan konstateras att infarten endast ger marginella förändringar av belastningen och trafikförhållandena i cirkulationsplatsen. En sådan enkelriktad infart föreslås därför. Utfart föreslås enbart ske via den befintliga signalreglerade korsningen på väg 161.

Gång- och cykelvägnätet föreslås kompletterat med två nya länkar:

Den befintliga östvästliga huvudaxeln i Torps köpcentrum föreslås förlängd västerut så att den nya västra delen på bästa möjliga sätt anknyts till nuvarande centrum.

En ny nordsydlig GC-väg föreslås som anknyter bostadsområdet i söder till GC-nätet i övrigt.

Förslag till framtida vägnät och GC- nät redovisas på följande ritningar:

- Framtida vägnät och gång- och cykelvägnät, översikt, fig 1
- Västra Torp, anslutningar till väg 161, fig 3
- Beräknade biltrafikmängder (åmd) på föreslaget vägnät, fig 3
- Infart till trafikantserviceanläggningen, principförslag, fig 4

Mölnadal 98-02-17

GRAUERS KONSULTBYRÅ
Trafik- och samhällsplanering

Sture Grauers

Preem, Götene

Platsbesiktning samt intervju med platschef Thomas Blomberg 98-02-04.

Lokalisering

Vid korsningen E20 - rv 44, in- och utfart från rv 44 belägen ca 200 m från korsningen E20/rv 44. Anläggningen väl synlig från båda vägarna. Trafik på E20 ca 8.000 fordon/dygn (ÅDT -93) och på rv 44 ca 4.000 (ÅDT -93). Anläggningen ligger i utkanten av tätorten Götene.

Försäljning

Preems anläggning omfattar drivmedelsförsäljning och butik. Total drivmedelsförsäljning 9 milj liter per år. Total omsättning 72 Mkr/år (största omsättningen av alla anläggningar längs E20). Intilliggande restaurang (i samma byggnad) omsätter ca 12 Mkr/år.

Trafikalstring

Mätningar under perioden aug - okt 1995 visar en trafik i anläggningens in- och utfart på 400 - 700 fordon per dygn totalt i båda riktningarna med ett genomsnitt på 525 fordon/dygn. Sedan mätningarna gjordes har försäljningen ökat med drygt 50%, varför trafiken bedöms ha ökat till ca 800 fordon/dygn.

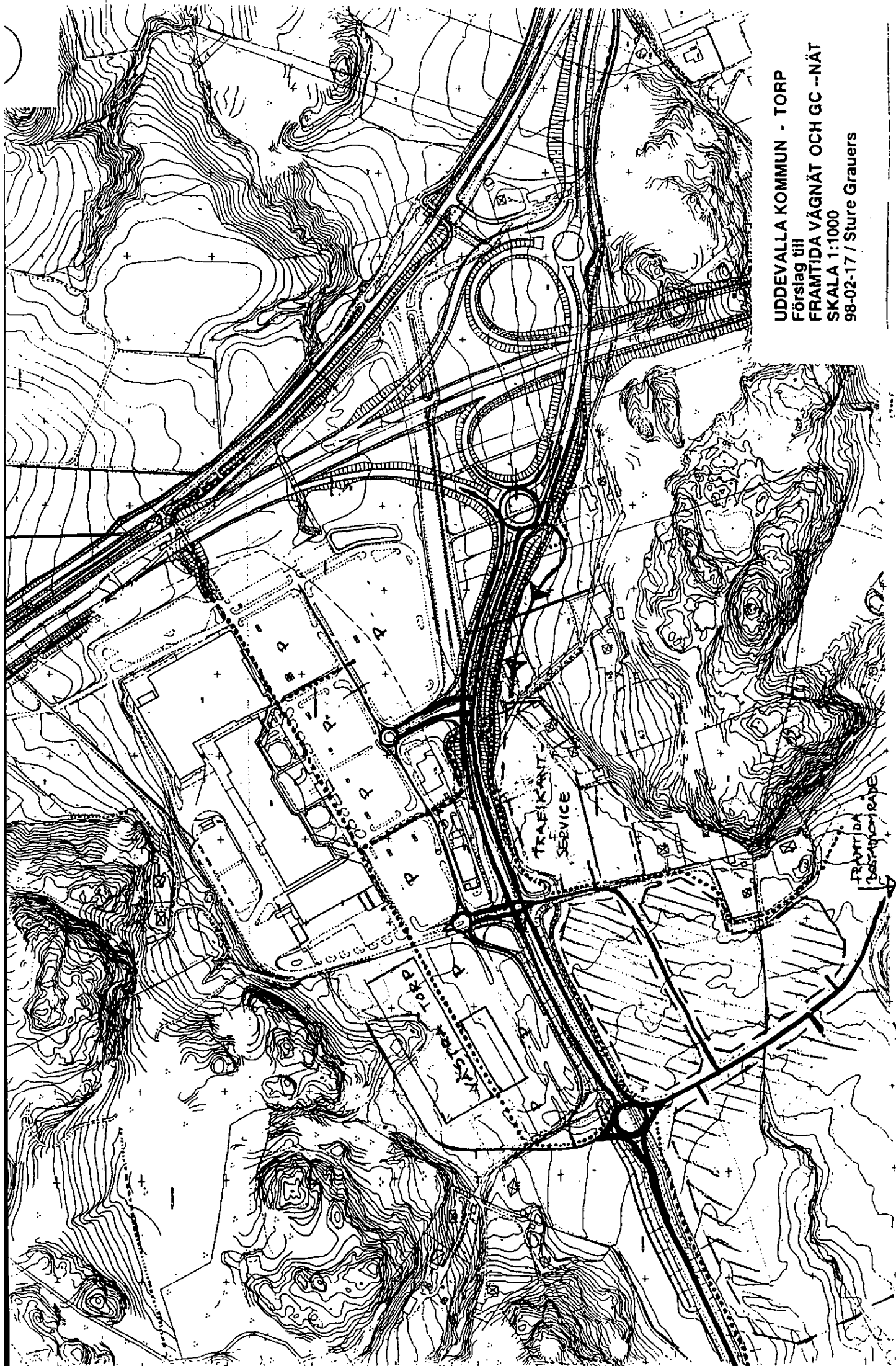
Övrigt

På tomten finns plats reserverad för ett hotell.

In- och urfarternas läge och utformning har generellt sett stor betydelse för anläggningens attraktivitet och försäljning. Göteneanläggningen har uppnått goda resultat trots att in- och utfartsfrågorna varit problematiska. Ombyggnader har redan skett. Grundorsaken till problemen är att anläggningen planerats under förutsättningar att korsningen E20/rv44 skulle utformas som en trafikplats. I stället har korsningen bibehållits som plankorsning.

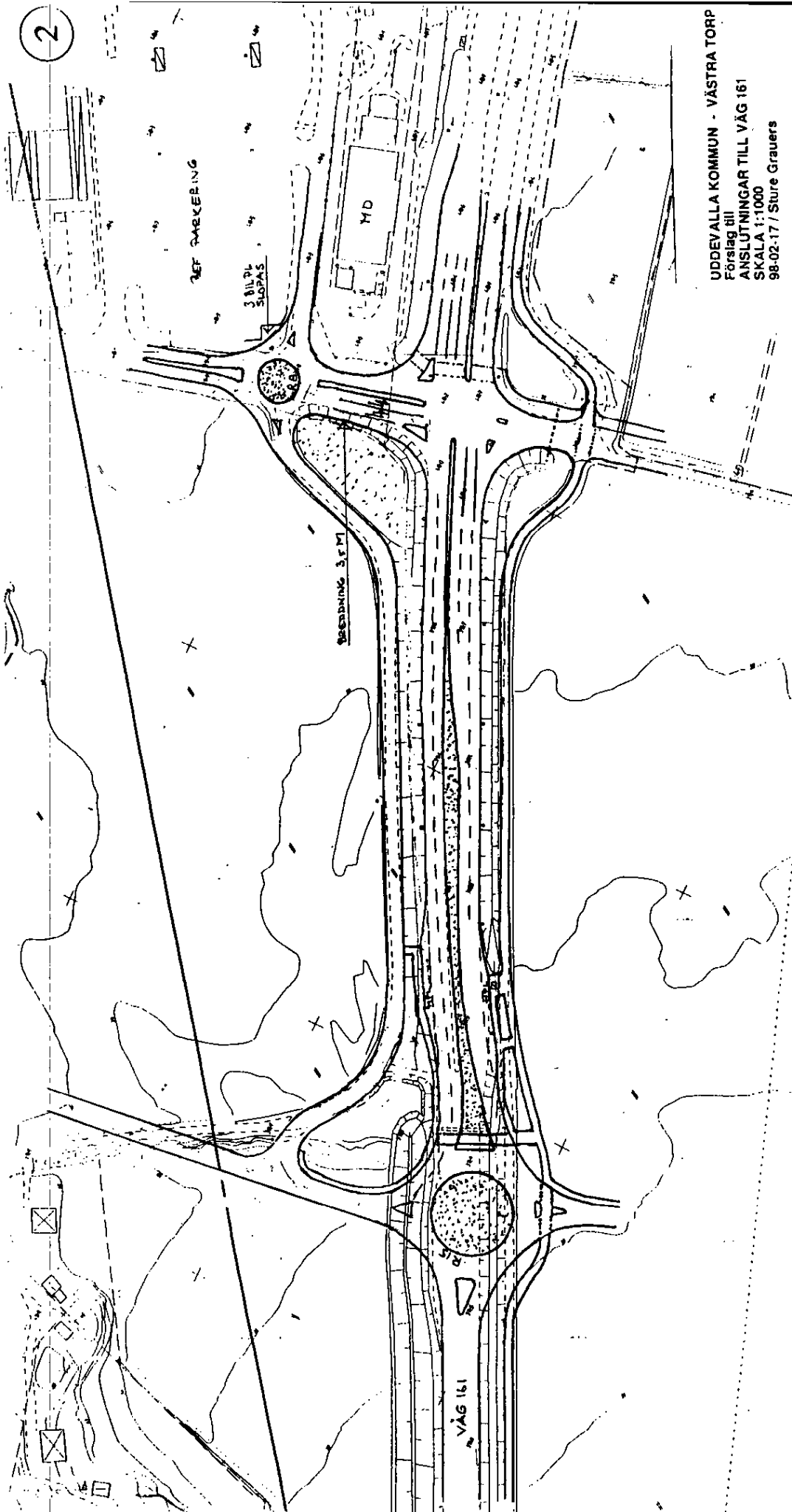
98-02-04

Sture Grauers



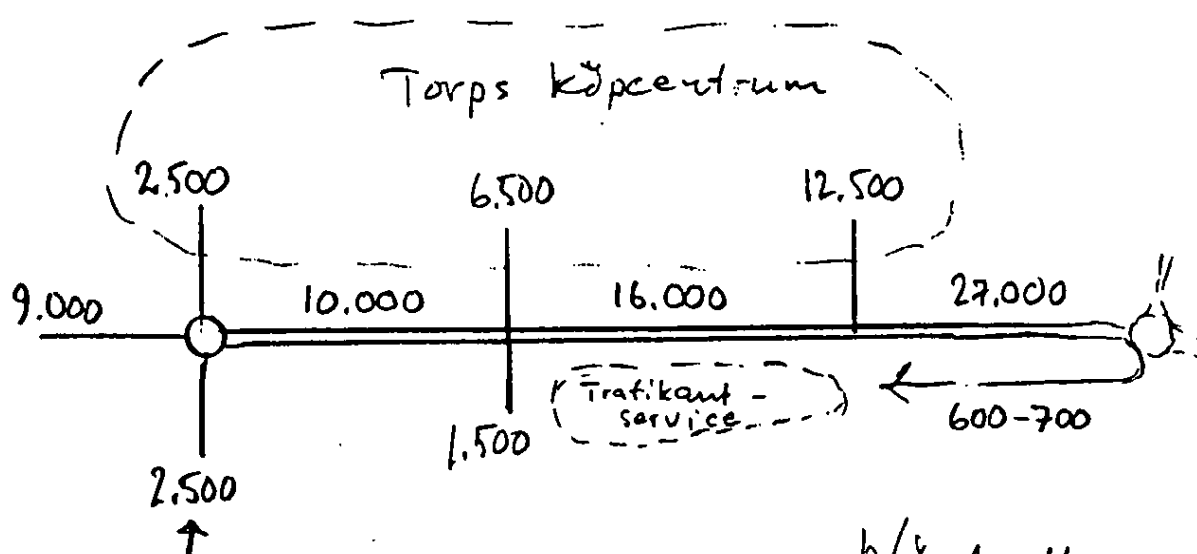
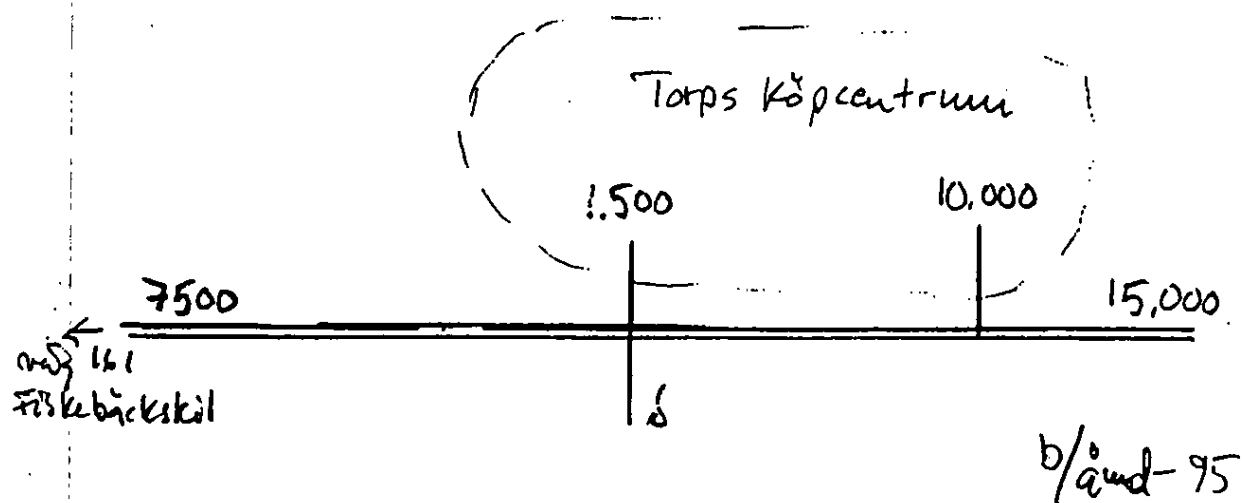
UDDEVALLA KOMMUN - TORP
Förslag till
FRAMTIDA VÄGNÄT OCH GC--NÄT
SKALA 1:1000
98-02-17 / Sture Grauers

