

## Uddevalla kommunfullmäktiges handlingar

Kungl. Maj:ts fastställelse av förslag till stadsplaner för del av Uddevalla

1. Genomfartsleden, västra delen (Kärre—Fjällvägen)
2. Edingsvägens anslutning till Fjällvägen
3. Edingsvägens anslutning till Nordmannerödsvägen

CIVILDEPARTEMENTET

1972-12-28

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län  
Fack  
403 10 Göteborg 2

Förslag till stadsplaner för del av Uddevalla

1. Genomfartsleden, västra delen (Kärre—Fjällvägen)
2. Edingsvägens anslutning till Fjällvägen
3. Edingsvägens anslutning till Nordmannerödsvägen,  
allt i Uddevalla kommun

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har med yttrande den 7 juli 1972 överlämnat tre planförslag för delar av Uddevalla, Uddevalla kommun, nämligen ett avseende ändring och utvidgning av stadsplanen för genomfartsleden, västra delen, Kärre—Fjällvägen, antaget av kommunfullmäktige den 29 juni 1971, ett avseende ändring av stadsplanen för Edingsvägens anslutning till Fjällvägen m m, antaget av kommunfullmäktige den 21 september 1971, och ett avseende ändring och utvidgning av stadsplanen för Edingsvägens anslutning med Nordmannerödsvägen m m, antaget av kommunfullmäktige den 28 oktober 1971 och — efter komplettering — av byggnadsnämnden den 29 juni 1972.

Planförslagen, som även innehåller bestämmelser och beskrivningar, har angivits — det förstnämnda — på en av Vattenbyggnadsbyrån i mars 1970 upprättad, sedermera reviderad karta i åtta blad och de båda övriga på kartor, upprättade inom kommunens stadsarkitektkontor, den beträffande Edingsvägens anslutning till Fjällvägen m m den 30 april 1970 (därefter reviderad) och den avseende Edingsvägens anslutning med Nordmannerödsvägen m m i två blad den 13 augusti 1970 (därefter reviderad och kompletterad).

Statens planverk har efter beslut av dess styrelse avgivit yttrande den 3 november 1972 och därvid överlämnat dels yttrande av statens vägverk, dels omfattande, kompletterande utredning.

Kungl. Maj:t fastställer jämlikt 26 § byggnadslagen de underställda stadsplaneförslagen.

Från fastställelse undantar Kungl Maj:t — av skäl som närmare utvecklats i planverkets yttrande — dels beträffande genomfartsleden ett område, dels beträffande Edingsvägens anslutning till Fjällvägen två områden; de tre områdena numera angivna på plankartorna med röda begränsningslinjer.

Vidare meddelar Kungl Maj:t jämlikt 36 § byggnadslagen förbud mot nybyggnad inom de undantagna områdena utan tillstånd av länsstyrelsen. Förbudet för respektive område gäl-

ler till dess nytt förslag till stadsplan antagits för området, dock längst till den 1 januari 1975.

Kungl. Maj:t förordnar att planverkets yttrande skall överlämnas till länsstyrelsen och kommunen.

*Svante Lundkvist*

*Per Evaeus*

STATENS PLANVERK

YTTRANDE

1972-11-03

Till Civildepartementet

**Tre förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen för del av Uddevalla:**

1. **Genomfartsleden, västra delen (Kärre—Fjällvägen)**
2. **Edingsvägens anslutning till Fjällvägen**
3. **Edingsvägens anslutning till Nordmannerödsvägen**

Förslagen avser att skapa stadsplanemässiga förutsättningar för dels den fortsatta sträckningen västerut av en genomfartsled som är under utbyggnad enligt stadsplan, fastställd den 25 februari 1966 (1), dels utbyggnad av en vägförbindelse för lokal trafik norr om och parallellt med genomfartsledens östra del (2 och 3).

**Genomfartsleden, västra delen**

Generalplanen för Uddevalla 1958, antagen 1959, redovisar en genomfartsled med i princip den sträckning som nu är under utbyggnad i den östra delen och som redovisas i föreliggande förslag för den västra delen. Till underlag för generalplanen i detta avsnitt låg en utredning rörande öst—västlig huvudväg genom Uddevalla, verkställd åren 1956—1958. Utredningen redovisade två huvudalternativ, dels en genomfartsled och dels en förbifartsled norr om Uddevalla. Genomfartsleden ansågs ha stora företräden framför förbifartsleden och utredningen resulterade i en rekommendation av genomfartsleden, som alltså sedermera intogs i generalplanen. Kopia av utredningens sammanfattande synpunkter bifogas.

Byggnadsstyrelsen berörde i sitt yttrande över generalplanen den 18 augusti 1959 de stora svårigheterna att i den förefintliga terrängen finna en lämplig sträckning för motorvägen och konstaterade att något acceptabelt alternativ till den föreslagna lösningen icke syntes möjligt att finna. Samtidigt erinrades om de bullerstörningar för befintlig bebyggelse som var att förvänta och som med all säkerhet skulle komma att kräva särskild uppmärksamhet.

I samband med upprättandet och fastställelseprövningen av den ovannämnda stadsplanen avseende genomfartsleden, östra delen, aktualiserades frågeställningen genomfartsled eller förbifartsled. Byggnadsstyrelsen anförde i sitt yttrande över planförslaget den 1 november 1965 bl a att det kunde ifrågasättas om inte frågan om en förbifartsled i ett läge utanför stadsbebyggelsen ånyo bort övervägas. Detta uttalande gjordes mot bakgrunden av den senare tidens erfarenheter beträffande trafikens störande återverkningar och med hänsyn till de uppenbara svårigheter som här förelåg när det gällde att åstadkomma någotsånär godtagbara avskärmningar. Vidare anfördes att det tyngst vägande sakliga skälet för att man ändock höll fast vid den i generalplanen redovisade genomfartsprincipen syntes vara att den betydande del av trafiken som är inriktad på staden under alla förhållanden skulle komma att erfordra en central led av hög klass samt de utomordentligt besvärande höjd- och terrängförhållanden, som måste bemästras, om alternativet förbifartsled valdes. Styrelsen höll emellertid inte för uteslutet att trafikutvecklingen kunde komma att nödvändiggöra att frågan om ett förbifartsalternativ framdeles åter togs under övervägande. På grund av att planförslaget inte i tillräcklig utsträckning tog hänsyn till trafikledens konsekvenser för intilliggande bebyggelse föreslog byggnadsstyrelsen att visst område, vilket innefattade del av trafikleden och därtill angränsande områden, skulle undantas från fastställelse. Sedan staden skriftligen

uppgivit sig vara införstådd med att i saneringsplanerna för de berörda områdena skulle beaktas, att skydd erhålles mot framtida störningar från biltrafiken i området, fastställdes stadsplanen med undantag av vissa mera begränsade områden, huvudsakligen två bostadskvarter omedelbart norr om trafikleden. I fastställelsebeslutet angavs att Kungl Maj:t fann utrett, att den i ärendet avsedda infarts- och genomfartsleden trots olägenheterna för den nu befintliga bebyggelsen i området icke lämpligen kunde ges annan sträckning än den i planen angivna.

Frågan om en förbifartsled aktualiserades på nytt i samband med utarbetandet av Uddevalla blockplan 1970. Tidigare diskuterad förbifartsled norr om Uddevalla uppges numera sakna aktualitet bl a på grund av alltmer skärpta krav i fråga om vägstandard, vilka är svåra att tillgodose i detta alternativ. I pågående planering ingår däremot en förbifartsled väster om tätorten, den s k Sunningeleden. Enligt bifogade från statens vägverk inhämtat yttrande den 5 september 1972 i föreliggande ärende torde denna led kunna tas i bruk tidigast om 10 à 15 år.

Ett av huvudargumenten för en genomfartsled har varit, att förbifartstrafiken skulle komma att utgöra en mindre del av den totala trafiken och att infartsleder av hög klass under alla förhållanden skulle komma att erfordras. Vägverket har också i ovannämnda yttrande bl a anfört att leden är nödvändig som infartsled för den av staden alstrade trafiken och dimensioneras för denna. En förbifartsled synes således ej kunna ersätta den nu aktuella, fortsatta utbyggnaden av genomfartsleden. (Grafiska framställningar av förhållandet mellan beräknad infarts- och genomfartstrafik återfinnes i bifogade utdrag ur Uddevalla blockplan 1970 samt trafik- och planutredning, benämnd Uddevalla syd, 27 mars 1972, arbetsrapport 1, fig 5:2.)\*

Mot bakgrund av de utredningar och beslut för vilka redogjorts ovan och med hänvisning till vad vägverket uttalat i föreliggande ärende, finner planverket det ofrånkomligt att genomfartsledens utbyggnad fullföljes. Detta kräver emellertid, att de allvarliga störningar för befintlig bebyggelse som genomfartsprincipen medför, bemästras.

#### Varvsområdet

Kommunen har underhand upplyst att Uddevallavarvet för närvarande bedriver en översiktlig planering av varvets framtida verksamhet och att kommunen numera är införstådd med att det av länsstyrelsen föreslagna området undantas från fastställelse.

Planverket ifrågasätter om inte ett industriområde av detta slag lämpligen bort redovisas som byggnadskvarter bl a med tanke på möjligheten att påkalla inlösen. Det av länsstyrelsen föreslagna området bedömes därför bära undantas från fastställelse. Området är emellertid så avgränsat i norr att två mindre områden, som ingår i specialområdet med beteckningen Jp och som innefattar de avsnitt där motorvägen är avsedd att framföras i tunnel, skulle komma att fastställas. Från stadsingenjörskontoret har inhämtats att ingen del av dessa båda områden är i enskild ägo. Planverket finner därför att områdena bör kunna omfattas av fastställelse, men att de sedermera i samband med planläggningen av det övriga industriområdet lämpligen bör överföras till kvartersmark.