2



UDDEVALLA KOMMUN - VÄSTRA TORP
Förslag till
ANSLUTNINGAR TILL VÄG 161
SKALA 1:1000
98-02-17 / Sture Grauers

Uddevalle kommun Torp

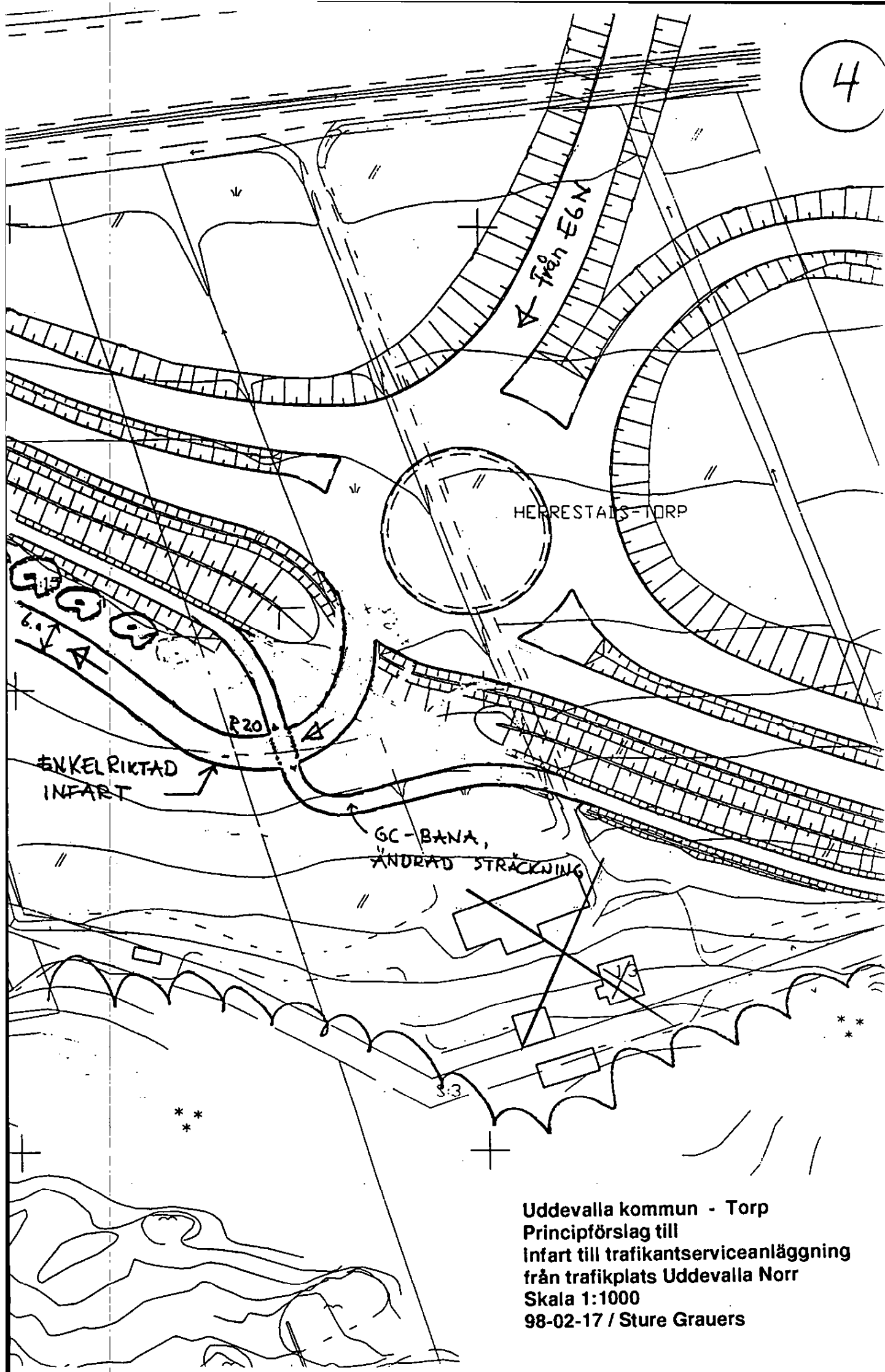


Ökar med 2.000 - 4.000
när bostadsområde byggs ut,
sannolik fördelning:

- Österut 85 %
- Västerut 10 %
- Köpcentrum 5 %

b/åmd after
utbyggnader
end. PM feb-98.

4



Uddevalla kommun - Torp
Principförslag till
Infart till trafikantserviceanläggning
från trafikplats Uddevalla Norr
Skala 1:1000
98-02-17 / Sture Grauers

UDDEVALLA KOMMUN

TRAFIKARBETETS FÖRÄNDRING
VID NYA HANDELSETABLERINGAR I VÄSTRA TORP

APRIL 98

VÄSTRA TORP

BEDÖMNING AV TRAFIKARBETETS FÖRÄNDRING

VID NYA HANDELSETABLERINGAR I VÄSTRA TORP

Förutsättningar

Detaljplaneförslaget för Västra Torp innehåller nya handelsytor på 22.400 kvm, med följande fördelning:

-	möbelvaruhus	16.000 kvm (71 %)
-	järnvarumarknad	4.000 "- (18 %)
-	växtmarknad	2.400 "- (11 %)

Dessa etableringar medför förändring av det totala trafikarbetet inom anläggningarnas influensområden. Nedan görs med hjälp av två räkneexempel en grov bedömning av dessa förändringar. Därvid antas att trafikallsträngen/kundtillströmningen per ytenhet är densamma för de tre enheterna. Antalet besökare med bil till Västra Torp antas till 700 per genomsnittsdag, varav 500 per dag till möbelvaruhuset och 200 per dag till de andra två enheterna.

Trafikarbetet för möbelvaruhusets kunder

Ett möbelvaruhus av här aktuell storlek har stort influensområde och påverkar därmed kundströmmarna/trafikarbetet både regionalt och interregionalt. Om varuhuset ej etableras antas möbelinköpen ske på andra platser i fyrstads-regionen, i Göteborgsregionen eller rent lokalt, se bilaga.

Av räkneexemplet - se bilaga - framgår att trafikarbetet totalt sett minskar med storleksordningen 12.500 fordonskm per dygn när varuhuset etableras. Med andra antaganden erhålls andra beräkningsresultat. Det är dock troligt att resultatet ändå är en minskning, sannolikt i intervallet 10.000-15.000 fordonskm per dygn.

Trafikarbetet för övrig handel

För järnvarumarknaden och växtmarknaden antas att kundernas inköpsställen - om etableringen i Västra Torp ej sker - istället sker lokalt i resp kommun. Etableringen i Torp innebär därför för dessa kunder att resvägarna förlängs. Enligt räkneexemplet, se bilaga, uppskattas trafikarbetet öka med ca 7.000 fordonskm per dag för dessa kunder. Detta är dock en överskattning. Ju mer utbudet av varor ökar i Torps köpcentrum, ju mer ökar också kundernas möjligheter att kombinera flera inköp vid en resa. Detta innebär att siffran ovan blir något lägre. Trafikarbetets ökning för här aktuella kunder bedöms därför sammanfattningsvis vara av storleksordningen 5.000 fordonskm per dag.

Slutsats

De planerade etableringarna i Västra Torp bedöms sammantaget medföra en minskning av det totala trafikarbetet.

Mölndal 98-04-27 / Sture Grauers

**Bedömning av trafikarbetet förändring
vid nya handelsatablaringar i Västra Torp**

BERÄKNINGSBILAGA

Förutsättningar

De nya kunderna antas fördelade på tillfartsvägarna på samma sätt som kunderna i nuvarande köpcentrum. Möbelvaruhuset antas genomsnittligt ha 500 bilkunder/dag och de två andra enheterna 200 bilkunder/dag. Nedan beräknas trafikarbetet vid kundernas resor till och från Västra Torp samt motsvarande trafikarbete för det fall att utbyggnad ej sker.

**Trafikarbete för kunderna
till Möbelvaruhuset**

Antal kunder från resp omr fkm/dygn	Reslängd km	Trafikarb fkm/dygn
Vbg/Thn 500x0,08=40	2x40=80	3.200
Uddevalla 500x0,42=210	2x15=30	6.300
Munkedal/Tanum/Strömstad 500x0,30=150	2x40=80	12.000
Orust/Tjörn/Lysekil 500x0,15=75	2x40=80	6.000
Ljungkile/Stenungsund 500x0,05=25	2x35=70	1.750
Summa totalt		29.250

**Motsvarande trafikarbete
om Västra Torp ej byggs**

Inköpet sker	Antal kunder	Reslängd km	Trafikarb fkm/dygn
lokalt Vbg/Thn	40x0,65=26	2x10=20	520
i Uddevalla	40x0,10= 4	2x30=60	240
i Gbg-reg	40x0,25=10	2x90=180	1.800
lokalt Uddev	210x0,50=105	2x5=10	1.050
i Vbg/Thn	210x0,25= 53	2x30=60	3.180
i Gbg-reg	210x0,25= 52	2x90=180	9.360
lokalt	150x0,30= 45	2x20=40	1.800
i Uddevalla	150x0,35= 52	2x50=100	5.200
i Vbg/Thn	150x0,25=37	2x70=140	5.180
i Gbg-reg	150x0,10=15	2x130=260	3.900
lokalt	75x0,20=15	2x15=30	450
i Uddevalla	75x0,20=15	2x35=70	1.050
i Vbg/Thn	75x0,10= 8	2x55=110	880
i Gbg-reg	75x0,50=37	2x60=120	4.440
lokalt	25x0,10=2,5	2x15=30	75
i Uddevalla	25x0,20= 5	2x35=70	350
i Vbg/Thn	25x0,10=2,5	2x55=110	275
i Gbg-reg	25x0,60=15	2x60=120	1.800
			41.550

**Trafikarbete för kunderna vid
järnvaruhandel och växtmarknad**

Antal kunder från resp omr fkm/dygn	Reslängd km	Trafikarb fkm/dygn
Uddevalla 200x0,50=100	2x15=30	3.000
Munkeda / Tanum 200x0,30=60	2x40=80	4.800
Orust/Tjörn/Lysekil 200x0,15=30	2x40=80	2.400
Ljungkile /Stenungsund 200x0,05=10	2x35=70	700
Summa		10.900

**Motsvarande trafikarbete
om Västra Torp ej byggs**

Inköpet sker	Antal kunder	Reslängd km	Trafikarb fkm/dygn
lokalt	100	2x5=10	1.000
lokalt	60	2x15=30	1.800
lokalt	30	2x15=30	900
lokalt	10	2x15=30	300
			4.000

GRAUERS KONSULTBYRÅ HB
Trafik- och samhällsplanering

VÄSTRA TORP - DETALJPLAN

**KOMPLETTERANDE BERÄKNINGAR AV
BULLER- OCH LUFTFÖRORENINGSNIVÅER
VID BEFINTLIG BOSTADSBEBYGGELSE**

98-06-15

UDDEVALLA KOMMUN, VÄSTRA TORP - DETALJPLAN

KOMPLETTERANDE BERÄKNINGAR AV BULLERNIVÅER OCH LUFTFÖRORENINGSNIVÅER VID BEFINTLIGA BOSTÄDER

1. FÖRUTSÄTTNINGAR

De boende på fastigheterna omedelbart väster om planområdet har i skrivelse till byggnadsnämnden framfört oro för de hälso- och miljökonsekvenser, som den föreslagna distributionsgatan kan få. Med anledning av dessa synpunkter har en förnyad beräkning av trafikbullernivåerna och en ny beräkning av luftföroreningsnivåerna genomförts för två sektioner på gatan, sektion A och B enligt fig 1. Bullerskärmens höjd sätts till 2,5 m. Avståndet gatumitt bostad är 37 m resp 47 m.

Beräkningarna har genomförts enligt de metoder som anges av Naturvårdsverket, dels "Vägrafikbuller, Nordisk beräkningsmodell, reviderad 1996, rapport 4653", dels "Beräkning av avgashalter vid gator och vägar - manual, Meddelande 8/1984". Som gemensam förutsättning för beräkningarna väljs det ogynnsammaste fallet, dvs att all distributionstrafik och all trafik till/från personalparkeringarna för hela köpcentrum sker via distributionsgatan i väster. Planen förutsätter dock inte denna lösning.

Antalet besökande lastbilar till nuvarande Torp har uppmätts till ca 90 bilar per dygn, vilket bedöms komma att öka till ca 120 bilar/dygn efter pågående utbyggnad. För Västra Torp tillkommer ca 50 lastbilar per dygn. Härav avser dock 10-15 bilar transporter till järnvaruhandeln, vilka ej nyttjar distributionsgatan. Gatan kommer således att utnyttjas av ca 160 besökande lastbilar per dygn, dvs trafiken uppgår till ca 320 lastbilar per dygn totalt i båda riktningarna.

Personbilstrafiken på distributionsgatan utgörs huvudsakligen av trafiken till och från personalparkeringarna. Denna trafik har beräknats enligt nedan:

- För Östra Torp	$200 \times 2 = 400$	bilar/dygn
- För Västra Torp	$110 \times 2 = 220$	" -
- Övrigt	130	" -
	750 personbilar per dygn	

Den totala trafiken på distributionsgatan beräknas således till $320 + 750 = 1070$ bilar per dygn. Detta gäller sektion B. I sektion A tillkommer ca 200 personbilar per dygn från parkeringsytan längst i norr. Den totala trafikmängden på distributionsgatan i sektion A bli därför 1270 bilar per dygn. Körhastigheten på gatan antas vara 50 km/h. Gatans lutning på det aktuella avsnittet är ca 2 %.

Vid beräkning av trafikbullernivåerna måste hänsyn tas även till trafiken på väg 161. Trafikmängden på väg 161 är enligt vägverkets mätningar ca 8.000 fordon per dygn, varav den tunga trafiken utgör ca 5 %. I trafikbullerberäkningarna antas att trafiken på väg 161 i framtiden är ca 10.000 fordon per dygn. Hastigheten antas vara 50 km/h närmast cirkulationsplatsen.

2. TRAFIKBULLERBERÄKNINGAR

Ekvivalent ljudnivå utomhus

Den sammanvägda ekvivalenta ljudtrycksnivån, som mätes i decibel (dB), är det primära måttet för att beskriva vägtrafikbuller. För att beskriva vad olika ljudnivåer innebär och hur de upplevs redovisas i fig 2 ett utdrag ur "Bullersaneringsplan för Göteborg, 1988". Av detta utdrag framgår också att det av Naturvårdsverket rekommenderade riktvärdet för god miljö utomhus är 55 dB. Detta innebär att ljudnivån utanför ett bostadshus bör högst vara 55 dB.

Maximal ljudnivå inomhus

För bostadshus finns också ett krav på att den maximala trafikbullernivån inomhus ej får överskrida 45 dB. Kravet är bestämt främst med hänsyn till risken för väckning om denna nivå överskrides.

Sektion A - A, ekvivalent trafikbullernivå

I sektion A - A beräknas nedan den ekvivalenta bullernivån vid fasad för fastigheten 1:11 enligt Naturvårdsverkets modell. Beräkningen sker stegvis.

a) Trafikbuller från distributionsgatan

- Utgångsvärde (ljudnivå 10 m från gatumitt) enl modellens fig 2:3 : 59,5 dB
- Korrektion för verkligt avstånd (fig 2:6): - 6,0 dB
- Korrektion m h t bullerskärm (fig 2:16): -15,0 dB
- Korrektion för mjuk mark innanför skärmen: + 1,5 dB
- Korrektion för gatans stigning: + 1,5 dB
- Resultterande ekvivalent ljudnivå: $59,5 - 6,0 - 15,0 + 1,5 + 1,5 = 41,5$ dB

b) Trafikbuller från väg 161

- Utgångsvärde (ljudnivå 10m från vägmitt) enl modellens fig 2:3 : 64 dB
- Korrektion för verkligt avstånd (fig 2:6) - 12 dB
- Korrektion för mjuk mark - 8 dB
- Resultterande ekvivalent ljudnivå: $64 - 12 - 8 = 44$ dB

c) Summering av trafikbuller från distributionsgatan och väg 161:

Enligt modellen fig 2:43 erhålls totala trafikbullernivån: $44 + 2,0 = 46,0$ dB.

Slutsatsen av beräkningen är att kravet på högst 55 dB utomhus vid fasad klaras med stor marginal för fastigheten 1:11. Skärmhöjden kan minskas till 2,0 m.

Sektion A - A, maximal bullernivå inomhus från enstaka fordon på gatan

- Utgångsvärde enligt modellens fig 3:1 : 82 dB
- Avståndskorrektion enl modellens fig 3:5 - 11 dB
- Skärmkorrektion enl modellens fig 2:16 - 16 dB
- Markkorrektion enl modellens fig 2:17 + 1 dB

Den resulterande maximala bullernivå vid fasad är då $82 - 11 - 16 + 1 = 56$ dB

Ett normalt tvåglasfönster har en bullerdämpande effekt på ca 20 dB. Den maximala ljudnivån inomhus är då $56 - 20 = 36$ dB. Kravet på max 45 dB inomhus klaras med stor marginal.

Sektion B - B, ekvivalent trafikbullernivå utomhus

Beräkningen genomförs på samma sätt som i sektion A-A, dock utnyttjas för avstånds- och skärmkorrektioner de i modellen genomräknade typfallen sid 54.

Utgångsvärde enl modellens fig 2:3 :

58,5 dB

Korrektion för avstånd, skärm och markförhållanden enl typfall 8: -16 dB (2m skärm)

Korrektion för gatans stigning:

+ 1,5 dB

Resultaterande ekvivalent ljudnivå: $58,5 - 16 + 1,5 = 44$ dB.

På grund av inverkan från trafiken på väg 161 höjs nivån med ca 2 dB till 46 dB.

Kravet på högst 55 dB utomhus klaras således med stor marginal även för fastigheten 1:15.

Sektion B - B, maximal trafikbullernivå inomhus från enstaka fordon på gatan

- Utgångsvärde enligt modellens figur 3:1 :

82 dB

- Korrektions för avstånd, skärm och markförhållanden:

- 20 dB

Resultaterande maximal trafikbullernivå utomhus:

62 dB

Fönstrens bullerdämpande inverkan antas som förut vara 20 dB. Den maximala trafikbullernivån inomhus kan då beräknas till $62 - 20 = 42$ dB. Kravet på högst 45 dB inomhus från enstaka fordon klaras således.

3. LUFTFÖRORENINGSHALTER

I Naturvårdsverkets meddelande nr 8/1984 " Beräkning av avgashalter vid gator och vägar - Manual " anges metoder för beräkning av halter av koloxid och kvävedioxid. Man har valt dessa två ämnen som indikatorer på när bilavgaser innehåller skadliga halter av luftföroreningar. Naturvårdsverket har också angett " Riktvärden för luftkvalitet i tätorter ", allmänna råd 90:9.

Redan med utnyttjande av de enkla överslagsmetoder som anges i meddelandet kan visas att halterna av koloxid och kvävedioxid vid bostadsbebyggelsen i Västra Torp ligger långt under de riktvärden som angetts. Ett exempel på en sådan överslagsmetod redovisas i figur 3. Förklaringen till de låga luftföroreningshalterna för det aktuella bostadsområdet är dels att avståndet från distributionsgatan är relativt stort, dels att trafikmängden på gatan, drygt 1.000 fordon per dygn, är relativt liten. Av diagrammet i figur 3 framgår att för koloxidhalterna finns ingen risk för att Världshälsoorganisationens riktvärde överskrids vid så låga trafikmängder.

För kvävedioxid kan liknande slutsatser dras.

4. SLUTSATSER

Ovanstående beräkningar visar klart att trafiken på distributionsgatan enligt detaljplaneförslaget för Västra Torp 98-03-19 inte medför några hälsorisker inom bostadsområdet väster om gatan. De av Naturvårdsverket angivna riktvärdena för miljö kvalitet tillgodoses med god marginal. Höjden på bullerskärmen utmed gatan kan minskas till 2,0 m utan att dessa slutsatser ändras.

Mölndal 98-06-15 / Sture Grauers

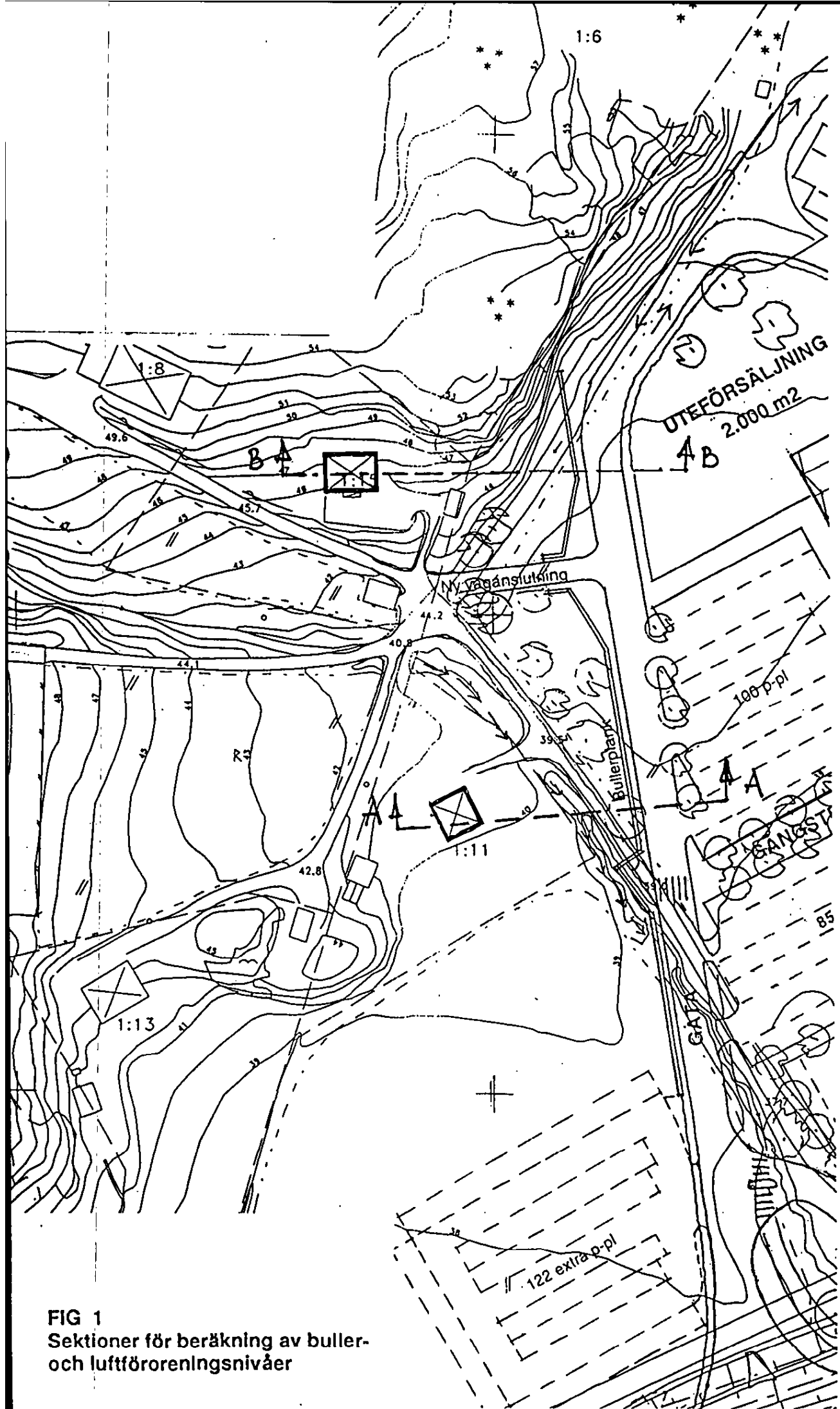


FIG 1
Sektioner för beräkning av buller-
och luftföroreningsnivåer

PLANHANDLINGAR

ABAKO Arkitektkontor AB

Box 4005

426 04 VÄSTRA FRÖLUNDA

Nya Varvet, Byggnad 57

Tel.: 031 - 69 10 10

Fax: 031 - 69 19 87

Planen är antagen av kommunfullmäktige den 13 oktober 1998, 0 122.
Detta beslut vann laga kraft den 14 november 1998.

ANTAGANDEHANDLING

GENOMFÖRANDE- BESKRIVNING

tillhörande detaljplan för
handelsområde

VÄSTRA TORP,
del av Hedkärr 1:5,
Uddevalla kommun

Upprättad datum: 1998-08-20

Till detaljplanen hör följande handlingar:

- Fastighetsförteckning
- Plankarta med bestämmelser
- Illustrationskarta
- Planbeskrivning med bilagor
- Genomförandebeskrivning
- Samrådsredogörelse
- Utställningsutlåtande
- Grundkarta


Olof Hallberg
Planförfattare

ORGANISATORISKA FRÅGOR

TIDPLAN

Samråd kring plan: dec 97 - jan 98
Uställning av plan: maj 98
Antagandeprövning: aug 98
Byggstart: nov 98

GENOMFÖRANDETID

Genomförandetiden börjar löpa när detaljplanen vunnit laga kraft och varar i 10 år. Slutdatum påtecknas plankartan.

ANSVARSFÖRDELNING, HUVUDMANNASKAP

Nästan all mark inom planområdet omfattas av kvartersmark. Den enda förekommande allmänna platsmarken utgörs av del av väg 161 avsedd för cirkulationsplats m m. Cirkulationsplatsen på väg 161 utförs i samband med utbyggnaden av köpcentrat enligt planen.

Gemensamma ytor (parkering, GC-vägar, intermgator, planteringar m.m.) inom kvartersmark avses drivas genom samfällighetsförening där berörda intressenter ingår. Detta skall ske genom en utvidgning av samfällighetsföreningen för köpcentrat öster om planområdet.

Allmän platsmark (väg 161) har Vägverket som väghållare.

AVTAL

Avtal enligt nedan upprättas före antagande av planen.

Avtal för genomförande av cirkulationsplats, etc

Avtal skall upprättas mellan parterna Uddevalla kommun, Vägverket och exploatören avseende iordningställande av cirkulationsplats på väg 161, övergångsställen, anslutande gångväg mellan väg 161 och McDonalds, väganslutningar m m. Vidare skall avtal upprättas mellan kommunen och exploatören angående utförande av dagvattenanläggningar

Exploateringsavtal mellan fastighetsägare

Exploateringsavtal skall upprättas mellan fastighetsägare öster om planområdet (befintligt handelsområde) och exploatören av planområdet. Avtalet skall reglera genomförandet av utbyggnad av intern cirkulationsplats, anslutningar till befintligt gatunät på grannfastighet samt breddning av befintlig utfart på väg 161.

Exploateringsavtal skall även upprättas mellan fastighetsägare väster om planområdet (befintliga bostadsfastigheter) och exploatören av planområdet. Avtalet skall reglera genomförande av ny väganslutning från grannfastigheterna till gatunät inom planområdets kvartersmark.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

FASTIGHETSBILDNING, GEMENSAMHETSANLÄGGNING M.M.

Ny fastighetsbildning skall genomföras i särskild lantmäteriförättning i samband med att planen vinner laga kraft. Området kan komma att innehålla en eller flera fastigheter. I samband med förättningen regleras eventuellt andelsförhållande för samfällid mark.

Tillfartsvägar till intilliggande fastigheter säkerställs genom servitut.

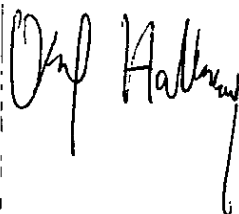
TEKNISKA FRÅGOR

TEKNISKA UTREDNINGAR

Inför ett genomförande av planen kommer ytterligare geotekniska undersökningar att utföras.

MEDVERKANDE

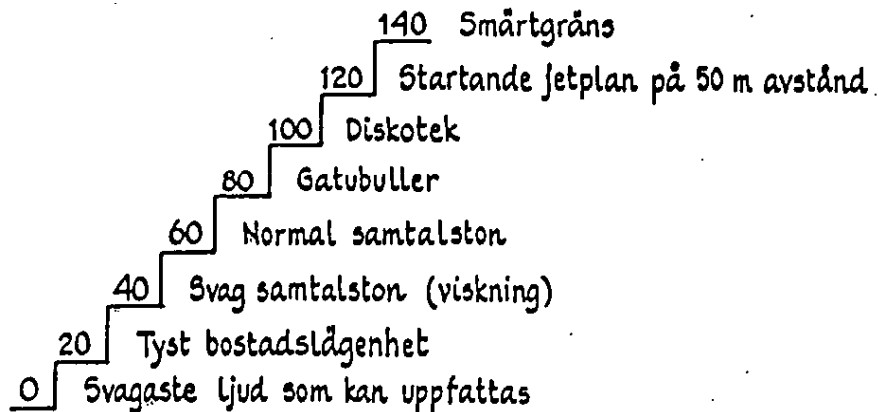
Denna beskrivning har upprättats av Olof Hallberg, ABAKO Arkitektkontor AB.
Handläggare på Stadsbyggnadskontoret, Uddevalla kommun har varit Sören Larsson.