En sådan begränsning av bebyggelsens omfattning som länsstyrelsen föreslagit bör övervägas vid en kommande planläggning. Varvets pågående, långsiktiga planering bör kunna ge förutsättningar för en längre gående reglering av byggnadsrätten än vad det föreliggande planförslaget redovisar.

#### Immissioner

På planverkets begäran har kommunen låtit företa en översyn av tidigare utförda bullerberäkningar främst i syfte att korrigera resultaten med anledning av vissa förändringar be-

\*) Finnes otryckt tillgängligt å kommunkansliet.

träffande förutsättningarna. De sålunda justerade beräkningarna bifogas. I förutsättningarna för beräkningarna ingår de bullerskydd i form av vall, i vissa avsnitt kompletterad med skärm, som redovisas i de handlingar som åtföljer planförslaget.

I kommentaren till beräkningsresultaten ställs dessa i relation till de av planverket m fl tidigare rekommenderade gränsvärdena, varvid konstateras att överskridandena maximalt är av storleksordningen 10 dB(A). Vidare konstateras att rekommenderade gränsvärden inomhus är möjliga att uppnå med s k specialfönster (öppningsbara).

Planverket har i andra stadsplaneärenden, liknande det här aktuella, där trafikleder passerar genom befintlig bebyggelse i centrala delar av tätorter, bedömt att överskridandena av storleksordningen 5 dB(A) förhållande till de ovannämnda gränsvärdena bör kunna accepteras. Samma bedömning synes böra tillämpas i detta ärende, varvid bullernivåerna inom huvuddelen av bebyggelsen norr om genomfartsleden skulle få anses acceptabla under förutsättning att planerad vall med skärm kommer till utförande. Undantag utgör delar av lasarettområdet samt viss del av den bostadsbebyggelse som i förslaget utlagts som område för handelsändamål. Lasarettområdet utgör ett mycket utsatt avsnitt och de särskilda krav på en tyst miljö som vissa funktioner inom lasarettet ovillkorligen ställer, kan komma att nödvändiggöra åtgärder utöver avskärmning och fönsterbyte, t ex ändrade lokaldispositioner. Det måste betecknas som synnerligen angeläget att förhållandena inom lasarettet följs med uppmärksamhet och att erforderliga åtgärder kommer till utförande. Den befintliga bostadsbebyggelsen inom kvarteren Merkurius och Venus är enligt uppgift huvudsakligen uppförd under 1940-talet. Där befintliga fönster kan ge något lägre ljudisolering än vad som förutsatts i beräkningarna. Inom detta avsnitt synes förhållandena närmast genomfartsleden inte bli godtagbara utan att byte till specialfönster sker, då fråga är om bostadsbebyggelse. Detta gäller emellertid ett mycket begränsat avsnitt. På längre sikt torde övergången från bostadstillsammans till handelsändamål få anses motiverad. Planverket delar länsstyrelsens uppfattning att inlösen hade varit att föredra men att ändrad användning till nöds synes kunna accepteras.

Bostadsbebyggelsen söder om järnvägen, belägen utanför planområdet, har ett utsatt läge på grund av störningar från genomfartsleden, järnvägen och Strömstadsvägen. Enligt uppgift från kommunen har beslut fattats om flyttning av den i handlingarna omnämnda godsterminalen. Kommunen har vidare kompletterat ärendet med bifogade utredning angående trafiktekniska åtgärder för att förbättra trafik- och bullersituationen inom bl a det diskuterade området. I utredningen redovisas en serie åtgärder, för vilka tillkomsten av genomfartsleden utgör en förutsättning. Man torde nu lämpligen böra avvakta resultaten av de planerade trafikomläggningarna för att därefter kunna anpassa eventuellt erforderliga, ytterligare åtgärder efter dessa.

Enligt till handlingarna bifogat protokoll den 16 maj 1972 har kommunstyrelsen utfäst sig att uppmärksamt följa frågan om bullerstörningar från genomfartsleden mot omgivningen samt utreda och verka för att tekniskt och ekonomiskt rimliga åtgärder genomföres för att i enlighet med planförslagets intentioner minska bullerstörningar från leden. Då plankartan redovisar ett särskilt område för bullerskyddande åtgärder och dessa i form av vall och skärm redovisas på de till planförslaget bifogade handlingarna och då den ingivna utredningen angående buller inkluderar dessa bullerskydd, får utfästelsen enligt planverkets mening anses innebära att de sålunda redovisade åtgärderna kommer att vidtas.

#### Anmärkningsskrivelser

Skrivelserna nr 14, 21, 22, 23, 24, 25, 27, 29, 30 och 31 avser mark belägen inom industriområdet för varvet, redovisat som specialområde. Då inlösenгарантиer saknas, bör de berörda

markområdena undantas från fastställelse. Det under rubriken "Varvsområdet" ovan föreslagna undantaget innefattar den mark skrivelserna avser.

Skrivelserna nr 16, 19, 20 och 26 avser fastigheter, som är belägna inom trafikområdet och som får förutsättas bli inlösta.

Skrivelserna nr 12, 17 och 18 avser fastigheter inom befintligt bostadsområde norr om genomfartsleden och berör bullerstörningar och andra olägenheter som denna befaras medföra. Även skrivelsen nr 5 från stadsläkaren samt yttrandena av hälsovårdsnämnden och socialbyrån tar upp immissionsproblemen. Dessa frågor har ovan behandlats under rubriken "Immissioner".

Skrivelsen nr 13 avser mark belägen omedelbart norr om trafikområdet och mellan lasarettet och befintligt bostadsområde. Marken har i förslaget redovisats som allmänt område, avsett att tas i anspråk av lasarettet för icke bullerkänsliga funktioner. I skrivelsen krävs att ändamålsbestämmelsen i gällande stadsplan, industri- och bostadsändamål, ska bibehållas. Enligt uppgift från stadsarkitektkontoret finns för närvarande viss bostadsbebyggelse inom det ifrågakvarteret medan tidigare bryggeriverksamhet numera är nedlagd. Med hänsyn till markanvändningen inom angränsande kvarter synes området ej böra utnyttjas för industriändamål och nyexploatering för bostadsändamål är knappast lämpligt på grund av immissionerna från genomfartsleden. Därför och med hänsyn till de begränsade utbyggnadsmöjligheterna på nuvarande lasarettstomten får den föreslagna ändringen av markanvändningen anses motiverad.

Övriga anmärkningar synes på de skäl planförfattaren anfört i yttrande i augusti 1970 ej böra föranleda ändring av förslaget.

#### **Edingsvägen**

Vid utredning i ärendet har framkommit att Edingsvägens fortsatta sträckning österut och den norr därom belägna Kolonnvägen delvis är utbyggda. Från kommunen införskaffad redovisning av utbyggnadens omfattning bifogas.

Den planerade utbyggnaden av Edingsvägen, i handlingarna betecknad sekundärled, hade stadsplanemässigt bort behandlas i ett sammanhang. I en plan omfattande hela sträckningen mellan Fjällvägen och Bräcke hade bort innefattas intilliggande kvarter, däribland de två bostadskvarter belägna mellan Edingsvägen och genomfartsleden, vilka som ovan nämnts undantogs vid fastställelsen av 1966 års plan avseende genomfartsleden, med de ändringar i markanvändningen som tillkomsten av trafiklederna kunde ha ansetts motivera.

Kommunens utfästelser i samband med planfastställelsen år 1966 har lett till vissa markförvärv, som redovisats på bifogade kartkopior. Inga andra åtgärder synes ha blivit vidtagna eller vara planerade, annat än att de två nämnda bostadskvarteren norr om genomfartsleden uppgivits på längre sikt vara avsedda att utnyttjas för industriändamål och att vissa bostadskvarter norr om Edingsvägen framdeles avses bli bebyggda med terasshus, utformade med hänsyn till trafikstörningarna.

På planverkets begäran har kommunen låtit utreda, vilka bullerstörningar som kan förväntas längs Edingsvägen. Beräkningarna bifogas. Av dessa framgår att bullernivåerna för bebyggelsen norr om och närmast Edingsvägen inom icke obetydliga avsnitt torde komma att inomhus ligga något mera än 5 dB(A) över de ovan nämnda, tidigare rekommenderade gränsvärdena. Då fönsterisoleringen troligen inte motsvarar den i beräkningarna förutsatta standardkonstruktionen i nyproduktion, torde överskridanden beträffande inomhusvärdena i vissa fall komma att totalt uppgå till cirka 10 dB(A) eller något mera. Bebyggelsens läge i förhållande till Edingsvägen gör möjligheterna att anordna bullerskydd mycket begränsade. Förbättrad fönsterisolering, som ju endast påverkar inomhusförhållandena, synes i stort sett

vara den åtgärd som står till buds utöver restriktioner avseende trafiken. Vid lätta fasadkonstruktioner blir väggens ljudisolering avgörande för hur långt en förbättring av fönsterisoleringen ger effekt totalt sett. I den mån bebyggelsen har denna lättare konstruktion kan bullernivåerna även efter fönsterbyte komma att ligga något mera än 5 dB(A) över de gränsvärden, som tidigare nämnts. En eventuell inlösen och sanering av bebyggelsen norr om Edingsvägen har kommunen uppgivit inte vara möjlig av ekonomiska skäl och inte heller önskvärd, då bebyggelsen är av god kvalitet och miljömässigt värdefull.

Under sålunda rådande förhållanden hade andra trafiklösningar bort övervägas. För en icke obetydlig del av den trafik som leden i första hand avses betjäna — trafik mellan bostadsområdena i norr och industriområdena i öster — synes genomfartsleden utgöra ett godtagbart alternativ i enlighet med vad som anfördes i utredningarna angående genomfartsleden. För en mera begränsad del av bostadsområdena i öster erbjuder givetvis anslutningen till Nordmannerödsvägen en märkbart bekvämare förbindelse med industriområdet och att anslutningen bidrar till en avlastning av gatunätet söder om genomfartsleden kan inte bestridas.