Ljudnivå

För att få en hanterbar mätskala anges ljudnivån i en logaritmisk decibel-skala, där hörområdet ligger mellan 0 och 140 dBA. 0 dBA anger ljud som är nätt och jämt hörbara och 140 dBA det starkaste ljud en människa kan uthärda. Ljudnivån vid 140 dBA är 10 miljoner gånger starkare än vid 0 dBA.

Decibeltrappan här nedan visar några exempel på bullerkällor som ligger inom vårt hörområde. Ljudnivån anges i dBA.



dBA = decibel-A

Eftersom örat inte är lika känsligt för alla frekvenser använder man vid mätningar ett kompensationsfilter (A-filter). Detta ger en ljudbild som bäst motsvarar örats sätt att uppfatta trafikbuller. På så sätt får man ett värde uttryckt i enheten decibel -A (dBA).

I nedanstående figur beskrivs hur människor utomhus kan uppleva olika ekvivalenta ljudnivåer från trafiken.

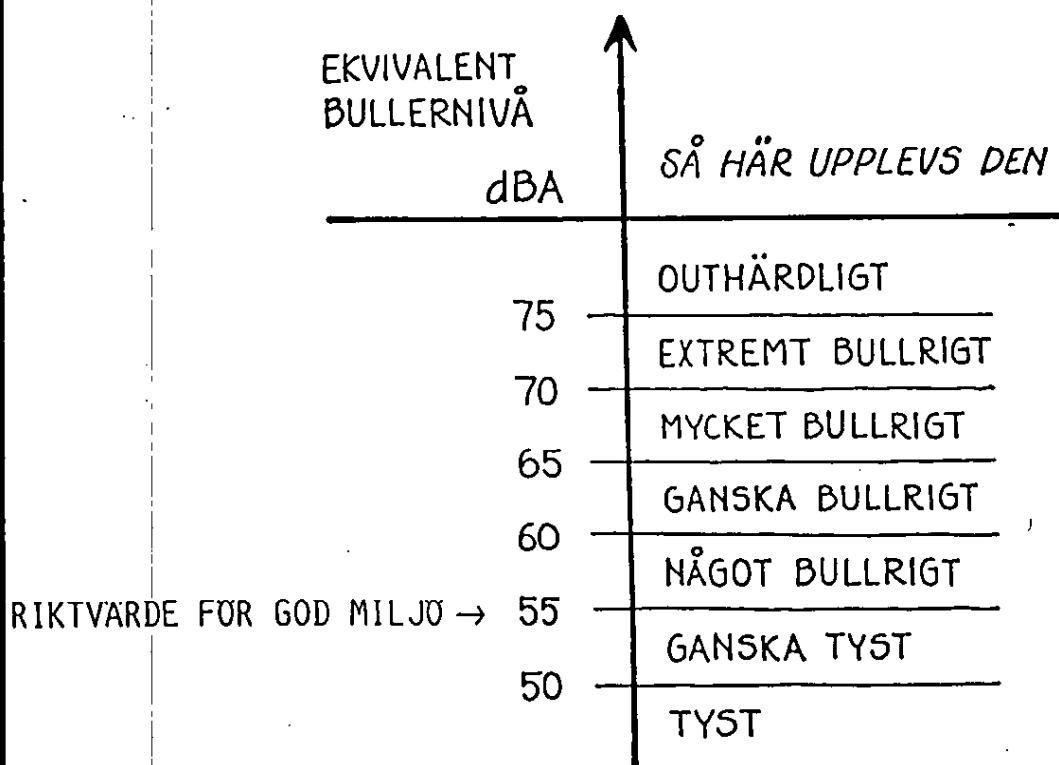


FIG 2

Exempel på ljud- och bullernivåer

Källa: Bullersaneringsplan för Göteborg, Gatunämnden 1988

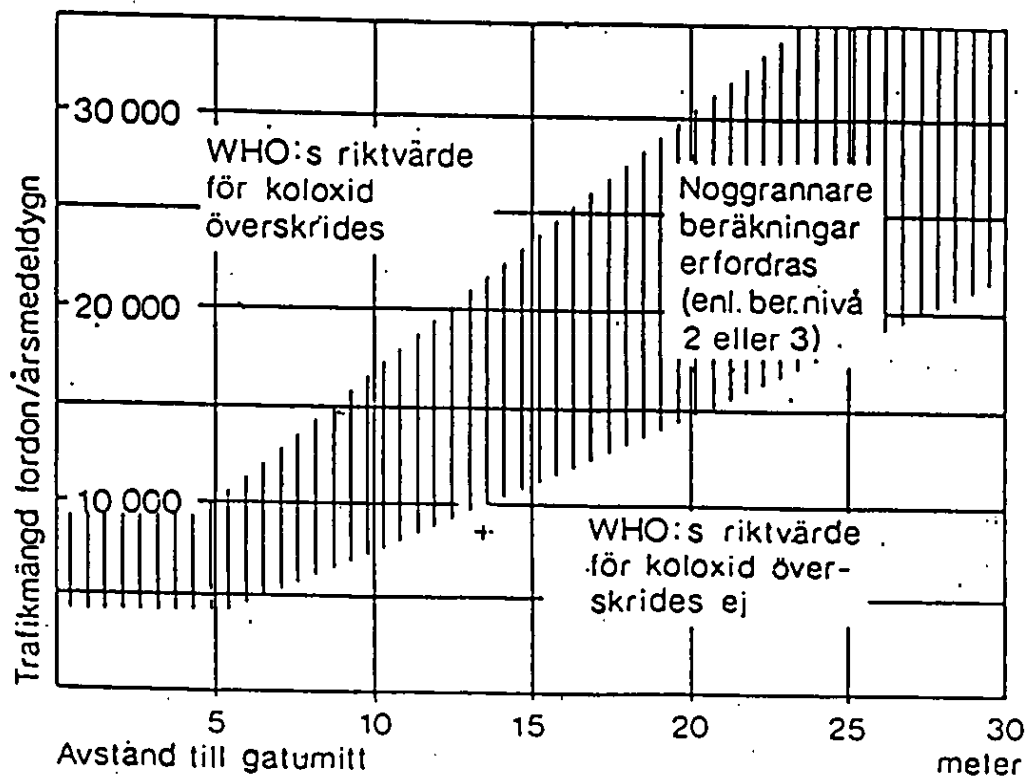


FIG 3

Diagram för överslagsmässig bedömning av koloxidhalter

Källa: Beräkning av avgashalter vid gator och vägar - manual,
Naturvårdsverket, meddelande nr 8/1984

Planen är antagen av kommunfullmäktige den 13 oktober 1998, § 122.
Detta beslut vann laga kraft den 14 november 1998.

UDDEVALLA KOMMUN

FASTIGHETSFÖRTECKNING

Stadsbyggnadskontoret

1998-04-16

**Fastighetsförteckning tillhörande ett 1997-12-12 npprättat förslag till
detaljplan för handelsområde Västra Torp del av Hedkärr 1:5
Uddevalla kommnn, Västra Götalands län .**

FASTIGHETER INOM PLANOMRÅDE

Beteckning på planunderlaget	Ägare, adress	Anm
Hedkärr 1:5	Per Lennart Johansson Herrestads Hedkärr 9 451 96 UDDEVALLA	Andel 1/2
	Kerstin Johansson Herrestads hedkärr 9 451 96 UDDEVALLA	Andel 1/2
Grytingen 1:17	Uddevallla kommun Stadshuset 451 81 UDDEVALLA	

MARKSAMFÄLLIGHETER INOM PLANOMRÅDET

Herrestads-Torp S:5	Torps Köpcentrums Samfällighetsförening Konsum Bohuslän-Älvsborg Box 780 451 26 UDDEVALLA
---------------------	--

ANLÄGGNINGSSAMFÄLLIGHETER INOM PLANOMRÅDET

Grytingen ga:1		väg 1485-92/112
Deläggande fastigheter Grytingen 1:10	Stig Waltersson Grytingen 40 451 94 UDDEVALLA	
Grytingen 1:14	Inger Birgitta Olsson	Andel 1/2
	Kent Arne Roger Olsson Grytingen 41 451 94 UDDEVALLA	Andel 1/2
Hedkärr 1:5	Adress se ovan	

Hedkärr ga:3

Torp-Hedkärrs samfällighetsförening
 c/o Kjell Olsson
 Herrestads Hedkärr 5
 451 96 UDDEVALLA

väg
 1485-97/11

RÄTTIGHETER INOM PLANOMRÅDET

Här upptages normalt sett endast rättigheter som redovisas i fastighets- eller inskrivningsregistret och där innehavaren inte i något annat avseende är berörd av planläggningen.

Inskrivet servitut**Kraftledning m m****14-IM4-17/249.2****14-IM4-41/219.1****14-IM4-82/8542.1****14-IM4-82/8543.1****Belastar**

ej lokaliserat

Hedkärr 1:5

Per och Kerstin Johansson
 Adress se sid. 1

Till förmån för

Olidan 3:13

Herrestad 1:5

Vattenfall Västsverige
 Regionkontor
 Östergatan 60
 461 88 TROLLHÄTTAN

Inskrivet servitut**väg****14-IM4-82/8732.1****Belastar**

Hedkärr 1:5

Per och Kerstin Johansson
 Adress se sid. 1

Till förmån för

Herrestads-Torp 1:18

Staten Vägverket
 Adress se sid. 4

Inskrivet servitut**väg****14-IM4-82/8237.1****Belastar**

Hedkärr 1:5

Per och Kerstin Johansson
 Adress se sid. 1

Till förmån för

Herrestads-Torp 1:32

Nils Emanuelsson
 Adress se sid. 5

Nyttjanderätt**Tele****1982-10-13 14018****Belastar****Hedkärr 1:5**

Per och Kerstin Johansson

Adress se sid. 1

Till förmån för

Televerket Region Väst

Box 700

451 UDDEVALLA

FASTIGHETER UTANFÖR PLANOMRÅDET**Beteckning på planunderlaget****Ägare, adress****Övrigt****Hedkärr 1:6**

Börje Lennart Söderqvist

Herrestads Hedkärr 15

451 96 UDDEVALLA

Andel 1/2

Svea Gunilla Anita Söderqvist

Herrestads Hedkärr 15

451 96 UDDEVALLA

Andel 1/2

Hedkärr 1:8

Kjell Gunnar Olsson

Herrestads Hedkärr 5

451 96 UDDEVALLA

Hedkärr 1:11

Ellen Henriksson

Herrestads Hedkärr 3

451 96 UDDEVALLA

Hedkärr 1:13

Allan Grundberg

Herrestads Hedkärr 4

451 96 UDDEVALLA

Andel 1/2

Gerd Grundberg

Herrestads Hedkärr 4

451 96 UDDEVALLA

Andel 1/2

Hedkärr 1:14

Astrid Svenneskog

Herrestads Hedkärr 2

451 96 UDDEVALLA

Andel 3/4

Jonas Svenneskog

Flatebyn 2723

458 92 FÄRGELANDA

Andel 1/4

Hedkärr 1:15	✓ Johan Algot Olssons dödsbo Herrestads Hedkärr 1 451 96 UDDEVALLA	Andel 1/2
	✓ Anna Margareta Olsson Herrestads Hedkärr 1 451 96 UDDEVALLA	Andel 1/2
Herrestads-Torp 1:18	Staten Vägverket 781 87 BORLÄNGE	
Herrestads-Torp 1:26	Karin Svensson Herrestads Torp 104 451 96 UDDEVALLA	Andel 1/2
	John Svensson Herrestads Torp 104 451 96 UDDEVALLA	Andel 1/2
	✓ Rolf Linsten Berghogen 105 451 97 UDDEVALLA	Vilande lagfart (1/2 omr 15.000 kvm)
	✓ Ulf Knutsson Solvgränd 6 451 75 UDDEVALLA	Vilande lagfart (1/2 omr 15.000 kvm)
Herrestads-Torp 1:37	Fastighets AB Uddevallatorpet Box 45 155 104 30 STOCKHOLM	
	Svenska Mc Donald 's AB Box 230 127 24 SKÄRHOLMEN	Taxerad ägare
Herrestads-Torp 1:38	✓ ICA Fastighets AB 721 84 VÄSTERÅS	

MARKSAMFÄLLIGHETER UTANFÖR PLANOMRÅDET

ANLÄGGNINGSSAMFÄLLIGHETER UTANFÖR PLANOMRÅDET

Hedkärr ga:2

väg

Deläggande fastigheter

Hedkärr 1:5

Per och Kerstin Johansson

Adress se sid. 1

Hedkärr 1:9

Gunnar Albinsson

Herrestads Hedkärr 111

451 96 UDDEVALLA

Herrestads-Torp 1:32

Nils Emanuelsson

Herrestads Torp 112

451 96 UDDEVALLA

Herrestads-Torsberg 8:3-4

Kent Folkesson

Rose-Marie Folkesson

Torsberg 1, Björkbacken

451 96 UDDEVALLA

Andel 1/2

Andel 1/2

RÄTTIGHETER UTANFÖR PLANOMRÅDET

Inskrivet servitut

Kraftledning m m

14-IM4-17/225.1

14-IM4-17/248.1

14-IM4-17/249.1

14-IM4-43/1003.1

14-IM4-44/913.1

14-IM4-45/288.1

Belastar

Grytingen 1:17

Uddevalla kommun

Adress se sid. 1

Till förmån för

Olidan 3:13

Vattenfall Västsverige

Herrestad 1:5

Adress se sid. 2

Servitut

Tele

Belastar

14-HER-668.1

Hedkärr 1:5

Per och Kerstin Johansson

Adress se sid. 1

Till förmån för

Hedkärr 1:11

Ellen Henriksson

Adress se sid. 3

Servitut**Belastar**

Hedkär 1:5

Per och Kerstin Johansson
Adress se sid 1**Väg, avlopp, elledning
14-HER-668.2****Till förmån för**

Hedkär 1:11

Ellen Henriksson
Adress se sid. 3**Inskrivet servitut****Belastar**

Hedkär 1:5

Per och Kerstin Johansson
Adress se sid. 1**Avloppsledning m m
14-IM4-89/11133.1****Till förmån för**

Hedkär 1:13

Allan och Gerd Grundberg
Adress se sid. 3**Ledningsrätt****Belastar**

Hedkär 1:5

Per och Kerstin Johansson
Adress se sid. 1**Tele
1485-95/57.1****Till förmån för**Televerket Region Väst
Adress se sid. 3**Inskrivet Servitut****Belastar**

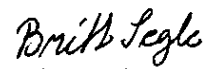
Hedkär 1:6

Börje och Svea Söderqvist
Adress se sid. 3**Högsäpänningsledning m
1917-11-01 226
1941-10-22 769****Till förmån för**Vattenfall Västsverige
Adress se sid. 2**Nyttjanderätt****Belastar**

Hedkär 1:6

Börje och Svea Söderqvist
Adress se sid. 3**Tele
1957-11-27 2885****Till förmån för**Televerket Region Väst
Adress se sid. 3

Inskrivet Servitut**Vattentäkt m m
1959-11-18 2379****Belastar****Hedkärr 1:6****Börje och Svea Söderqvist
Adress se sid. 3****Till förmån för****Hedkärr 1:14****Astrid Svenneskog
Jonas Svenneskog
Adresser se sid. 3****Inskrivet Servitut****Kraftledning m m
14-IM4-41/218.1****Belastar****Hedkärr 1:11****Ellen Henriksson
Adress se sid. 3****Till förmån för****Herrestad 1:5****Vattenfall Västsverige
Adress se sid. 2****Inskrivet servitut****Kraftledning m m
14-IM4-78/2325.1****Belastar****Herrestads-Torp 1:18****Staten Vägverket
Adress se sid. 4****Till förmån för****Olidan 3:13****Vattenfall Västsverige
Adress se sid. 2****Inskrivet servitut****Kraftledning m m
14-IM4-78/3130.2
14-IM4-92/5589.1
14-IM4-43/1003.1****Belastar****Herrestads-Torp 1:26****Karin och John Svensson
Adress se sid. 4****Till förmån för****Olidan 3:13****Herrestad 1:5****Vattenfall Västsverige
Adress se sid. 2**

Nyttjanderätt**Tele**
1957-11-27 2898**Belastar****Herrestads Torp 1:26****Karin och John Svensson**
Adress se sid. 4**Herrestads-Torp 1:37-38****Fastighets AB Uddevallatorpet**
ICA Fastighets AB
Adress se sid. 4**Till förmån för****Televerket Region Väst**
Adress se sid. 3**Inskrivet servitut****Kraftledning m m**
14-IM4-43/1003.1**Belastar****Herrestads-Torp 1:37-38****Ägare och adress se ovan****Till förmån för****Herrestad 1:5****Vattenfall Västsverige**
Adress se sid. 2**I tjänsten**
Karin Holmström
Stadsingenjör
Britt Segle
Karttekniker



UDDEVALLA KOMMUN
Stadsbyggnadskontoret

dp 276

Planen är antagen av kommunfullmäktige den 13 oktober 1998, § 122.
Detta beslut vann laga kraft den 14 november 1998.

Handläggare/telefon
Sören Larsson 0522/97066

SAMRÅDSYTTRANDE

tillhörande detaljplan för

VÄSTRA TORP

del av HEDKÄRR 1:5
Uddevalla kommun

Detaljplanen är upprättad av ABAKO Arkitektkontor AB den 12 december 1997.

Yttrandet är upprättat av stadsbyggnadskontoret den 9 mars och kompletterat den 29 mars 1998.

SAMRÅDETS GENOMFÖRANDE

INFORMATIONSMÖTE FÖR HANDELNS REPRESENTANTER

Tisdagen den 18 november avhölls ett informationsmöte för handelns representanter på Torp och i Uddevalla.

SAMRÅDSMÖTE MED VÄGVERKET

Onsdagen den 17 december avhölls ett samrådsmöte med Vägverket. Angående Vägverkets synpunkter hänvisas till yttrande 9 nedan.

INFORMATIONSMÖTE MED ÖVRIGA SAKÄGARE

Berörda sakägare har underrättats genom kallelse till samrådsmöte torsdagen den 22 januari 1998. Angående synpunkter från detta möte hänvisas till yttrande 16 nedan.

REMISS

Samrådshandlingen har skickats på remiss till instanser enligt sändlista.

SAMRÅDSYTTRANDET OCH SYNPUNKTER

1. Länsstyrelsen i Västra Götalands län den 13 mars 1998

SAMMANFATTNING AV YTTRANDET

Länsstyrelsen inleder med att sammanfatta hur stadsbyggnadskontoret i översiktsplanarbetet analyserat möjligheterna att skapa förutsättningar för komplettering av Torps köpcentrum. Länsstyrelsen konstaterar vidare att den planerade typen av handel genom sina markanspråk är olämplig att placera i Uddevalla stadscentrum eller i andra tillgängliga verksamhetsområden. Torp erbjuder ett centralt läge med hög tillgänglighet för konsumenter och godstransporter.

Vidare skriver Länsstyrelsen att den valda lokaliseringen jämfört med alternativa lägen i Uddevallaområdet bör ge bäst möjligheter till kombinationsköp och därmed generera mindre biltrafik på vägnätet efter genomförandet av den pågående utbyggnaden av Sunningeleden. Expansionsarealer för verksamheter och övrig stadsutbyggnad har i översiktsplanarbetet lagts ut på båda sidor av väg 161 i samråd med Länsstyrelsen.

Länsstyrelsen efterlyser vidare att de olika delarna av Torpområdet binds samman av gena, upplevelserika och lättorienterade gång- och cykelstråk. Särskilt betonas kontakten mellan områdena norr och söder om väg 161. Man poängterar även vikten av att hållplatserna för kollektivtrafik knyts till stråken. Länsstyrelsen önskar att alternativa lösningar presenteras och värderas i det fortsatta planarbetet samt att målbilden i det översiktliga planarbetet preciseras.

Länsstyrelsen understryker även behovet av en arkeologisk utredning för den norra delen av planområdet.

Då fackhandelsetableringen kan komma att beröra handelsstrukturen i omlandet förutsätter Länsstyrelsen samråd med kommunerna i omlandet.

Länsstyrelsen ställer sig vidare bakom Vägverkets synpunkter på vägutformningen, trafiksäkerheten inne i planområdet samt placeringen av kollektivtrafikens hållplatser.

Man efterlyser att dagvattenhanteringen redovisas tydligt med avseende på skydd av vattendrag och sjöar.

Avslutningsvis efterlyser Länsstyrelsen en tydligare beskrivning av miljökonsekvenserna av trafiken i planen. Länsstyrelsen önskar svar på frågan om trafikarbetet totalt ökar i tätortsområdet och regionen genom handelsetableringen. Länsstyrelsen förutsätter fortsatt samråd om miljökonsekvensbeskrivningens omfattning och inriktning.

KOMMENTARER OCH FÖRÄNDRINGAR AV PLANEN

Placeringen av gång- och cykelstråk preciseras enligt Länsstyrelsens yttrande i planen i dialog med målsättningarna i det fördjupade översiktsplanarbetet. Angående arkeologisk utredning hänvisas till kommentarer till yttrande från Bohusläns museum nedan (*se yttrande 2*).

Stadsbyggnadskontoret avser att samråda med grannkommunerna i det fortsatta planarbetet.

Angående Vägverkets synpunkter hänvisas till kommentarer till Vägverkets och Tekniska kontorets yttranden nedan (*se yttranden 4 och 9*).

Enligt planbestämmelserna skall dagvattnet från trafikytorna renas från giftiga ämnen före utsläpp i sjöar och vattendrag. Eventuellt behov av flödesreglering utreds vidare.

En bedömning av påverkan på det totala trafikarbetet i tätortsområdet och i regionen görs i det fortsatta planarbetet. Likaså diskuteras beskrivningen av miljökonsekvenserna vidare med Länsstyrelsen.

2. Läns museet den 19 februari 1998

SAMMANFATTNING AV YTTRANDET

Läns museet skriver att det finns ett odlingsröse i direkt anslutning till planområdet vid den bergtunga som skjuter in i planområdets norra del. Museet misstänker, då odlingsröset ligger i ett traditionellt stensättningsläge, att det kan handla om en stensättning som sekundärt använts som odlingsröse. I direkt anslutning norr om detta finns misstankar om en förhistorisk boplatz. Museet menar att en arkeologisk utredning bör utföras för att fastställa om det handlar om en fornlämning som sträcker sig in i planområdet. Yttrandet har skickats för synpunkter / samråd med länsantikvarien.

KOMMENTARER

I beskrivningen till planen har förutsatts att nödvändiga arkeologiska undersökningar inom planområdet utförs på exploatörens bekostnad före ett ianspråkstagande / sprängning av bergstungan som går in i planområdet. Det är väsentligt att, efter samråd med länsantikvarien, förundersökning inleds så fort som möjligt.

3. Uddevalla kommun, Miljö- och hälsoskyddsnämnden den 21 januari 1998

SAMMANFATTNING AV YTTRANDET

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker planförslaget under förutsättning att den tillkommande byggnationen miljöanpassas så långt som möjligt. Man påpekar särskilt att förlusten av åkermarken bör kompenseras genom nya grönytor. Man hänvisar till kommunens miljövilja där det beslutats att verksamheter inte får minska på utrymmet för naturens produktion och mångfald.

Övriga aspekter som bör ägnas särskild uppmärksamhet enligt Miljö- och hälso-skyddskontoret är resurssnålt byggande, energisnåla konstruktioner, källsortering av avfall, miljöutbildning av personal, miljöanpassat sortiment, miljö-information till kunder, goda kollektivtransporter. Vidare förutsätter man att befintligt miljöprogram kommer att omfatta även nytillkommande delar samt betonar vikten av en samordning av uppvärmningssystem för hela köpcentrat med övergång till biobränsle.

Mot beslutet att tillstyrka planen har två ledamöter från Miljöpartiet reserverat sig.

De hänvisar i sin reservation till att utbyggnaden står i kontrast till ambitionerna att bygga ett uthålligt samhälle då åkermark tas i anspråk, trafiken inom området ökar och man menar att etableringen utgör ett hot mot ett levande centrum i Uddevalla.

KOMMENTARER OCH FÖRÄNDRINGAR AV PLANEN

Den ianspråkstagna åkermarken kompenseras i planen av planteringar av busk- och trädvegetation. Enligt planbestämmelserna skall planteringar utföras dels mellan parkeringsfälten men också i planområdets randzoner. Planen ger också genom illustrationerna uttryck för ambitionen att skapa ytterligare vegetation utmed trottoarer etc.

Övriga mer detaljerade synpunkter är i överensstämmelse med planens intentioner och redan omnämnda i planbeskrivningen. I sammanhanget bör dock nämnas att planen, som är ett verktyg för fysisk planering, ej har möjlighet att reglera varuutbud, butikspersonalens utbildning o d.

Planen utökas till att i sitt nordvästra hörn omfatta ett drygt 1.000 m² stort område som skall trädplanteras och utgöra en buffertzon mot angränsande bostadsfastigheter. Grönområdet mot Rv 161 ökas också något i bredd med trädplantering.

4. Uddevalla kommun, Tekniska nämnden den 27 februari 1998

SAMMANFATTNING AV YTTRANDET

Tekniska nämnden har tillstyrkt fortsatt planarbete med vissa synpunkter:

Synpunkterna behandlar i huvudsak de övergripande trafikfrågorna i området. Man konstaterar en konflikt mellan det gångstråk som i öst-västlig riktning skall förbinda Västra Torp med befintligt köpcentra och godstransporterna som i nord-sydlig riktning korsar gångstråket.

Detta är en av anledningarna till att man förespråkar att den i planen antydda västliga väganslutningen bör byggas samordnat med handelsutbyggnaden. Detta skulle innebära att nuvarande varutillfart ej belastas med ytterligare trafik. Man pekar också på det lämpliga i att all varutrafik till både befintligt köpcentrum och Västra Torp leds via en sådan ny västlig infart. Ytterligare skäl som framförs är att avfarten avvecklar trafiken snabbare på väg 161 och minskar risken för köbildning på densamma. Väganslutningen bör enligt Tekniska kontoret ut-

föras som en cirkulationsplats. Man konstaterar att det väster om planområdet finns bostadshus som kan bli störda varför tider för godsmottagning bör regleras. Tekniska kontoret skriver att både kommunen och Vägverket förväntar sig att få sina kostnader täckta av exploatören i samband med utbyggnad / ombyggnad av vägar och att detta regleras i exploateringsavtal där även omfattningen av planteringar regleras.

Dagvattnet för fastigheterna skall omhändertas lokalt. Dagvattensservis kommer ej att anläggas. Man avslutar med att konstatera att trafiken kommer att öka men att ökningen är marginell i förhållande till dagens omfattande trafik på väg E6 genom staden.

KOMMENTARER OCH FÖRÄNDRINGAR AV PLANEN

Synpunkterna är i stort i linje med de planerade förändringarna av detaljplanen. Cirkulationsplatsen med tillhörande västlig vägförbindelse för varutransporter inlemmas i planen. Vägförbindelsen byggs dock i första hand för att tillgodose Västra Torps varutransporter men lägger ej hinder i vägen för en samordnad lösning för hela Torp. Här bör dock olika alternativ övervägas och ställas i relation till ökade störningar för de nämnda bostäderna väster om planområdet.

Exploateringsavtal bör upprättas angående vägbyggnation och planteringar som föreslås. I detta avtal bör vägas in och värderas nyttan för intilliggande exploateringsområden söder om väg 161 (verksamhetsområde, bostäder etc) som ansluts till cirkulationsplatsen.

5. Uddevalla kommun, Näringslivs- och arbetsmarknadsförvaltningen den 2 februari 1998

SAMMANFATTNING AV YTTRANDET

Förvaltningen slår fast att efter omläggningen av väg 44 och E6 kommer Torp att ha det mest attraktiva läget i kommunen för omlandskrävande handel. Yttrandet handlar i övrigt till största delen om översiktliga frågor med tyngdpunkt på området söder om väg 161 som ej direkt berör detaljplanen för Västra Torp. Man avslutar dock med att betona vikten av att mål, genomförandemöjligheter och ansvarsfördelning för grönytor klarläggs innan detaljplan antas.

KOMMENTARER OCH FÖRÄNDRINGAR AV PLANEN

Grönytor har fastlagts i planen. Intentionerna konkretiseras dock ytterligare i det fortsatta planarbetet.

6. Uddevalla kommun, Kulturnämnden 28 januari 1998

SAMMANFATTNING AV YTTRANDET

Kulturnämnden tillstyrker planen.

Ledamöterna från miljöpartiet har reserverat sig mot beslutet med motivering att ett utbyggt köpcentrum ytterligare fördärvar landskapet.