Edingsvägens anslutning till Fjällvägen medför sannolikt ökade trafikmängder inom detta område. Den utgör ett hårt ingrepp i befintlig bebyggelse och området mellan Edingsvägen och genomfartsleden kommer uppenbarligen inte längre att vara lämpligt för bostadsändamål. Anslutningen innebär emellertid en avsevärd trafikteknisk förbättring i förhållande till befintligt gatunät.

Planverket ställer sig således tveksamt till huruvida en utbyggnad av Edingsvägen till förbindelseled mellan Fjällvägen och Bräcke är oundgängligen nödvändig men är närmast benäget att med hänsyn till de förbättringar som de enskilda planförslagen innebär ändå inte motsätta sig en fastställelse av dessa. Verket vill dock, med hänsyn till de ovan konstaterade olägenheterna för omkringliggande bebyggelse, ifrågasätta, huruvida inte åtgärder i syfte att förhindra genomfart på hela sträckan borde undersökas, om en utbyggnad enligt planförslagen kommer till utförande. Vissa andra trafikreglerande åtgärder, främst restriktioner avseende tung trafik, torde komma att bli nödvändiga.

I övrigt måste det anses åligga kommunen att efter en eventuell utbyggnad av Edingsvägen uppmärksamt registrera de konsekvenser utbyggnaden får för bebyggelsen och på ett aktivt sätt ta initiativ till och verka för erforderliga åtgärder i bullerskyddande syfte.

#### **Anmärkningskrivelser avseende Edingsvägens anslutning till Fjällvägen.**

Skrivelserna nr 7, 9 och 10 avser mark, som kommunen numera inlöst enligt den ovan nämnda redovisningen av gjorda markförvärv.

Skrivelserna nr 5 och 6 avser mark, som i förslaget redovisats som specialområde för garage- och handelsändamål och som enligt den gällande stadsplanen för genomfartsleden, östra delen, är utlagd som specialområde för garageändamål. Vad klagandena anført beträffande olägenheter på grund av Edingsvägens anslutning till Fjällvägen har behandlats under rubriken "Edingsvägen".

Skrivelserna nr 13, 14 och 16 avser mark, som i förslaget huvudsakligen redovisats som specialområde för småindustriändamål. Med tanke på möjligheten att påkalla inlösen synes detta industriområde i likhet med det tidigare behandlade varvsområdet ha bort redovisas som kvartersmark. Det bedömes därför böra undantas från fastställelse. Skrivelsen nr 14 avser även tomten nr 2 i kvarteret Tegelbruket. Enligt uppgift från kommunen pågår förhandlingar om markbyte i syfte att tillföra tomten del av angränsande mark, som i förslaget redovisas som park eller plantering. Planverket vill starkt ifrågasätta en konfirmering av bostadsändamålet med hänsyn till störningarna från omgivande trafik. Den del av tomten

som i förslaget utlagts som byggnadskvarter samt intilliggande parkområde synes böra undantas från fastställelse för förnyat övervägande beträffande markanvändningen.

Skrivelsen nr 11, representerande åtta tomter längs Elsebergsgatan, tar bl a upp frågan om lämpligheten av Edingsvägens utbyggnad. Denna har behandlats under rubriken "Edingsvägen".

Övriga anmärkningar synes på de skäl som anförts i stadsarkitektkontorets skrivelse den 29 oktober 1970 ej böra föranleda ändring av förslaget.

#### **Anmärkningsskrivelser avseende Edingsvägens anslutning till Nordmannerödsvägen**

Skrivelserna nr 7 och 9, den senare ingiven av Edingsvägens Intresseförening, som representerar fastighetsägare och hyresgäster inom det av planförslaget berörda området, ifrågasätter lämpligheten av Edingsvägens utbyggnad och påtalar befarade störningar från denna. Även yttrandet från hälsovårdsnämnden tar upp störningar från trafiken för de utmed Edingsvägen boende. Dessa frågor har behandlats under rubriken "Edingsvägen".

Övriga anmärkningar synes på de skäl som anförts i stadsarkitektkontorets skrivelse den 17 december 1970 ej böra föranleda ändring av förslaget.

#### **Sammanfattning**

Under återopande av vad ovan anförts vill statens planverk inte motsätta sig fastställelse av de tre planförslagen med undantag av följande områden: beträffande genomfartsleden, västra delen, det område som på kartkopia, bilagd länsstyrelsens yttrande, redovisats med grön gränslinje och beträffande Edingsvägens anslutning till Fjällvägen de två områden, som på bifogade kopia av plankartan redovisats med röda gränslinjer. Vid ett undantagande av dessa områden bör byggnadsförbud enligt 36 § byggnadslagen meddelas för desamma.

Remisshandlingar samt viss komplettering bifogas.

Beslut i detta ärende har fattats av planverkets styrelse. Därvid har deltagit, jämte under-tecknad Holm, ledamöterna Lindh, Lundin, Nordlander, Olsson, Sigurdsen och Tobé. Vid den slutliga handläggningen har även närvarit byråcheferna Friberger och Heimbürger, tjänsteförrättande överingenjören Åström samt byrådirektören Hast, föredragande. I handläggningen har dessutom deltagit avdelningsdirektörerna Engdahl och Winberg.

*Lennart Holm*

*Marianne Hast*

#### **UDDEVALLA STADSPLAN**

genomfartsleden, västra delen (Kärra—Fjällvägen)

##### **BESKRIVNING**

##### **BESTÄMMELSER**

Upprättade i mars 1970, och

reviderade i augusti 1970

i september 1970

och i mars 1971

##### **BESTÄMMELSER**

tillhörande förslag till ändring i och utvidgning av stadsplan för del av

#### **UDDEVALLA**

Genomfartsleden, västra delen (Kärra—Fjällvägen)

## § 1.

del 1

## STADSPLANEOMRÅDETS ANVÄNDNING

*Mom. 1 Byggnadskvarter*

- a) Med A betecknat område får användas endast för allmänt ändamål.
- b) Med B betecknat område får användas endast för bostadsändamål.
- c) Med H betecknat område får användas endast för handelsändamål.
- d) Med Jm betecknat område får användas endast för småindustriändamål av sådan beskaffenhet att närboende ej vållas olägenheter med hänsyn till sundhet, brandsäkerhet och trevnad. Bostäder får dock anordnas i den utsträckning som fordras för tillsyn och bevakning av anläggning inom området.

*Mom. 2 Specialområden*

- a) Med J betecknat område får användas endast för industriändamål. Byggnader får dock uppföras eller inredas för bostadsändamål i den utsträckning som fordras för tillsyn och bevakning av anläggning inom området.
- b) Med Ta betecknat område får användas endast för trafikändamål och därmed samhörigt ändamål.
- c) Med Tj betecknat område får användas för järnvägstrafik och därmed samhörigt ändamål.
- d) Med V betecknat område skall utgöra vattenområde som icke får utfyllas eller överbyggas.
- e) Med AP betecknat område får endast användas för pumpstation och därmed samhörigt ändamål.
- f) Med Tg betecknat område får användas för garage- och parkeringsändamål och därmed samhörigt ändamål.
- g) Med Es betecknat område får användas endast för transformatorstation.
- h) Med Vb betecknat område skall utgöra vattenområde som inte får utfyllas eller överbyggas i annan mån än som erfordras för bryggor o.dyl. tillhörande småbåtshamn.

## § 2.

## MARK SOM ICKE FÅR BEBYGGAS

*Mom. 1* Med punktprickning betecknad mark får icke bebyggas.*Mom. 2* Med Hp och punktprickning betecknad del av handelsområde skall anordnas som planterat skyddsområde och får ej bebyggas eller användas som upplag.*Mom. 3* Med Jp och punktprickning betecknad del av industriområde skall anordnas som planterat skyddsområde och får ej bebyggas eller användas som upplag.

## § 3.

SÄRSKILDA FÖRESKRIFTER ANGÅENDE OMRÅDEN  
FÖR LEDNINGAR OCH FÖR ALLMÄN TRAFIK*Mom. 1* Å med u betecknad mark får icke vidtagas anordningar som hindrar framdragande eller underhåll av underjordiska allmänna ledningar.*Mom. 2* Med x betecknad del av trafikområde eller järnvägsområde skall hållas tillgänglig för allmän gångtrafik.*Mom. 3* Med z betecknad del av trafikområde, järnvägsområde eller industriområde skall hållas tillgänglig för allmän gatutrafik.*Mom. 4* Med el betecknad del av trafikområde, järnvägsområde, industriområde eller byggnadskvarter skall hållas tillgänglig för elektrisk högpänningsledning.



- Mom. 5* Inom med ztj betecknat område får sådana anordningar ej vidtagas som förhindrar framdragande av järnväg i tunnel under industriområde.
- Mom. 6* Inom med zta betecknat område får sådana anordningar ej vidtagas som förhindrar framdragande av motorväg i tunnel under industriområde.
- Mom. 7* Inom med zv betecknat område får sådana anordningar ej vidtagas som förhindrar framdragande av avloppstunnel under byggnadskvarter och trafikområde. Inom området äger byggnadsnämnden rätt meddela särskilda föreskrifter angående byggnaders **grundläggning och källares utformning.**
- Mom. 8* Inom med bu betecknad del av trafikområde skall marken hållas tillgänglig för vallar och skärmar mot trafikbuller.

§ 4.

DEL AV TOMT SOM FÅR BEBYGGAS

- Mom. 1* Av tomt som omfattar med A, H, eller BF betecknat område får högst en tredjedel bebyggas.
- Mom. 2* Av tomt som omfattar med Jm betecknat område får högst hälften bebyggas.