7. Vattenfall Regionnät AB, Trollhättan den 29 december 1997

SAMMANFATTNING AV YTTRANDET

Planen berör Vattenfalls 40 kV kraftledning norr om väg 161. Ledningen skall enligt Vattenfall byggas om av exploatören till brottsäkert utförande. Ledningen kan flyttas på exploatörens bekostnad. Vidare skriver man att p-ytor eller längsgående väg ej får ligga närmare närmaste lina än 5 m, mätt horisontellt.

Korsning får dock utföras i närheten av stolpplats. Vattenfall efterlyser vidare kontakter angående planutformningen innan utställningshandlingen färdigställs.

Vid senare kontakter med Vattenfall har man förklarat att bakgrunden till säkerhetskravet är att biluppställning (=fast hinder) ej skall vara möjlig utmed ledningen. Biluppställning betraktas som ej möjlig om den längsgående gatans bredd gör att parkerade bilar blockerar gatan. Ett ytterligare skäl till avståndet är risken för nedfallande isbildning.

KOMMENTARER OCH FÖRÄNDRINGAR AV PLANEN

Krav på ombyggnad till brottsäkert utförande förs in i planen. Zonen utmed kraftledningen förändras och breddas så att Vattenfalls önskemål tillgodoses.

8. Telia nättjänster den 16 januari 1998

Inga erinringar eller synpunkter på planen.

9- Vägverket Region Väst den 23 januari 1998

SAMMANFATTNING AV YTTRANDET

Vägverket skriver likt Tekniska nämnden ovan (*se yttrande 3*) att cirkulationsplatsen bör komma till stånd vid exploateringen av Västra Torp samt att detta bör ske på exploatörens bekostnad och att ett avtal mellan Vägverket och kommunen skall upprättas. Vidare skriver man att den nuvarande transportvägen för gods bör flyttas antingen till den nya västra infarten eller flyttas öster om handelsområdet för att säkerställa en säker gångförbindelse mellan Västra och Östra Torp.

Vägverket önskar en fortsatt diskussion om den bästa placeringen av busshållplatslägena utmed väg 161.

Vidare skriver man att Regeringen klargjort Vägverkets sektorsansvar när det gäller vägtransportsystemets totala miljöpåverkan. Man menar att en utvidgning av handelsområdet inte följer de mål som regeringen strävar efter beträffande energianvändning och miljöpåverkan med hänvisning till att utvidgningen drar till sig fler människor från ett större omland och därmed ökar bilberoendet.

Avslutningsvis önskar Vägverket att planhandlingarna kompletteras med en övergripande skiss över planområdets trafiksystem ihop med expansionsområdena söder om väg 161.

KOMMENTARER OCH FÖRÄNDRINGAR AV PLANEN

Angående cirkulationsplats och transportvägar hänvisas till kommentar till Tekniska nämndens yttrande (*se yttrande 4*).

Placeringen av busshållplatserna kommer fortsatt att diskuteras och visas i illustrationsplanen. En översiktlig dispositionsskiss över hela Torpområdet inarbetas i planhandlingen.

Torp handelsområde tillkom efter omfattande utredningar om den lämpligaste placeringen av ett externt handelsområde i kommunen.

Läget slås fast i gällande översiktsplan för Uddevalla kommun och har valts bl a utför dess goda tillgänglighet i närheten av befintliga och planerade trafikleder. Läget är även valt för att minimera miljökonsekvenserna för bl a tätorten Uddevalla. Handelsområdet bör ses som exempel på en i samhällsplaneringen integrerad byggkloss i kontrast till mer spontant uppväxt externhandel i andra lägen utan en medveten beredskap inför de trafik- och miljöstörningar som denna typ av handel kan medföra. Sammanfattningsvis kan sägas att Västra Torp utgör det lämpligaste läget i kommunen för den i planen tänkta typen av sällan-köpshandel efter sammanvägning av alla aspekter. Det finns inga tillgängliga, alternativa tomter i befintliga verksamhetsområden.

Planbeskrivningen kompletteras med en bedömning av trafikkonsekvenser i tätortsområdet och regionen.

10. Polismyndigheten i Västra Götalands län 3 februari 1998

Inga erinringar eller synpunkter på planen.

11. Uddevalla Energi AB den 20 februari 1998

SAMMANFATTNING AV YTTRANDET

Uddevalla energi föreslår att man väljer vattenburna system för att på ett enkelt sätt kunna byta energisystem i framtiden.

KOMMENTARER OCH FÖRÄNDRINGAR AV PLANEN

Intentionen angående flexibla system förs in i planen.

12. Handelsanställdas förbund, avd 10, Trollhättan den 14 januari 1998

SAMMANFATTNING AV YTTRANDET

Handels förutsätter att transporter till verksamheterna kan utformas på ett ur arbetsmiljösynpunkt tillfredsställande sätt (backning, vändning, varumottag etc) med hänsyn till planen.

KOMMENTARER

Planen möjliggör en ur arbetsmiljösynpunkt säker utformning.

13. Sveriges fastighetsägare, västkusteu den 5 februari 1998

SAMMANFATTNING AV YTTRANDET

Sveriges fastighetsägare efterlyser inledningsvis en väl förankrad kommunal utvecklingsplan för etableringar i Uddevalla med hänsyn till den omvälvning som den nya sträckningen av E6 och väg 44 innebär. Vidare menar man att utvecklingsplanen skulle möjliggöra debatt i ett tidigt skede av planeringsprocessen med medföljande känsla av delaktighet och ansvar för utvecklingen.

Man kritiserar kommunen för att ha överlämnat ansvaret för att ta fram beslutsunderlag till dem som skall exploatera området och att detta innebär att exploatören upplevs styra "handelsutredningen".

Man skriver vidare att det för exploatören hade varit bättre om planen utgjort en pusselbit i en stor övergripande planering som varit väl förankrad. Sveriges fastighetsägare uttrycker också oro för hur etableringen av Västra Torp kommer att påverka intresset för investeringar i andra delar av kommunen.

Avslutningsvis menar man att det saknas ett väl underbyggt beslutsunderlag för att ta ställning till detaljplanen och efterlyser en opartisk handelsutredning för hela Uddevalla kommun.

KOMMENTARER

Utbyggnaden är väl förankrad i kommunens översiktliga planarbete som drivits i samverkan med berörda instanser, intressenter och sakägare. Översiktplanen utgör det fysiska planeringsunderlaget för bla fastighetsägare, köpmän och industriföretagare.

Enligt Plan- och bygglagen skall en detaljplan vara aktuell, d.v.s. en exploatering skall ligga nära i tiden. Det är därför logiskt att exploatören aktivt deltar i detaljplanprocessen. Därigenom undviker man att planen bygger på förutsättningar som ej stämmer med exploatörens behov.

När Torpområdet etablerades på 1980-talet utfördes ett antal handelsutredningar som underlag för politikernas ställningstagande.

14. Torp Köpcentrums samfällighetsförening den 19 februari 1998

SAMMANFATTNING AV YTTRANDET

Samfällighetsföreningen som representerar näringsidkarna i det befintliga köpcentrat stöder till stora delar planförslaget men lämnar synpunkter och förslag:

Man önskar ett förbud mot försäljning av livsmedel med hänvisning till att centrat idag är välförsett med livsmedelsförsäljning och att ICA ej tillfullo utnyttjat sin byggrätt för livsmedel.

Med hänvisning till att det inom området redan finns tre restaurangverksamheter och till planerna på restaurang i samband med en eventuell trafikantservice anläggning söder om väg 161 önskar man ett förbud mot fullskalig restaurangverksamhet.

Man önskar även förlägga varutransporterna för hela köpcentrat via den planerade nya västra anslutningen (*se yttrande 3 och 8 ovan*). Detta för att förhindra tunga transporter över gångstråket mellan de två handelsområdena som då också skulle kunna förses med kontinuerligt väderskydd. Samfälligheten stöder de föreslagna ombyggnaderna av nuvarande väganslutning väster om McDonalds och förslaget om en ny intern rondell norr om denna.

Samfällighetsföreningen önskar vidare att exploateringsavtal upprättas mellan dem själva och exploatören. I samband med detta kräver man ersättning för del av kostnader man haft (ombyggnad av väg 161, E6:ans kryss, gång- och cykelvägar utmed väg 161 och E6, samt flyttning av högspänningsledning inom området) i samband med etableringen av Torps köpcentrum.

Vidare önskar man att Västra Torp ingår i samfällighetsföreningen enligt de fördelningsprinciper som råder idag. Fastighetsförättning önskas innan planen vinner laga kraft.

Planförslaget medger fri gruppering av de olika verksamheterna. Föreningen konstaterar att skälet till detta inte framgår av planen. Man konstaterar vidare utifrån egen erfarenhet att dispositionen av bebyggelsen i enlighet med illustrationsplanen troligen utgör det bästa alternativet med hänsyn till väderförhållandena.

KOMMENTARER OCH FÖRÄNDINGAR AV PLANEN

Planens intentioner är att möjliggöra handel som kompletterar Torps köpcentrum på ett naturligt sätt. Ett inskränkande av verksamhetsbenämningen "Handel" i bestämmelserna är dock ej förenligt med *PBL 5 kap 7§* där det i tillägg 1996:1315 står att "*Planen får inte göras mer detaljerad än som är nödvändigt med hänsyn till syftet med den. Bestämmelser som närmare reglerar möjligheterna att bedriva handel får meddelas endast om det finns skäl av betydande vikt.*" Enligt propositionen som lagändringen grundade sig på skall skälen dessutom vara *välgrundade och ha stöd av en övergripande varuförsörjningsplan* eller liknande. Bestämmelserna får inte heller motverka en effektiv konkurrens.

Angående vägar för varuleveranser hänvisas till kommentarer till yttranden från Tekniska kontoret och Vägverket ovan (*se yttrande 4 och 9*). Då gatan som idag försörjer det befintliga köpcentrat med varutransporter ej behöver utnyttjas av Västra Torp när den västra nya anslutningen till väg 161 inarbetas i planen kommer planen ej att omfatta denna. Den östra plangränsen flyttas således något västerut.

Etableringen av Västra Torp bär i sig själv kostnader av den typ som beskrivs från den ursprungliga etableringen av Torp. Villkor rörande ersättning för kostnader i samband med den ursprungliga etableringen av Torp bör ej ligga till grund för den förestående etableringen.

Planen antyder det lämpliga i att samfällighetsföreningen utvidgas men ställer ej detta som villkor.

Möjligheterna till en relativt fri gruppering av verksamheterna hänför sig till det inledande planarbetet där det blev tydligt att flera alternativa grupperingar vore möjliga med olika för- och nackdelar. Denna frihet med begränsningar utgör en garanti för möjligheten att skapa en optimal byggnadslösning i samverkan med intressenterna för Västra Torp.

15. Ellen Henriksson, Herrestads Hedkärr den 6 februari 1998

SAMMANFATTNING AV YTTRANDET

Ellen Henriksson, boende strax väster om planområdet, uttrycker i sitt yttrande stark oro för de hälso- och miljökonsekvenser (buller, nedskräpning, luftföroreningar) som transportleder, byggnader och parkeringsplatser kommer att medföra. Ellen Henriksson efterlyser även att kommunen tar fullt ekonomiskt ansvar för den värdeminskning som hon menar kommer att åsamkas fastigheten.

KOMMENTARER OCH FÖRÄNDRINGAR AV PLANEN

I samverkan med de boende har en lösning bestående av bullerplank med tillhörande planteringsytor på de boendes sida tagits fram efter det att yttrandet inkommit. Angående värdet på fastigheten hänvisas till direkta förhandlingar mellan exploatören och sakägaren.

Bullerplanket med tillhörande grönområde inarbetas i planbestämmelserna.

16. Samråd med de boende på Herrestads Hedkärr

SAMMANFATTNING AV DE BOENDES SYNPUNKTER

De kringboendes synpunkter har framförts på informationsmöte 22 januari 1998 och vid de möten exploatören haft i egen regi med de boende.

Vid informationsmötet uttryckte de boende oro för störningar från en ny västlig infart för bl a godstrafik. Man är också kritiska till funderingarna på att all godstrafik till området skall ske via denna nya västliga infart. Vidare framkom att man idag upplever problem med renhållningen kring befintliga köpcentrat och att lastbilar står med motorerna på nattetid. Man befarar att problemen ökar nattetid. Ytterligare möten mellan exploatören och de boende har ägt rum efter samrådsmötet där utformning och placering av bullerplank diskuterades.

Vidare betonades att fastigheten Hedkärr 1:6 måste få servitut och utrymme för tillfart med maskiner samt virkesupplag på lämplig plats i områdets norra del samt att servitut för tillfart till bostäder norr om befintligt köpcentrum skall kvarstå.

KOMMENTARER OCH FÖRÄNDRINGAR AV PLANEN

Utformningen av bullerplank mot den västliga infarten har preciserats och bemötts positivt av de boende vid möte 24 februari 1998. Illustrationerna av detta införs i planhandlingen och bullerplanket med tillhörande grönområde inarbetas i planbestämmelserna (se även kommentarer till yttrande 4).

Behovet av begränsning av godstrafiken nattetid nära de boende skall behandlas i planbeskrivningen. Servitut omnämns i genomförandebeskrivningen i planhandlingen.

STÄLLNINGSTAGANDE TILL INKOMNA SYNPUNKTER

FÖRSLAG TILL ÄNDRINGAR AV PLANFÖRSLAGET

Följande mera betydande ändringar utförs inför utställning:

PLANKARTA MED BESTÄMMELSER

- Tillfartsväg väster om ICA inlemmas ej i planen
- Område för cirkulationsplats på väg 161 inlemmas i planen (*se bilagd trafikutredning*)
- Område för västlig väganslutning på kvartersmark fastläggs i planen.
- Bullerplank med tillhörande grönyta mellan boende och Västra Torp fastläggs i planen (*se bilagd skiss*)
- Nödvändiga planteringsområden fastläggs i planen.

ILLUSTRATIONER

- Illustrationsplan justeras enligt förändringarna av karta med bestämmelser ovan.
- Läge för kraftledning samt matargata parallellt med Rv 161 justeras så att större frizon skapas.
- Översiktsillustration visande hela Torp-området införs i planhandlingen.
- Illustration (flygbild + vy på plank) av bullerplank och bostäder införs i planhandlingen.
- Sektion genom planområde invid väg 161 införs i planhandling.
- Gångförbindelser genom / från befintlig korsning vid McDonalds mot köpcentrat illustreras tydligare liksom förbindelserna med ett utbyggt område enligt översiktsplanen söder om väg 161.
- Lägen för busshållplatser illustreras.

PLANBESKRIVNING

- Text angående begränsning av godstrafik nattetid införs i beskrivningen.
- Text angående ombyggnad av kraftledning till brottsäkert utförande införs i beskrivningen.
- Intentioner angående flexibelt värmesystem införs i planen.
- Gångförbindelser preciserar och beskrivs tydligare i planen.
- Trafikutredning "Uddevalle kommun - Torp; trafikutredning med förslag till vägnät samt gång och cykelvägnät" biläggs beskrivningen. Utredningen kompletteras med en bedömning av påverkan på det totala trafikarbetet i tätortsområdet och regionen.

FÖRSLAG TILL BESUT

Byggnadsnämnden föreslås besluta
att låta ställa ut detaljplaneförslaget.

STADSBYGGNADSKONTORET

Håkan Björkman
stadsarkitekt

Sören Larsson
planchef

Komplement 1998-04-29 till

SAMRÅDSYTTRANDE

tillhörande detaljplan för

VÄSTRA TORP

del av HEDKÄRR 1:5
Uddevalla kommun

Detaljplanen är upprättad av ABAKO Arkitektkontor AB den 12 december 1997. Planen har även remitterats till sex grannkommuner. Av dessa har fyra svarat.

17. Lysekils kommun

Kommunen påpekar att det stora och växande handelscentrat negativt påverkar inte bara handelsstrukturen i Lysekil utan också i angränsande kommuner. Den senaste planerade utbyggnaden påskyndar denna negativa trend.

18. Munkedals kommun

Kommunstyrelsen motsätter sig en ytterligare utbyggnad av handelsområdet Torp då detta får allvarliga konsekvenser för handeln i Munkedal och övriga

kringliggande kommuner. Man anser att konsekvenserna för handelsutbytet i regionen inte beaktats i erforderlig omfattning.

19. Vänersborgs kommun

Utvidgning av detaljplaner för utbyggnad av externa köpcentra inom regionen är en fråga som bör tas upp i Fyrstadskommittén. Konsekvenser för befintliga stadscentra, följder för trafikbelastningen och miljöpåverkan bör diskuteras i kommittén innan kommunerna beslutar i fråga om utbyggnad.

20. Lilla Edets kommun

Lilla Edets kommun motsätter sig en utbyggnad. Ytterligare ökning av externa handelscentra i regionen befaras innebära försämrade betingelser för befintliga handelsföretag även i grannkommunerna och därmed försämrat serviceutbud och ökat bilberoende.

KOMMENTAR TILL GRANNKOMMUNERNAS SYNPUNKTER

Områden för utbyggnad av Torp redovisades i den översiktsplan för staden, som antogs av fullmäktige 1996 efter ett omfattande remiss- och utställningsförfarande. Den nu aktuella utbyggnaden stämmer överens med översiktsplanen. Som underlag för kommunens beslut att börja bygga ut området i mitten av åttiotalet samt att tillåta den utbyggnad som just håller på att avslutas gjordes flera analyser av konsekvenser för handeln i övrigt i regionen och i centrala Uddevalla. Konsekvenser vad gäller trafiken av nu föreslagen utbyggnad redovisas i detaljplanebeskrivningen.

STADSBYGGNADSKONTORET



Håkan Björkman
stadsarkitekt



Sören Larsson
planchef



Planen är antagen av kommunfullmäktige den 13 oktober 1998, § 122.
Detta beslut vann laga kraft den 14 november 1998.

ANTAGANDEHANDLING

UTLÅTANDE

över detaljplan för

VÄSTRA TORP

del av Hedkärr 1:5, Uddevalla kommun

Planen är upprättad av ABAKO Arkitektkontor AB.
Utlåtandet är upprättat av stadsbyggnadskontoret den 7 augusti 1998.

PLANFÖRFARANDE

Planen är handlagd med normalt planförfarande

HANDLÄGGNING AV UTSTÄLLNINGEN

Planen var utställd på fyra platser i kommunen (Uddevalla rådhus, stadshus, stadsbibliotek samt på Torp köpcentrum) från den 4 maj till den 24 maj 1998. Kungörelse om utställningen infördes i Bohusläningen samt anslogs på kommunens anslagstavla den 27 april 1998. Planhandlingarna skickades samma dag till regionala och kommunala instanser. En planillustration har även visats på kommunens hemsida på Internet.

OM UTLÅTANDET OCH TIDIGARE SAMRÅD

I detta utlåtande beskrivs i första hand de synpunkter som lämnats i samband med utställningen av planen. För en fullständig redogörelse av de synpunkter och resonemang som förts under samrådstiden hänvisas till separat samrådsredogörelse. Synpunkter från samrådet som ej blivit tillgodosedda omnämns dock även nedan.

YTTRANDET I SAMBAND MED UTSTÄLLNINGEN

1 Länsstyrelsen i Västra Götalands län 1998-05-20

SAMMANFATTNING AV YTTRANDET

Länsstyrelsen önskar inledningsvis en begränsning av livsmedelshandeln på Västra Torp. Man hänvisar till de studier som gjorts av inverkan på handeln i såväl Uddevalla kommun som närliggande kommuner i samband med tillkomsten av Torps köpcentrum. Vidare skriver länsstyrelsen att ett tillåtande av vilken handel som helst i enlighet med utställningshandlingens bestämmelsebeteckning ej är i överensstämmelse med Länsstyrelsens tidigare uppgörelse med Uddevalla kommun som beskrivs som ett välgrundat ställningstagande till varuförsörjningen i regionen. Man hänvisar också till de entydigt negativa reaktionerna i samrådet från kommunerna i handelsområdet som ett ytterligare skäl till att livsmedelshandeln bör begränsas.

Sammanfattningsvis om begränsningen av livsmedelshandeln kan sägas att Länsstyrelsen finner att välgrundade skäl av betydande vikt föreligger för att ej tillåta livsmedelshandel på Västra Torp samt att en bestämmelse som begränsar detta ej kan anses mer detaljerat än som är nödvändigt (*jmf PBL 5 kap 7§, tillägg 1996:1315*)

Vidare anmärker Länsstyrelsen likt i samrådet på att gång- och cykelvägarna ej uppmärksammas i tillräcklig utsträckning i detaljplanen. Standard, funktion och utformning kan ej utläsas i sin helhet och man anmärker även på att bestämmelserna ej i tillräcklig utsträckning säkerställer iordningställandet av gång- och cykelvägnätet. Man menar vidare att handlingarna avseende gång- och cykeltrafiken ej uppfyller PBL:s krav på tydlighet.

Länsstyrelsen efterlyser att bullerplankets placering, längd och höjd läses direkt i plankartan med bestämmelser istället för att dessa hänvisar till illustrationerna.

Länsstyrelsen saknar vidare en utredning som beskriver dagvattenhanteringen avseende rening och fördröjning / flödesutjämning innan utsläpp i Bogenbäcken samt vilka konsekvenser detta får för detaljplanens utformning.

Avslutningsvis föreslår Länsstyrelsen ett nytt samråd med kommunen, planförfattaren, övriga konsulter, Länsstyrelsen och Vägverket innan planen förs till antagande.

KOMMENTARER OCH FÖRÄNDRINGAR AV PLANEN

Den 3 juni 1998 avhölls i Uddevalla det efterlysta mötet med kommunen, planförfattaren, trafikonsult, Länsstyrelsen och Vägverket.

Planen har i samråds- och utställningsskedet ej innehållit en begränsning av livsmedelshandeln. Skälen till detta har varit att skapa flexibilitet inför framtiden och att ej reglera mer än vad som är nödvändigt utifrån en tolkning av intentionerna i PBL. Planen har dock haft som huvudsyfte att skapa förutsättningar för utbyggnad av fackhandel. Mot bakgrund av Länsstyrelsens argumentation införs bestämmelsen

att livsmedelshandel ej är tillåten på Västra Torp. I planbeskrivningen beskrivs vad som avses med livsmedelshandel samt beskrivs en storkiosk med visst inslag av livsmedelshandel som ej bedöms stå i konflikt med bestämmelsens intentioner.

Gång- och cykeltrafiken illustreras tydligare avseende sträckningar, bredder och standarder.

Bestämmelserna på plankartan formuleras så att tydligheten ökar och utförandet garanteras.

Läge för en eventuell framtida gång- och cykeltunnel illustreras samt omnämns i planbeskrivningen.

Genomförandet av en gångförbindelse utmed norrsidan av väg 161 söder om McDonalds knyts till exploateringsavtalet mellan exploatören och kommunen och förs in i genomförandebeskrivningen.

Bullerplankets placering, längd och höjd läses i plankartan med bestämmelser. Kompletterande beräkningar av buller- och luftföroreningsnivåer vid befintlig bostadsbebyggelse biläggs planbeskrivningen.

Kravet att dagvattnet skall renas före utsläpp har sedan tidigare garanterats genom en bestämmelse i plankartan. Krav på minimering av risken för utsläpp av förorenat dagvatten från godstrafikytor i samband med ev kemikalieläckage införs i plankartan. Resonemanget om tänkbara lösningar av dagvattenhanteringen utvecklas i planbeskrivningen. Genomförandet av anläggningar för dagvattenhantering inom eller utanför planområdet knyts i genomförandebeskrivningen till exploateringsavtalet mellan exploatören och kommunen.

2 Vattenfall regionnät AB 1998-05-18

SAMMANFATTNING AV YTTRANDET

Vattenfall inleder med att konstatera att deras 40 kV kraftledning TL611 är brottsaker och har erforderlig höjd varför någon ombyggnad ej är nödvändig utifrån dessa aspekter. Vidare skriver man att man samrått med planförfattaren om den nya sträckning som redovisas på illustrationsplanen men konstaterar dock att sträckningen ej ännu godkänts av Vägverket.

Vattenfall anmärker vidare på att egenskapsområdet för kraftledningen måste utökas till att omfatta befintligt läge om ledningen skall kunna ligga kvar efter det att planen antagits. Det motsägelsefulla i att planen tillåter parkering på marken inom skyddsområdet för befintlig ledning påpekas. Marken kan ju användas för parkering först efter det att ledningen flyttats. Detta pågällande starkströmsföreskrifter som man dessutom påpekar skall tillämpas. Vidare förutsätter Vägverket att ledningen kan dras över det allmänna plats-området vid väg 161.

Avslutningsvis frågar Vattenfall sig om planen öster om planområdet måste ändras då kraftledningen förutsätts vinklas från stolpe utanför McDonalds samt påminner om att beställning av flyttning av kraftledning måste inkomma senast 12 månader före färdigställande.

KOMMENTARER OCH FÖRÄNDRINGAR AV PLANEN

Den nya sträckningen av kraftledningen har ej kommenterats av Vägverket som ej heller inkommit med något yttrande i samband med utställningen. Placeringen av en kraftledningsstolpe ca 7 m från den nya rondellen i planområdets sydvästra hörn har dock diskuterats med Vägverket vid möte den 3 juni 1998. Vägverkets princip brukar vara att försäkra sig om att kraftledningsstolpar utförs / placeras så att de ej riskerar att falla över vägbanan. Planen medger att kraftledningens exakta läge fastläggs i samband med genomförandet. Vägverket skall ges tillfälle att godkänna den slutliga stolpplaceringen i samband med detta.

Egenskapsområdet för kraftledningen utökas enligt Vattenfalls påpekande så att ledningen både kan ligga kvar och flyttas. Att gällande starkströmsföreskrifter i sig utgör en begränsning av nyttjandet för parkering förs in som en kommentar i planbeskrivningen. Ledningen kan dras över allmän plats-mark utan särskild planbestämmelse.

Detaljplanen öster om planområdet medger den planerade vinklingen av kraftledningen.

3 Torp köpcentrums samfällighetsförening, Herrestad-Torp S:5 1998-05-20

SAMMANFATTNING AV YTTRANDET

Samfällighetsföreningen har i sitt yttrande lämnat praktiskt taget exakt samma synpunkter som under samrådet:

A. Samfälligheten önskar att livsmedelsförsäljning ej tillåts på Västra Torp mot bakgrund av att storleken på lämplig yta för livsmedelsförsäljning redan avvägts i planen för befintligt köpcentrum. Dessutom hänvisas till att byggrätten för livsmedel på Östra Torp ej ännu byggts fullt ut. Vidare önskar man att typen av handel på Västra Torp regleras ytterligare avseende innehåll med hjälp av planbestämmelser. Man hänvisar till behovet för de etablerade verksamheterna, handeln i Uddevalla centrum och grannkommunerna att veta vad etableringen innebär nu och i framtiden.

B. Vidare önskar man att fullskalig restaurangverksamhet ej tillåts mot bakgrund av att det redan finns tre restauranger på området med olika kompletterande koncept samt att det planerade truckcentrat söder om väg 161 också planeras innehålla en restaurang.

C. Den västra nya tillfarten anser samfälligheten skall vara gemensam varutillfart för hela köpcentrat. Man hänvisar till att Länsstyrelsen, Tekniska nämnden och Vägverket ställt sig positiva till detta i samrådet. Man skriver vidare att lösningen skulle leda till ett undvikande av konflikter mellan tunga varutransporter och personbilstrafiken inom området samt möjliggöra genomförandet av ett väderskydd för gångtrafiken mellan Östra och Västra Torp.

D. Samfälligheten konstaterar att ett exploateringsavtal mellan exploatören för Västra Torp och Torp Köpcentrums Samfällighetsförening skall upprättas. I samband med detta önskar Torp-intressenterna ersättning för vissa nedlagda

kostnader för investeringar vid etableringen av Torp som man menar nu kommer Västra Torp till del.

E. Man skriver också att samfällighetsföreningen skall utökas med intressenterna på Västra Torp efter de fördelningsprinciper som gäller idag vid förrättning som bör göras innan planen vinner laga kraft.

F. Samfälligheten skriver avslutningsvis att man bedömer att det förslag som visas i illustrationsplanen är det bästa, av de som ryms inom planen, med hänsyn till klimatförhållandena på platsen.

KOMMENTARER OCH FÖRÄNDRINGAR AV PLANEN

A. Bestämmelsen att livsmedelshandel ej är tillåten på Västra Torp införs i planen. Detta sker mot bakgrund av tidigare studier för varuförsörjningen i regionen i samband med etableringen av Torp samt Länsstyrelsens yttrande (se ovan). I planbeskrivningen beskrivs dock en storkiosk med visst inslag av livsmedelshandel som ej bedöms stå i konflikt med bestämmelsens intentioner.

Ytterligare reglering av typ av handel kan ej göras mot bakgrund av PBL 5 kap 7§ där det i tillägg 1996:1315 står att *"Planen får inte göras mer detaljerad än som är nödvändigt med hänsyn till syftet med den. Bestämmelser som närmare reglerar möjligheterna att bedriva handel får meddelas endast om det finns skäl av betydande vikt."*

B. Restaurangverksamhet kan ej begränsas av samma skäl som anges under "A" med tillhörande resonemang.

C. Som tidigare sagts i samrådet utgör den nya vägförbindelsen en komponent som gör det möjligt att bli av med godstrafik över huvudgångstråket och parkeringsytorna. Infarten anläggs dock primärt för in- och utfart för godstrafik till Västra Torp.