§ 5.

BYGGNADSSÄTT

Å med F betecknat område skall huvudbyggnad uppföras fristående

§ 6.

VÅNINGSENTAL

Å med II betecknat område får byggnad uppföras med högst två våningar.

§ 7.

BYGGNADS HÖJD

- Mom. 1* Å med II betecknat område får byggnad icke uppföras till större höjd än 7,5 m.
- Mom. 2* Å med siffra i romb betecknat område får byggnad uppföras till högst den höjd i meter som siffran anger. Inom med A och J betecknade områden må dock för särskilt fall kunna medges den större höjd som påvisas vara erforderlig och som med hänsyn till sundhet och brandsäkerhet samt i övrigt ur allmän synpunkt prövas lämplig.
- Mom. 3* Å med plus jämte siffra i romb betecknat område får byggnad uppföras till högst den höjd i meter över stadens nollplan som siffran anger. Inom med A och J betecknade områden må dock för särskilt fall kunna medges den större höjd som påvisas vara erforderlig och som med hänsyn till sundhet och brandsäkerhet samt i övrigt ur allmän synpunkt prövas lämplig.
- Mom. 4* Å med BF betecknat område får uthus eller annan gårdsbyggnad icke uppföras till större höjd än 3,0 m.

§ 8.

ANORDNANDE AV STÄNGSEL I VISSA FALL

Kvarters- eller områdesgräns försedd med fyllda trianglar skall med hänsyn till trafiksäkerheten förses med stängsel vari ej får anordnas utfart mot gata eller allmän plats.

## § 9.

## ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER

*Mom. 1* Intill dess annan trafikled färdigställts, som på ett godtagbart sätt övertar trafikfunktionen, och gällande vägrätt upphört, skall med *öta* betecknad del av industriområde utgöra byggnadsfritt område omkring befintlig trafikled, till vilket nya väganslutningar ej får anordnas utan väghållarens och statens vägverks medgivande.

*Mom. 2* Intill dess annan järnväg färdigställts, som på ett godtagbart sätt övertar trafikfunktionen, skall med *ötj* betecknad del av industriområde utgöra byggnadsfritt område, inom vilket åtgärder ej får vidtagas som hindrar ombyggnad, underhåll och drift av befintlig järnväg.

Upprättade i Göteborg i mars 1970 och

reviderade i augusti 1970,

i september 1970 och

i mars 1971

av VBB Vattenbyggnadsbyrån

*Birger Jansson*

*Nils-Åke Hulthén*

## BESKRIVNING

tillhörande förslag till ändring i och utvidgning av  
stadsplanen för del av

## UDDEVALLA

Genomfartsleden, västra delen (Kärra—Fjällvägen)

## BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

*Planområdet*

Stadsplaneområdet omfattar strand- och vattenområden utmed Byfjordens norra sida från Kärra i väster till Brattås i öster. Därjämte ingår områden huvudsakligen norr om bohusbanan mellan Brattås och Fjällvägen, innefattande stadsdelarna Östra och Västra Gröngatan och Underås samt lasarettområdet.

I planområdet ingår dessutom mark för en ny trafikled i en vid båge norr om planområdets huvuddel sträckande sig från Brattås längs Brattåsbäcken över Kurveröds ägor mot Kärra.

*Topografi, vegetation*

Marken inom området utgörs dels av Herrestadsfjällets sydligaste utlöpare, bestående av branta, upp till 70 m höga, bergryggar och mellanliggande trånga, ofta starkt sluttande dalsänkor, dels av fjordens låglänta strandområde här och var uppbrutet av mäktiga bergkullar som skjuter ut som uddar i vattnet.

Bergslutningarna är bevuxna överst med låga ekar och tallskog och vid övergången till slät mark med resliga, värdefulla lövträd.

*Bebyggelse*

De östligaste delarna av området är bebyggda. Här står förhållandevis nya byggnader tillhörande lasarettet, en grupp tvåvånings bostadshus inom Underås, Västerskolan, en nybyggd högstadieskola, och villaområdet vid gröngatorna.

Sydväst härom omfattar planen delar av järnvägens område med lokstallar m.fl. byggnader för järnvägsändamål.

Norr om varvet berörs Kasens gård, varvets chefsvillor samt ett antal mindre bostadsfastigheter. Inom Sörvik norr om bohusbanan ligger den nyuppförda syrgasfabriken. Bohusbanans område fram till järnvägstunneln i väster ingår i planområdet. Söder om bohusbanan ligger Uddevalla- och Sörviksvarvens stora anläggningar och längst i väster ett antal mindre bostads- och jordbruksfastigheter.

#### *Gällande planer (bil. 1)*

Stadsplaner är tidigare fastställda för den del av planområdet som ligger öster om grönatorna och kv. Agrell.

#### *Ägoförhållanden*

Ägoförhållandena framgår av en särskild markägare- och fastighetsförteckning.

### PLANFÖRSLAGET

#### *Syfte*

I stadens generalplan, antagen av stadsfullmäktige den 19 november 1959, redovisas en östvästlig huvudtrafikled för infartstrafik till stadens centrala delar och för genomfartstrafik genom staden. Den ansluter i öster vid Bräcke till riksväg 44 (Vänernborgsvägen), länsväg 172 (Dalslandsvägen) och den föreslagna nya väg E 6 mot Göteborg och i väster vid stadsgränsen till väg E 6 mot Norge. I sin östra del föreslås leden utbyggd på herrljungabanans tracé och i den västra delen förlagd på bangårdens nordsida i fortsättningen följande bohusbanan åt väster till Sörvik, där korsning sker med järnvägen.

Det föreliggande stadsplaneförslaget avser att bereda stadsplanetekniska möjligheter för en utbyggnad av den primära genomfartsledens västra del (Kärre—Fjällvägen) jämte erforderliga kompletterande sekundärleder samt för en framtida omläggning av bohusbanan i ett något nordligare läge och utbyggnad av industrispår till planerat industri- och hamnområde vid Fröland i Skredsviks kommun. Det läge för primärtrafikleden som anges i planförslaget ansluter till den av statens vägverk genom beslut år 1960 i princip godkända sträckningen.

För väg- och järnvägsanläggningar har detaljförslag utarbetats av VBB. Utformningen av detaljförslagen och stadsplan har under år 1969 motiverats och ingående granskats i den s.k. arbetsgruppen för genomfartsleden, i vilken representanter från vägverket, staden, SJ och VBB medverkat.

Stadsplaneförslaget avser vidare att ge möjlighet för varvets utbyggnad i olika riktningar och att stadsplanemässigt reglera denna utbyggnad. Avtal om stadens medverkan härför träffades mellan staden och varvet år 1964.

För den östra delen av genomfartsleden fastställdes stadsplanen av Kungl. Maj:t den 25 februari 1966.

Förteckning över utredningar som legat till grund för stadsplanens upprättande bifogas. (Bilaga 2.)

#### *Trafikleder*

Sträckningen för genomfartsledens västra del ansluter till ledens östra del strax väster om Fjällvägen och följer det nuvarande järnvägsområdets norra gräns till strax norr om varvets stapelbäddar. Berget mellan Kasens gård och Sörvik genomkorsas av en ca 200 m lång tunnel, varefter leden når den öppna terrängen ca 300 m söder om syrgasfabriken. Leden passerar under bohusbanan strax före järnvägstunnelns mynning och går via en ca 350 m lång tunnel genom berget mellan Sörvik och Kärre gård ut på de öppna markområdena vid Kärre.

Genomfartsleden kommer att ha en praktisk kapacitet på ca 40 000—50 000 fordon per dygn. Ledens sektion utgörs av fyra körfält, vilka är åtskilda två och två genom en mittskiljeremsa. Följande hastighetsbegränsningar har föreslagits för leden:

70 km/h för delen Fjällvägens trafikplats—Brattås trafikplats i första hand med hänsyn till de ur bullersynpunkt känsliga områdena norr om denna del av genomfartsleden.

För delen Brattås trafikplats—stadsgränsen har en hastighetsbegränsning på 90 km/h föreslagits med hänsyn till de trafiktekniska krav som uppstår vid tunnlarna.

På genomfartsledens västra del föreslås en trafikplats vid Brattås (Nordanvindsledens korsning med genomfartsleden), vilken har till uppgift, dels att föra trafik från de stora planerade bostadsområdena i norr, varvet och från centrum planskilt över leden, dels att ansluta trafiken till leden.

Söder om Brattås trafikplats föreslås en lokalgata kring varvets parkering som ansluts till Nordanvindsleden i båda ändar. Denna gata skall tjänstgöra som matargata till följande områden: varvet, varvets parkering, SJ:s planerade godsterminal, hamnen samt till den föreslagna småindustritomten väster om kv. Agrell.

Genomfartsleden ansluts provisoriskt till befintlig väg E 6 väster om stadsgränsen (Kissleberg). Genom en utspetsning sker övergången från fyra till två körfält.

I stadsplanens trafikområden är intaget den mark som fordras för de egentliga väganläggningarna, för slänter, skärningar, skyddsområden och diken, samt angränsande markområden som på grund av vägutbyggnaden ej kan användas för annat ändamål.

Verksamheten på varvet ställer krav på utvidgning av varvsområdet åt norr. Den nuvarande väg E 6 förbi varvet förutsätts därför på sikt bli avlyst från allmän trafik och ingå i varvets område.

För lokaltrafik och genomgående trafik som ej väljer eller tillåts köra på motorvägen föreslås en ny trafikled över Kurveröd. Denna led som i sin helhet går fram över stadens mark är medtagen i stadsplaneförslaget. Den ansluter till trafikplatsen vid Brattås och den framtida trafikplatsen vid Kärra och avses utgöra tillfartsled till nya bebyggelseområden på Kasen, Sörvik och Kurveröd. Standard: fyra körfält från Brattås till planerad anslutning till kurverödsområdet, två körfält vidare västerut. Dimensionerande hastighet 70 km/h.