D. Enligt planens genomförandebeskrivning skall ett exploateringsavtal upprättas mellan samfälligheten och exploatören. Det ekonomiska innehållet i denna uppgörelse kan ej regleras i detaljplanen utan hänvisas till separata förhandlingar mellan parterna. Exploateringsavtalen skall upprättas före planens antagande vilket införs i genomförandebeskrivningen.

E. Det är lämpligt att samfällighetsföreningen utökas i enlighet med vad föreningen skriver. Detta förtydligas med ett "skall" i genomförandebeskrivningen.

4. Kjell Olsson, Hedkärr 1:8

Allan Grundberg, Hedkärr 1:13

Astrid Svenneskog, Hedkärr 1:14

Greta Olsson, Hedkärr 1:15

Sakägarna ovan är fastighetsägare och boende väster om planområdet.

SAMMANFATTNING AV YTTRANDET

De skriver att de är oroad av de hälso- och miljökonsekvenser den nya transportleden (gatan i planområdets västra kant) får. Vidare skriver de att godstransporterna bör gå över östra planområdet där ingen bebyggelse finns eller störs. Avslutningsvis skriver de att de anser att de ej skall lida någon ekonomisk förlust på den nya utbyggnaden.

KOMMENTARER TILL YTTRANDET

Under hela planprocessen har flera möten hållits med de boende väster om planområdet som också tidigare givit uttryck för farhågor om störningar från framför allt godstrafiken. Av denna anledning har lösningen med ett omfattande bullerplank och ett planterat område på de boendes sida tagits fram i samråd med dessa. Avsikten har varit att skapa en väl fredad miljö för bostadsfastigheterna. Vidare har direkta förhandlingar förts mellan exploatören och en del av fastighetsägarna om värdesäkringsgarantier etc.

Infartsgatan med tillhörande plank har i planen placerats och utformats så att gränsvärden för buller ej överskrids även om all godstrafik till Torp skulle trafikera gatan (gatan byggs i första hand för Västra Torps behov). Till planen bifogas beräkningar som styrker detta liksom beräkningar avseende luftföroreningsnivåer från biltrafiken som ej når några hälsovådliga nivåer. Angående värdesäkringar av fastigheter hänvisas till direkta förhandlingar och garantier mellan exploatören och sakägarna.

Avslutningsvis konstateras att en av de undertecknade har en fastighet som direkt gränsar till planområdet med ett boningshus som ligger drygt 40 m från den planerade infartsgatan. Övriga fastigheters boningshus ligger minst 80 m från gatan.

5. Kent och Inger Olsson, Grytingen 1:14

Stig och Evy Waltersson, Grytingen 1:10

Författarna till detta yttrande är boende och fastighetsägare norr om befintligt köpcentrum.

SAMMANFATTNING AV YTTRANDET

Man skriver att detaljplanen reglerar att all trafik till fastigheterna Grytingen 1:14 och 1:10 skall gå via den nya västliga infarten (rondellen) och vidare bakom den nya utbyggnaden samt att man finner detta oacceptabelt med hänsyn till längre körsträcka, försvårad vintertrafik och kommunal service typ sophämtning och postgång.

KOMMENTARER TILL YTTRANDET

Planen reglerar ej trafiken till Grytingen 1:14 och 1:10. Den gata som fastighetsägarna ovan idag trafikerar väster om ICA MAXI ingår till största delen ej i planområdet. I samband med det översiktliga planarbetet har visserligen diskuterats möjligheten att begränsa godstrafiken på nyss nämnda gata genom bl a byggandet av den nya västliga infarten. Detta är dock ej detsamma som att den befintliga gatan stängs av helt eller tas bort. Eventuell framtida ihopbyggnad av Västra och Östra Torp, vilket bl a skulle få till följd att den befintliga gatan försvann, förutsätter bland

annat ändring av befintlig detaljplan för Östra Torp med tillhörande diskussioner med sakägare som författarna till detta yttrande.

EJ TILLGODOSEDDA SYNPUNKTER FRÅN SAMRÅDET

Nedan återges sammanfattningar och kommentarer till synpunkter som ej beaktats i det fortsatta planarbetet. Det handlar sammanfattningsvis om synpunkter som ifrågasätter utbyggnaden som helhet.

Vägverket Region Väst 1998-01-23

SAMMANFATTNING AV EJ TILLGODOSEDD SYNPUNKT I YTTRANDET

Vägverket skrev bl a i samrådsyttrandet att Regeringen klargjort Vägverkets sektorsansvar när det gäller vägtransportsystemets totala miljöpåverkan. Man menade att en utvidgning av handelsområdet inte följer de mål som regeringen strävar efter beträffande energianvändning och miljöpåverkan med hänvisning till att utvidgningen drar till sig fler människor från ett större omland och därmed ökar bilberoendet.

KOMMENTAR TILL OVAN

Torp handelsområde tillkom efter omfattande utredningar om den lämpligaste placeringen av ett externt handelsområde i kommunen. Läget slås fast i gällande översiktsplan för Uddevalla kommun och har valts bl a utifrån dess goda tillgänglighet i närheten av befintliga och planerade trafikleder. Läget är även valt för att minimera miljökonsekvenserna för bl a tätorten Uddevalla. Handelsområdet bör ses som exempel på en i samhällsplaneringen integrerad byggkloss i kontrast till mer spontant uppväxt externhandel i andra lägen utan en medveten beredskap inför de trafik- och miljöstörningar som denna typ av handel kan medföra.

Sammanfattningsvis kan sägas att Västra Torp utgör det ur miljösynpunkt lämpligaste läget i kommunen för den i planen tänkta typen av sällanköpshandel efter sammanvägning av alla aspekter. Det finns inga tillgängliga, alternativa tomter i befintliga verksamhetsområden.

Planbeskrivningen kompletterades med en bedömning av trafikkonsekvenserna i tätortsområdet och regionen.

Sveriges fastighetsägare, västkusten 1998-02-05**SAMMANFATTNING AV YTTRANDET**

Sveriges fastighetsägare efterlyste inledningsvis en väl förankrad kommunal utvecklingsplan för etableringar i Uddevalla med hänsyn till den omvälvning som den nya sträckningen av E6 och väg 44 innebär. Vidare menade man att utvecklingsplanen skulle möjliggöra debatt i ett tidigt skede av planeringsprocessen med medföljande känsla av delaktighet och ansvar för utvecklingen.

Man kritiserade kommunen för att ha överlämnat ansvaret för att ta fram beslutsunderlag till dem som skall exploatera området och att detta innebär att exploatören upplevs styra "handelsutredningen". Man skrev vidare att det för exploatören hade varit bättre om planen utgjort en pusselbit i en stor övergripande planering som varit väl förankrad. Sveriges fastighetsägare uttryckte också oro för hur etableringen av Västra Torp kommer att påverka intresset för investeringar i andra delar av kommunen.

Avslutningsvis menade man att det saknades ett väl underbyggt beslutsunderlag för att ta ställning till detaljplanen och efterlyste en opartisk handelsutredning för hela Uddevalla kommun.

KOMMENTARER

Utbyggnaden är väl förankrad i kommunens översiktliga planarbete som drivits i samverkan med berörda instanser, intressenter och sakägare. versiktsplanen utgör det fysiska planeringsunderlaget för bla fastighetsägare, köpmän och industriföretagare. När Torpområdet etablerades på 1980-talet utfördes ett antal handelsutredningar som underlag för politikernas ställningstagande.

Enligt plan- och bygglagen skall en detaljplan vara aktuell, d v s en exploatering skall ligga nära i tiden. Det är därför logiskt att exploatören aktivt deltar i detaljplaneprocessen. Därigenom undviker man att planen bygger på förutsättningar som ej stämmer med exploatörens behov.

Lysekils kommun

Kommunen påpekade att det stora och växande handelscentrat påverkar inte bara handelsstrukturen i Lysekil utan också i angränsande kommuner. Den senaste planerade utbyggnaden påskyndar denna negativa trend.

Munkedals kommun

Kommunstyrelsen motsatte sig en ytterligare utbyggnad av handelsområdet Torp då detta får allvarliga konsekvenser för handeln i Munkedal och övriga ikringliggande kommuner. Man ansåg att konsekvenserna för handelsutbudet i regionen inte beaktats i erforderlig omfattning.

Vänersborgs kommun

Utvidgning av detaljplaner för utbyggnad av externa köpcentra inom regionen är en fråga som bör tas upp i Fyrstadskommittén ansåg kommunen i sitt yttrande. Konsekvenser för befintliga stadscentra, följder för trafikbelastningen och miljöpåverkan bör diskuteras i kommittén innan kommunerna beslutar i fråga om utbyggnad.

Lilla Edets kommun

Lilla Edets kommun motsatte sig en utbyggnad. Ytterligare ökning av externa handelscentra i regionen befarades innebära försämrade betingelser för befintliga handelsföretag även i grannkommunerna och därmed försämrat serviceutbud och ökat bilberoende.

Orusts kommun

I enlighet med sitt yttrande när köpcentrat tillkom motsätter sig Orusts kommun en utbyggnad "då en sådan givetvis kommer att inverka menligt på detaljhandeln på Orust".

KOMMENTARER TILL GRANNKOMMUNERNAS SYNPUNKTER OCH FÖRÄNDRINGAR AV PLANEN

Områden för utbyggnad av Torp redovisades i den översiktsplan för staden, som antogs av fullmäktige 1996 efter ett omfattande remiss- och utställningsförfarande. Den nu aktuella utbyggnaden stämmer väl överens med översiktsplanen. Som underlag för kommunens beslut att börja bygga ut området i mitten av åttiotalet samt att tillåta den utbyggnad som just håller är avslutad gjordes flera analyser av konsekvenser för handeln i övrigt i regionen och i centrala Uddevalla. Konsekvenser vad gäller trafiken av nu föreslagen utbyggnad redovisas i detaljplanebeskrivningen.

Mot bakgrund av de gjorda studierna och Länsstyrelsens yttrande i samband med utställningen, som bl a tar fasta på oron från ikringliggande kommuner, införs ett förbud mot livsmedelshandel på Västra Torp.

STÄLLNINGSTAGANDEN TILL FRAMFÖRDA SYNPUNKTER

Ändringar i planhandlingarna

Följande mera betydande ändringar utförs efter utställning inför antagande:

PLANKARTA MED BESTÄMMELSER

- Förbud mot livsmedelshandel införs i planen.
- Bestämmelser om gång- och cykelstråk på kvartersmark utvecklas och preciseras.
- Bestämmelser om bullerplanksutformning preciseras.
- Bestämmelse om att minimera av risken för utsläpp av förorenat dagvatten från godstrafikytor i samband med ev kemikalieläckage införs i plankartan.
- Egenskapsområde för kraftledning utökas att innefatta befintlig ledning.
- Från den nya rondellen på väg 161 förlängs utfartsförbudet utmed den anslutande interna gatan ca 30 m mot norr.
- Läge för eventuell framtida gång- och cykeltunnel under väg 161 illustreras i planen.

ILLUSTRATIONER

- Gång- och cykelstråk redovisas tydligare på illustrationsplanen.
- Bättre gångförbindelse söderut från torgytan ritas in.
- Sektion / sektioner kompletteras med standarder på gång- och cykelstråk.

PLANBESKRIVNING

- Beskrivningen av gång- och cykelförbindelserna preciseras.
- Bakgrund till förbudet mot dagligvaruhandel förs in. Storkiosken med visst inslag av dagligvaruhandel beskrivs tydligare.
- Beskrivningen av dagvattenhanteringen preciseras.
- Begränsningen av nyttjandet av marken för parkering som starkströmsföreskrifterna utgör omnämns i beskrivningen.
- Kompletterande beräkningar av buller- och luftföroreningsnivåer vid befintlig bostadsbebyggelse biläggs beskrivningen.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

- Texten att samfällighetsföreningen "skall" utökas förs in.
- Text att exploateringsavtal skall tecknas före det att planen antas införas.
- Text angående genomförandet av anläggningar för dagvattenhantering förs in.
- Text angående genomförandet av gångförbindelse utmed väg 161 söder om Mc Donalds förs in.

UNDERRÄTTELSE ENLIGT PBL 5:27 OCH 5:30

Följande som skrivit yttranden under samrådet och utställningen bedöms ha kvarstående erinringar mot någon del av förslaget. De och länsstyrelsen skall underrättas om detta utlåtande enligt PBL 5:27.

Överklagandeanvisning kommer att skickas ut när planen har antagits.

- Sveriges fastighetsägare, västkusten
- Lysekils, Munkedals, Vänersborgs, Lilla Edets och Orusts kommuner
- Torp köpcentrum fastighetsägareförening, Herrestad-Torp S:5
- Ägarna till fastigheterna Hedkärr 1:8, 1:13, 1:14 och 1:15.

Utlåtandet skickas också till ägarna av fastigheterna Grytingen 1:10 och 1:14, även om de enligt ovan inte bedöms påverkas negativt av detaljplaneförslaget.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Byggnadsnämnden föreslås besluta

- att godkänna utlåtandet samt
- att godkänna detaljplanen med de ändringar som redovisas i utlåtandet samt föreslå kommunfullmäktige att anta detaljplanen.

STADSBYGGGNADSKONTORET

Håkan Björkman
stadsarkitekt



Sören Larsson
planchef



UDDEVALLA KOMMUN
Stadsbyggnadskontoret

Detaljplan för handelsområde **VÄSTRA TORP**, del av Hedkärr 1:5.

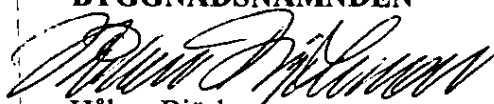
LAGAKRAFTBEVIS

beträffande Uddevalla kommunfullmäktiges beslut den 13 oktober 1998,
§ 122 att anta detaljplan för handelsområde Västra Torp, del av Hedkärr 1:5,
upprättad den 20 augusti 1998.

Enligt byggnadsnämndens diarium har antagandebeslutet vid överklagande-
tidens utgång den 13 november 1998 inte överklagats. Länsstyrelsen har den
13 november 1998 beslutat att inte pröva beslutet enligt plan- och bygglagen
12 kap 1 §. Planbeslutet har till följd härav vunnit laga kraft den 14 november
1998.

Uddevalla den 16 november 1998.

BYGGNADSNÄMNDEN


Håkan Björkman
Stadsarkitekt