Till området norr om bangårdsområdet föreslås en ny matargata huvudsakligen följande lelångenbanans tracé. Matargatan ingår i trafikledsnätet i de norra stadsdelarna och förutsätts ha som väsentlig uppgift att förmedla trafik mellan de nordöstra stadsdelarna och varvet, lasarettet och Underås. Den får anslutning till motorvägen via trafikplatsen vid Brattås. Standard: två körfält, dimensionerande hastighet 50 km/h.

#### *Gång- och cykelvägar*

Inom planområdets östra delar föreslås ett från biltrafiken separat gång- och cykelvägssystem som sammanbinder stadens nordvästra delar med centrum. Från Kurveröd föreslås en gång- och cykelväg, som vid Nordanvindsvägens nuvarande sträckning omedelbart norr om Brattås trafikplats delas i två, en som följer genomfartsledens norra sida fram till Fjällvägen och en som passerar motorvägen och bohusbanan mot Strömstadsvägen. Vidare föreslås en gång- och cykelförbindelse från Skogslyckan genom dalgången nordost om gröngatsområdet via Vintergatan mot en gångtunnel under järnvägen mot centrum och till Fjällvägen. En annan gång- och cykelled för från nordost på lelångenbanans banvall planskilt över Fjällvägen fram till Västerskolan.

#### *Järnväg*

För att ge utrymme för varvets framtida expansion åt norr föreslås en framtida ny sträckning för bohusbanan i ett nordligare läge från en punkt ca 400 m väster om nuvarande korsning

med Nordanvindsvägen fram till den befintliga järnvägstunneln. Härför fordras en ny järnvägstunnel genom berget norr om Sörviksvarvet.

Eftersom tidpunkten för genomförande av det nya spårläget är avlägsen och oviss redovisas genom övergångsbestämmelse det nuvarande spårläget som industriområde, vilket under en övergångstid skall kvarligga som spårområde. Stadsplanens järnvägsområde omfattar tidigare ej stadsplanerad del av bangården samt markområdet för den nu föreslagna järnvägssträckningen. Vidare har i planen reserverats mark för utbyggnad av ett industrispår till framtida industriområde vid Fröland i Skredsviks kommun.

#### *Industri*

Som industriområde har i planförslaget utlagts varvets nuvarande processområde samt utvidgningsområden för utökad verksamhet åt norr över E 6 fram till det föreslagna nya läget för bohusbanan respektive genomfartsleden, åt söder ca 300—400 m från nuvarande strandkant ut i Byfjorden och åt väster fram till stadsgränsen. Industriområdet föreslås utgöra specialområde och marken förutsätts genom staden eller varvet bli förvärvat i sin helhet från privata markägare och landstinget. Området trafikmatas från Nordanvindsleden via gatan kring varvets parkering samt från norr via två anslutningspunkter på Kurverödsleden.

Området omkring Kasens gård, begränsat åt öster av den planerade Kurverödsleden och åt söder av genomfartsleden, är tänkt som framtida utvecklingsområde för varvets servicefunktioner, främst kontor, och har givits tillfart dels norr- och österifrån från Kurverödsleden, dels söderifrån från varvet, under genomfartsleden. Närmast genomfartsleden föreslås ett planterat skyddsområde att ingå i detta kontorsområde.

I dalgången norr om Sörvik där syrgasfabriken byggts föreslås ett mindre industriområde med tillfart dels norrifrån från Kurverödsleden, dels söderifrån från varvsområdet. Den senare tillfarten sker under en övergångstid via en redan befintlig plankorsning med järnvägen, men när denna flyttats längre norrut bör korsningen utföras planskild enligt planen i ett östligare läge.

Väster om kv. Agrell har föreslagits ett område med småindustri för bilförsäljning med verkstad. Området trafikmatas från gatan kring varvets parkering.

#### *Bebyggelse*

Lasarettområdet har i norr utökats fram till den nya matargatan mellan Brattås och Fjällvägen. Vidare föreslås gamla bryggeriets tomt kv. Utsikten och del av stadsåga 1588 utgöra område för allmän byggnad och ge utrymme för utflyttning av lasarettfunktioner. Detta motiveras särskilt av de begränsade utbyggnadsmöjligheterna på lasarettets nuvarande tomt. Byggnadsrätten mot Fjällvägen föreslås utvidgad för att möjliggöra att byggnader med icke bullerkänsliga funktioner uppförs nära Fjällvägen och därmed skärma den övriga bebyggelsen mot bullerstörningar. Stadsplanen medger anslutningsmöjligheter från Fjällvägen och nya matargatan mellan Brattås och Fjällvägen. Lasttillfart föreslås från Vintergatan.

Byggnaderna i kvarteren Saturnus och Uranus samt de norra byggnaderna i kv. Venus bibehålls i stadsplaneförslaget såsom bostadshus, medan byggnaderna i kv. Mercurius och de södra byggnaderna i kv. Venus föreslås på grund av bullerstörningar användas till handel och kontor. Området trafikmatas från en anslutning på Vintergatan. Vidare måste ett mindre antal villor i kvarteren Venus och Mercurius rivas för att bereda plats för genomfartsleden.

Den befintliga småhusbebyggelsen kring Östra och Västra Gröngatorna bibehålls i stadsplanen fränsett ett mindre antal fastigheter vid Östra Gröngatan och Norra Järnväggsgatan, som måste rivas för att bereda plats för genomfartsleden. Bebyggelsen trafikmatas från den föreslagna matargatan i lelängenbanans tracé.

### *Bullerskydd*

Hela det bebyggda området norr om bangården har intagits i ny stadsplan för att reglera markanvändning, byggnadsrätt och tillfarter med hänsyn till föreslagna förändringar i trafikförhållandena och beräknade framtida bullerstörningar från trafiken. Till ledning för byggnadsregleringen med hänsyn till buller har tjänat en utredning utarbetad av firma Svensk Akustikplanering, civilingenjör Tor Kihlman. Utredningens uppgift har varit att närmare beräkna och bedöma bullernivåerna inom vissa särskilt utsatta bebyggelseområden samt föreslå tänkbara positiva åtgärder för att minska eventuella bullerstörningar. Huvudvikten har lagts vid beräkningar av buller från motorvägen. Som en komplettering till detta och för att få en bättre uppfattning om de dominerande storkällorna har dessutom för lasarettet bullernivåerna från Fjällvägen beräknats. Däremot har ej bullernivåerna från järnväg, rangerbangård samt ASGs godsterminal med flera störningskällor beräknats eller tagits med vid bedömningen.

Planverket ställer sig i sitt yttrande av den 20 oktober 1969 över utredningsplan för genomfartsleden positivt till de värden som med erforderliga bullerdämpande åtgärder presenteras i ovan nämnda utredning.

Som bullerskydd förutsätts en höjning av gångvägen på motorvägens norra sida. På vägbankens krön bör komplettering ske med en skärm. De mest besvärande bullerstörningarna inom lasarettet alstras av trafiken på Fjällvägen men även genomfartsleden utgör en störningskälla på grund av nivåförhållandena vid genomfartsleden och i lasarettetsbyggnaden.

Ovan nämnda utredning föreslår för att förbättra förhållandena att befintliga fönster i lasarettet byts mot fönster med hög ljudisolering och att rummen disponeras med hänsyn till störningarna.

Planen förutsätter att garantier från staden och avtal mellan berörda parter beträffande bullerskyddande åtgärder, marklösen o.dyl. framläggs innan stadsplaneförslaget antas samt att byggnadsnämnden tillsänder SJ och statens vägverk handlingar över planerade utbyggnader inom varvsområdet för yttrande, då berörda parter anläggningar inom området kan påverkas av utbyggnaderna.

### SAMRÅD

Vid utarbetande av detaljförslag till genomfartsled och järnvägsomläggning i föreliggande förslag till ändring i stadsplan har samarbete och samråd ägt rum med representanter för vägverket, planverket, SJ, vägförvaltningen, länsarkitekten, länsläkaren, länsstyrelsen, landstinget, Trollhätte kraftverk och statens institut för folkhälsan.

Inom staden har medverkan i överläggningar och planarbete skett från drätselkammaren och byggnadsnämnden, byggnadschefen, fastighetschefen, stadsarkitekten, stadsingenjören, elverkschefen, stadsläkaren och hamnchefen.

Upprättad i Göteborg i mars 1970 och

reviderad i augusti 1970,

i september 1970 och

i mars 1971

av VBB Vattenbyggnadsbyrån

*Birger Jansson*

*[Nils-Åke Hulthén*

*Bilaga 1*

till VBB:s beskrivning

**Gällande planer**

Planområdet berörs av:

Stadsplan för Fjällvägen, plus-höjder	fastst. 11.5. 1970
Stadsplan för Spelmansberget m.m.	fastst. 14.2. 1958
Stadsplan för lasaretsområdet	fastst. 6.4. 1951
Stadsplan för 10:e roten	fastst. 9.7. 1940
Stadsplan för Uddevalla stad	fastst. 19.10.1911
Stadsplan för kv. Underås och Venus	fastst. 24.2. 1922
Stadsplan för kv. Bastionen, Aspekullen och Skansporten	fastst. 13.12.1962
Stadsplan för Bulidsvägen m.m.	fastst. 8.9. 1960
Stadsplan för Ramneröd och Karlsruhe	fastst. 22.8. 1947

eller gränisar till:

Stadsplan för del av Kasen—Skogslyckan	fastst. 14.3. 1958
Stadsplan för del av Unnerödsområdet	fastst. 10.3. 1962
Stadsplan för del av Ramneröd	fastst. 12.2. 1953
Stadsplan för kv. Hasseln	fastst. 21.3. 1955
Stadsplan för genomfartsleden, östra delen	fastst. 25.2. 1966
Stadsplan för del av Brattska ängen	fastst. 21.3. 1947
Stadsplan för kv. Agrell	fastst. 29.7. 1947

*Bilaga 2*

till VBB:s beskrivning 22.3.1971

**Förteckning över utredningar***Översiktliga utredningar*

Uddevalla rörande öst-västlig huvudväg genom Uddevalla	VBB 1958
Generalplan för Uddevalla	VBB 1959
Trafikutredning för Uddevalla	VBB 1963
Blockplan för Uddevalla	VBB 1968

*Detaljutredningar*

Utredningsplan för den västra delen av genomfartsleden i Uddevalla	VBB 1968
PM angående grundförhållanden för den västra delen av genomfartsleden i Uddevalla	VBB 1968
Utredningsplan för Kurverödsvägen	VBB 1964
PM angående planerat järnvägsspår till planerat industriområde vid Fröland	VBB 1964
PM angående Uddevalla lasarets anslutning till stadens gatunät	VBB 1969
PM med kostnadsjämförelse mellan bro- och bankalternativ för Nordanvindsleden på delen mellan Brattås trafikplats och Strömstadsvägen	VBB 1969
Beräkning och bedömning av bullernivån vid sidan av planerad motorväg med vissa angränsande gator genom Uddevalla	Svensk Akustik-planering 1966 och 1970
Redovisning av miljö och kostnader vid trafiktunnlar	VBB 1969

## BESTÄMMELSER

tillhörande förslag till ändring av stadsplanen för del av  
UDDEVALLA

(Edingsvägens anslutning till Fjällvägen m.m.)

Uppgjort å stadsarkitektkontoret i Uddevalla i april 1970, samt reviderat i oktober 1970.  
Beteckningarna hänföra sig till stadsplanekartan.

## § 1.

## STADSPLANEOMRÅDETS ANVÄNDNING

Mom. 1. *Byggnadskvarter*

Med *B* betecknat område får endast användas för bostadsändamål.

Mom. 2. *Specialområden*

a) Med *TgH* betecknat område får användas endast för garage- och handelsändamål.

b) Med *Jm* betecknat område får användas endast för småindustriändamål av sådan beskaffenhet att närboende ej vållas olägenheter med hänsyn till sundhet, brandsäkerhet och trevnad. Bostäder få dock anordnas i den utsträckning som fordras för tillsyn och bevakning av anläggning inom området.

c) Med *Ta\**) betecknat område får användas endast för gatutrafik och därmed samhörigt ändamål.

## § 2.

MARK SOM ICKE ELLER I ENDAST MINDRE OMFATTNING FÅR BEBYGGAS  
Med punktprickning betecknad mark får icke bebyggas.

## § 3.

SÄRSKILDA FÖRESKRIFTER ANGÅENDE OMRÅDEN FÖR  
LEDNINGAR OCH FÖR ALLMÄN TRAFIK

Å med *u* betecknad mark få icke vidtagas anordningar som hindrar framdragande eller underhåll av underjordiska allmänna ledningar.

## § 4.

## BYGGNADSSÄTT

Med *F* betecknat område får bebyggas endast med hus som uppföras fristående.

## § 5.

DEL AV TOMT SOM FÅR BEBYGGAS OCH ANTAL BYGGNADER Å TOMT  
Av tomt som omfattar med *F* betecknat område får högst en femtedel bebyggas.

## § 6.

## VÅNINGANTAL

Mom. 1. Å med *II* betecknat område får byggnad uppföras med högst två våningar.

Mom. 2. Där våningsantal ej finnes angivet, får byggnad uppföras med det antal våningar som bestämmelserna angående byggnads höjd möjliggöra. Dock får vindsinredning icke förekomma ovan ett plan beläget på den för byggnaden tillåtna största höjden.

\*) *Ta*-bestämmelsen kompletterad den 29/6 1972.



## § 7.

## BYGGNADS HÖJD

- Mom. 1. Å med *II* betecknat område får byggnad icke uppföras till större höjd än 7,6 meter.  
 Mom. 2. Å med plus jämte siffra i romb betecknat område får byggnad uppföras till högst den höjd i meter över stadens nollplan som siffran anger.

## § 8.

## ANORDNANDE AV STÄNGSEL I VISST FALL

I kvarters- eller annan områdesgräns som betecknas med fyllda trianglar skall med hänsyn till trafiksäkerheten fastighet förses med stängsel, vari ej får anordnas öppning som medger körbar utgång mot gata eller allmän plats.

Uddevalla i stadsarkitektkontoret den 30 april 1970

*Bengt Kocken*  
 stadsarkitekt

*A. Mathiasson*  
 stadsplanetekniker

## BESKRIVNING tillhörande

förslag till ändring av stadsplanen för del av  
 U D D E V A L L A

(Edingsvägens anslutning till Fjällvägen m.m.)

Uppgjort å stadsarkitektkontoret i Uddevalla  
 i april 1970, samt reviderat i oktober 1970.

Planförslaget är avfattat å karta i ett blad (Stadsplanekarta).

Inom och intill stadsplaneområdet gälla följande stadsplaner:

Stp. för Uddevalla stad	fastst. av Kungl. Maj:t	den 19/10 1911
„ „ Hedegärde	„ „ „ „	„ 14/9 1914
„ „ Elseberg	„ „ „ „	„ 22/6 1939
„ „ kv. Sundbräckan	„ „ Länsstyrelsen	„ 20/7 1939
„ „ Lasarettområdet	„ „ Kungl. Maj:t	„ 6/4 1951
„ „ Spelmansberget	„ „ „ „	„ 14/2 1958
„ „ Husebergsgatan	„ „ „ „	„ 19/12 1958
„ „ Genomfartsleden	„ „ „ „	„ 25/2 1966
„ „ Fjällvägen gatuhöjder	„ „ Länsstyrelsen	„ 11/5 1970

Stadsplaneområdet är beläget omedelbart norr om genomfartsledens föreslagna anslutning till Fjällvägen.

I den fastställda stadsplanen för genomfartsleden, östra delen redovisas, som ersättning för nuvarande Storgatan—Edingsvägen "gul led", sträckningen Odengatan—Hallbergsgatan—Edingsvägen. Denna gatusträckning skulle erhålla en låg planstandard och får betraktas såsom ett provisorium i avvaktan på en planutredning avseende en smidigare anslutning mellan Edingsvägen och Fjällvägen.

Det slutgiltiga läget för Edingsvägens anslutning till Fjällvägen som redovisas i föreliggande planförslag har tillkommit i samråd med Statens Vägverk.

För närvarande pågår planutredning avseende en fortsatt utbyggnad av Edingsvägen österut till anslutning med Nordmannerödsvägen (väg 172). För den lokala trafiken norr om och parallell med genomfartsleden är denna utbyggnad av stor betydelse. Beräknade framtida trafikmängder på Edingsvägen har bedömts motivera det väl tilltagna vägreservatet för en framtida utbyggnad av Edingsvägen med fyra körfält på delen närmast Fjällvägen.

Den föreslagna planstandarden hos Edingsvägen medför att nuvarande anslutningar till Storgatan och Smörbräckevägen icke vidare kan bibehållas, vilket innebär att bostadsområdet norr om Edingsvägen endast kan erhålla utfart via Elsebergsgatan.

Då man ej torde kunna påräkna att en fullständig sanering av kvarteren söder om den utbyggda gatusträckningen kommer till stånd i ett sammanhang, kan provisoriska anslutningar till Edingsvägen, för nuvarande gator inom befintligt fastighetsbestånd, tills vidare anordnas dels i Storgatan och dels i Hallbergsgatan.

De fastigheter, som tages i anspråk för Edingsvägens utbyggnad äro till större delen uppförda under 1920-talet, varav en del äro moderniserade. Den bebyggelse som är belägen norr om Edingsvägen är genomgående av tämligen god beskaffenhet varför en sanering icke synes aktuell inom överskådlig tid. Planförslaget begränsas därför i denna del enbart till att omfatta erforderliga justeringar av kvartersgränserna mot Edingsvägen.

Planområdet söder om den utbyggda Edingsvägen kan icke utnyttjas för bostadsändamål utan avses för småindustri samt en planerad bilvårdsanläggning.

Området närmast Fjällvägen är starkt kuperat med stora nivåkillnader och fordrar markplaneringsarbeten i väsentlig omfattning.

Utöver förslaget till Edingsvägens nya sträckning redovisas i stadsplaneförslaget dessutom en smärre gränsjustering i kv. Brage vid Husebergsgatan.

Beträffande el-, vatten- och avloppsledningar i befintliga gator i planområdet söder om Edingsvägen skall framhållas att dessa ledningar ovillkorligen måste kvarligga intill dess ersättningsledningar i sina slutliga lägen kommit till utförande.

I och med fastställelse av förslaget skola förut fastställda stadsplaner och stadsplanebestämmelser upphöra att gälla.

Uddevalla i stadsarkitektkontoret den 30 april 1970.

*Bengt Kocken*  
stadsarkitekt

*A. Mathiasson*  
stadsplanetekniker

I enlighet med vägförvaltningens yttrande har den östligaste tillfarten till Jm-området slopats.

Uddevalla i stadsarkitektkontoret den 29 oktober 1970.

*Bengt Kocken*  
stadsarkitekt

BESTÄMMELSER tillhörande  
förslag till ändring i och utvidgning av stadsplanen  
för del av  
UDDEVALLA  
(Edingsvägens anslutning med Nordmannerödsvägen m.m.)  
Uppgjort å stadsarkitektkontoret i Uddevalla  
i augusti 1970 samt reviderat i december 1970.

Beteckningarna hänföra sig till stadsplanekartan.

§ 1.

STADSPLANEOMRÅDETS ANVÄNDNING

*Mom. 1. Byggnadskvarter.*

Med *Jm* betecknat område får användas endast för småindustriändamål av sådan beskaffenhet att närboende ej vållas olägenheter med hänsyn till sundhet, brandsäkerhet och trevnad. Bostäder får dock anordnas i den utsträckning som fordras för tillsyn och bevakning av anläggning inom området.

*Mom. 2. Specialområden.*

- a) Med *J* betecknat område får användas endast för industriändamål. Byggnader får dock uppföras eller inredas för bostadsändamål i den utsträckning som fordras för tillsyn och bevakning av anläggning inom området.
- b) Med *Ta* betecknat område får användas endast för motortrafik och därmed samhörigt ändamål.

§ 2.

MARK SOM ICKE ELLER ENDAST I MINDRE OMFATTNING FÅR BEBYGGAS  
Med punktprickning betecknad mark får icke bebyggas.

§ 3.

SÄRSKILDA FÖRESKRIFTER ANGÅENDE OMRÅDEN  
FÖR ALLMÄN TRAFIK OCH LEDNINGAR

- Mom. 1.* Med *x* betecknad del av motortrafikområde skall hållas tillgängligt för allmän gångtrafik.
- Mom. 2.* Med *z* betecknad del av motortrafikområde skall hållas tillgängligt för allmän gatutrafik.
- Mom. 3.* Med *el* betecknad del av motortrafikområde skall hållas tillgängligt för elektrisk högspänningsledning.
- Mom. 4.* Å med *u* betecknad mark få icke vidtagas anordningar som hindra framdragande eller underhåll av underjordiska allmänna ledningar.

§ 4.

VÅNINGSAANTAL

Där våningsantal ej finnes angivet, får byggnad uppföras med det antal våningar som bestämmelserna angående byggnads höjd möjliggöra. Dock får vindsinredning icke förekomma ovan ett plan beläget på den för byggnaden tillåtna största höjden.

## § 5.

## BYGGNADS HÖJD

Å med *siffr*a i *romb* betecknat område får byggnad uppföras till högst den höjd i meter som *siffran* angiver. Dock må för särskilt fall kunna *medgivas* den större höjd som påvisas vara *erforderlig* och som med hänsyn till *sundhet* och *brandsäkerhet* samt i övrigt ur allmän synpunkt *prövas lämpligt*.

## § 6.

## ANORDNANDE AV STÄNGSEL I VISST FALL

I kvarters- eller annan *områdesgräns* som försetts med *fyllda trianglar* skall med hänsyn till *trafiksäkerheten* fastighet förses med stängsel *vari ej får anordnas öppning* som medger *utfart* eller annan utgång mot *gata* eller *allmän plats*. *Befrielse från här angiven skyldighet att anordna stängsel* må dock *medgivas* beträffande fastighet från vilken med hänsyn till dess höjdläge eller andra *omständigheter* *utfart* ej kan väntas äga rum ävensom fastighet vars behov av *utfart* icke kan på annat sätt *behörigen tillgodoses*.

Uddevalla i stadsarkitektkontoret den 13 augusti 1970.

*Bengt Kocken*

stadsarkitekt

*A. Mathiasson*

stadsplanetekniker

## BESKRIVNING tillhörande

förslag till ändring i och utvidgning av stadsplanen  
för del av

## U D D E V A L L A

(Edingsvägens anslutning med Nordmannerödsvägen m.m.)

Uppgjort å stadsarkitektkontoret i Uddevalla

i augusti 1970, samt reviderat i december 1970.

Planförslaget är avfattat å karta i ett blad (Stadsplanekarta) och i särskild handling (Stadsplanebestämmelser).

Inom och intill stadsplaneområdet gälla följande stadsplaner:

Spl. för kv. Marieberg	fastst. av Länsstyrelsen	den 10/5 1950
„ „ Rimnersvallen	„ „ Kungl. Maj:t	„ 29/3 1957
„ „ Bräcke	„ „ Länsstyrelsen	„ 17/12 1960
„ „ Genomfartsleden	„ „ Kungl. Maj:t	„ 25/2 1966
„ „ Bräcke Kuröd	„ „ Länsstyrelsen	„ 5/12 1968

För övriga delar gäller utomplansbestämmelser fastställda av länsstyrelsen den 2 januari 1964.

Planområdet är beläget norr om genomfartsleden mellan Rimnersvallen och Nordmannerödsvägen samt gränsar till Bohusläns Regementes övningsfält.

Stadsplanen avser att inom området möjliggöra en vägförbindelse för den lokala trafiken norr om och parallellt med genomfartsleden. Härigenom underlättas en önskvärd separation av fjärr- och lokaltrafik samtidigt som en väsentlig avlastning av den lokala trafiken i stadens centrum söder om genomfartsleden, kan påräknas.

I samband med tillkomsten av den föreslagna vägen kommer befintlig väg inom regementets övningsområden att avstängas för tidigare medgiven allmän trafik.

Edingsvägens anslutning västerut till Fjällvägen har redovisats i ett separat stadsplane förslag.

Inom planområdet redovisas dessutom en särskild "kolonnväg" för regementet från planerad bro över genomfartsleden västerut till Rimmersvallen med anslutning till Edingsvägen.

Härigenom tillgodoses regementets krav på erforderlig separering av civil och militär trafik inom detta vägnitt.

"Kolonnvägen" erhåller en bredd av 6 meter och skiljes av en mittremsa på 3 meter från Edingsvägen, som erhåller en bredd av 8 meter. Edingsvägens anslutning österut till Nordmannerödsvägen kommer att ske vid Kurödsvägen där ett fyrvägs kors anordnas. Det kvarvarande området mellan Edingsvägen — Nordmannerödsvägen — Genomfartsleden avses bli utnyttjat för någon form av småindustri, eventuellt en bensinstation med serviceanläggning.

Inom Bräckeområdet omedelbart öster om Nordmannerödsvägen har del av utnyttjad parkmark tillförts industriområdet.

Viss smärre justering av läget för gångförbindelsen över genomfartsvägen söder om Rimmersvallen samt gränsen för parkeringsområdet invid denna har utförts. Erforderlig revidering av gatuhöjder har dessutom vidtagits i Nordmanneröds- och Edingsvägen.

Vid planförslagets utarbetande har samråd ägt rum med länsarkitektkontoret, statens vägverk, fortifikationsförvaltningen samt stadens förvaltningar.

I och med fastställelse av förslaget skola förut fastställda stadsplaner och stadsplanebestämmelser upphöra att gälla.

Uddevalla i stadsarkitektkontoret den 13 augusti 1970.

*Bengt Kocken*  
stadsarkitekt

*A. Mathiasson*  
stadsplanetekniker

Planförslaget har reviderats med anledning av vägförvaltningens önskemål betr. utfartsförbud inom Jm-området mot Nordmannerödsvägen samt illustrationen av parkeringen mellan genomfartsvägen och Edingsvägen.

Uddevalla i stadsarkitektkontoret i december 1970.

*Bengt Kocken*  
stadsarkitekt

#### SAMMANFATTNING OCH REKOMMENDATION

I föreliggande utredning redovisas utförda undersökningar för en öst-västlig huvudväg genom Uddevalla, utförd dels som genomfartsled, dels som förbifartsled.

Den detaljerade jämförelsen som gjorts mellan genomfartsleden och förbifartsleden kan sammanfattas sålunda.

1. Den genomgående trafiken betjänas bättre av genomfartsleden främst på grund av dess mindre längd och lämpligare profilläge men även på grund av lägre trafik kostnader. För infartstrafiken innebär genomfartsleden betydligt större framkomlighet och trafiksäkerhet än de infartsleder, som måste komplettera förbifartsleden, och är därför avsevärt fördelaktigare. Genomfartsleden betjänar även lokaltrafiken bättre då den underlättar långa interna resor i staden och ger mindre störningar i lokalgatunätet. Ur samlad trafiksynpunkt är alltså genomfartsleden att föredraga.

2. För befintlig bebyggelse torde bullerstörningarna bli i stort sett lika från genomfartsleden och från förbifartsleden. Med tanke på stadens framtida försörjning med byggnadsmark är genomfartsleden förmånligare. Även ur militär synpunkt anses den lämpligare. Ur stadsbyggnadssynpunkt är sålunda genomfartsleden att föredraga.

3. Med tanke på möjligheterna till etapputbyggnader, som var och en verksamt och för lång tid förbättrar trafiksituationen i staden och underlättar genomfartstrafiken, är genomfartsförslaget att föredraga.

4. Anläggningskostnaderna för genomfartsleden och förbifartsleden med erforderliga kompletterande anläggningar är lika.

Med stöd av denna utredning rekommenderar vi att den öst-västliga huvudvägen genom Uddevalla utbygges som genomfartsled med den sträckning som visas på planscher 3 och 6.

Göteborg i dec. 1958

För VATTENBYGGNADSBYRÅN

*Bengt Östnäs*

*Sune Libertsson*

*/ Birger Jansson*

SVENSK AKUSTIKPLANERING AB  
Slutrapport 112 014-C

Göteborg, 1972-10-27

**Trafikbullerberäkningar för områdena kring genomfartsled i Uddevalla**

På uppdrag av  
Uddevalla kommuns Gatukontor

För rapporten svarar

*Björn Lundquist*

*Bert Andreasson*

**Uppdragsgivare**

Uddevalla kommuns Gatukontor genom utredningschef Wingqvist.

**Uppgift**

Att göra förnyade trafikbullerberäkningar för bebyggelse utmed planerad genomfartsled samt Edingsvägen och Fjällvägen i Uddevalla. Beräkningspunkternas läge framgår av kartbilaga nr 6.\*)

**Underlag och förutsättningar**

Kartmaterial och sektionsritningar har erhållits från AB Vattenbyggnadsbyrå i Göteborg (bilaga 6 och 7).\*)

Trafikprognos för år 1985 samt uppgift på tillåten högsta hastighet har erhållits av Uddevalla kommuns Gatukontor, och är hämtad ur Uddevalla trafikutredning upprättad av Bohuskommunernas byggnadskontor i juli 1972. Tre byggnadsalternativ har varit uppe till diskussion, varvid bl.a. Sunningeledens inverkan på trafikmängden har prövats. Enligt uppgift från uppdragsgivaren medför tillkomsten av Sunningeleden så små förändringar vad gäller trafikmängden på aktuell genomfartsled (5 à 10 % fordon/ÅMD), att bullerklimatet inom området ej kommer att påverkas.

\*) Finnes otryckt tillgänglig å kommunkansliet.

Följande synpunkter på här använd resp. tidigare trafikprognos har framförts från Uddevalla kommuns Gatukontor:

"Föreliggande trafikprognos har utarbetats under år 1972. Den tidigare trafikprognosen utarbetades 1962—1963 och har under hand reviderats, men i samband med plan- och trafikutredningar för de södra delarna av Uddevalla har en helt ny prognos utarbetats. Resultatet av trafikmängdsberäkningarna skiljer sig i vissa avseenden från den tidigare prognosen. Orsakerna kan i detta skede inte redovisas för varje delsträcka, men generellt kan avvikelserna bero på följande ändrade förutsättningar.

1. Prognosen bygger på separata ingångsvärden beträffande demografiska data och trafikledsnät för år 1985 och år 2000. Tidigare prognos var utförd endast för år 2000 och värden för tidigare år erhöles genom interpolering, vilket kan ge felaktiga resultat.

2. Demografiska data har kunnat anpassas till en mer verklighetstrogen bild av förväntade förhållanden 1985.

3. Trafikledsnätet har reviderats och anpassats till kommunala och statliga vägplaner.

4. Generitetstalen har sänkts med hänsyn till utförda undersökningar och testprognoser för 1972 års förhållanden.

5. Fördelningen av trafik på trafikledsnätet har skett genom en ny metod som tar hänsyn till resp. leders kapacitetsgränser. Trafikprognosen får emellertid behandlas med viss reservation, då den ej ännu föreligger i slutligt skick och ej heller har behandlats av kommunens förtroendevalda. Resultaten har emellertid ansetts kunna ligga till grund för bullerutredningen dels när prognosen i jämförelse med dagens förhållanden förefaller rimlig, dels när vissa resultat från den tidigare prognosen har kunnat ifrågasättas. Särskilt gäller detta fördelningen av trafik på leder med olika klassning. Trafikprognosen förväntas föreligga i färdigt skick under november 1972".

Vad gäller trafikens dygnsfördelning samt andel tung trafik, gäller detsamma som tillämpats tidigare.

De trafikförhållanden som ligger till grund för våra beräkningar framgår av bilaga 1.

Vid beräkningarna har genomfartsleden betraktats som primärled och Edingsvägen resp. Fjällvägen som sekundärleder.

Beräknade utomhusnivåer gäller till två meter över mark, medan inomhusnivåerna gäller till översta våningsplanet inom varje byggnad. Inomhusnivåerna i beräkningspunkt 4 gäller dock till våningsplan 2.

Fönster av s.k. standardkonstruktion förutsätts (3 mm glas — 45 mm luft — 3 mm glas), liksom "normal" fönsterstorlek och möblering av boningsrummen.

Partiell skärmning av genomfartsleden har tillgodoräknats till beräkningspunkterna 19—22 av befintlig bebyggelse belägen mellan Edingsvägen och genomfartsleden. Skärmning har dessutom påräknats av planerad verkstadsbebyggelse i två plan utmed genomfartsleden vid beräkningspunkterna 17 och 18, samt av lokalväg som löper parallellt med och norr om genomfartsleden vid beräkningspunkterna 6—12. Beräkningspunkt 20 är i förhållande till Edingsvägen belägen i husrad nr 2. Detta medför att partiell skärmning erhålles gentemot såväl Edingsvägen som genomfartsleden.

#### **Bedömningsunderlag**

Statens Planverks förslag till riktlinjer för planering med hänsyn till vägtrafikbuller: "Samhällsplanering och vägtrafikbuller" utgiven i samverkan med Naturvårdsverket, Socialstyrelsen och Vägverket.

Utdrag ur ovannämnda förslag i form av immissionsgränser och kommentarer framgår av bilaga 2—5.)\*

Ovannämnda förslag till riktlinjer kan under november månad påräknas komma ut i ett något omarbetat skick. Enligt förljudande från Statens Planverk medför dock denna omarbetning inga förändringar vad gäller redovisade immissionsgränser.

#### Resultat

Beräknade ljudnivåer framgår av tabell nr 1 nedan.

TABELL NR 1  
Ekvivalentnivå i dB (A)

Beräkningspunkt	Utomhus	Inomhus dag	Inomhus natt
1	61	39	32
2	62	40	33
3	54	37	30
4	54	32	25
5	64	41	34
6	53	32	25
7	53	32	25
8	54	44	37
9	51	30	23
10	46	25	18
11	53	31	24
12	51	29	22
13	61	39	32
14	59	38	31
15	59	38	31
16 utan P-däck	66	43	34
16 med P-däck	67	44	35
17	56	35	26
18	61	38	29
19	65	42	33
20	57	34	26
21	64	41	32
22	62	39	30

#### Kommentarer

Den skärmverkan som påräknats, och som redovisats ovan, medför följande: i beräkningspunkterna 18—22 domineras trafikbullret av trafiken på Edingsvägen. I beräkningspunkt 17 är bidragen från genomfartsleden, Edingsvägen och Fjällvägen ungefär likvärdiga. Vid beräkningspunkt 8 är lokalvägens höjdläge något för knapp för att skärmning till översta våningsplanet skall kunna påräknas.

Bidraget från Fjällvägen till beräkningspunkterna 1, 3 och 4 medför en höjning med c:a 1 dB(A) i jämförelse med bidraget från enbart genomfartsleden.

Beräknad ljudnivå i beräkningspunkt 16 bestäms helt av trafiken på Fjällvägen. I förutsättningarna för denna beräkningspunkt har ett tänkt parkeringshus redovisats på motsatta sidan

\*) Bil. 3—5 finns otryckta tillgängliga å kommunkansliet.



av Fjällvägen. Beräkningar har utförts med resp. utan parkeringshus. Som framgår av resultatet erhålles p.g.a. parkeringshuset en höjning av ljudnivån med 1 dB(A).

Vilken standard förekommande bebyggelse uppfyller vad gäller fasad- och fönsterkonstruktioners ljudisolering är ej utredd. Detta kan således medföra att högre inomhusnivåer än vad som redovisats i tabell nr 1 kan erhållas till äldre bebyggelse, då standardfönster av äldre typ kan påräknas ge ca: 5 dB(A) lägre ljudisolering. Även fasadväggens ljudisolering är av betydelse om denna utgörs av en lätt konstruktion (t.ex. träregelkonstruktion), och om man som åtgärd överväger att byta ut befintliga fönster mot fönster med betydligt högre ljudisolering. Det bör därför påpekas att en fönsterkonstruktion med ca: 5 dB(A) högre ljudisolering än vad som gäller för i beräkningarna antagen standardkonstruktion kan vara en gräns för hur långt man bör gå med fönsters ljudisolering i lätta fasadväggskonstruktioner.

Vid jämförelse mellan beräknade ljudnivåer enligt tabell nr 1 och bilagda förslag till immissionsgränser kan man konstatera att överskridandena som högst är ca: 10 dB(A). Detta medför således att immissionsgränserna inomhus är möjliga att uppnå med s.k. specialfönster, då förekommande fönsterkonstruktioner av denna typ kan påräknas ge upp till 10 dB(A) högre isolation än vad som gäller för i beräkningarna antagen standardkonstruktion (gäller öppningsbara fönster). Enligt vad som sagts ovan måste, då en isolationsförbättring krävs som är > 5 dB(A), fasadväggens ljudisolering särskilt beaktas.

*Bilaga 1.*

**FÖRUTSATTA TRAFIKFÖRHÅLLANDEN**

**Genomfartsleden: Primärled**

Hastighet	90 km/h österut från en punkt 140 m Ö gångbron mellan Lagmansgatan—Edingsvägen 70 km/h västerut från samma punkt
Trafikintensitet	Bräcke—Fjällvägen 17 090 ford./ÅMD Fjällvägen—Nordanvindsvägen 21 410 ford./ÅMD
Fordonsandel	Dag 65 % Natt 8 %
Andel tung trafik	12 %

**Fjällvägen: Sekundärled**

Hastighet	50 km/h
Trafikintensitet	Genomfartsleden—Edingsvägen 20 170 ford./ÅMD Edingsvägen—Lelångenvägen 18 930 ford./ÅMD
Fordonsandel	Dag 75 % Natt 5 %
Andel tung trafik	10 %

**Edingsvägen: sekundärled**

Hastighet	50 km/h
Trafikintensitet	Exercisvägen—Hedegärdebron 3 850 ford./ÅMD Hedegatan—Elsebergsgatan 6 270 ford./ÅMD Elsebergsgatan—Fjällvägen 7 880 ford./ÅMD
Fordonsandel	Dag 75 % Natt 5 %
Andel tung trafik	10 %

**2.3 IMMISSIONSGRÄNSER FÖR VÄGTRAFIKBULLER**

Rekommenderad högsta effektnivå i dB (A) av vägtrafikbuller för olika slag av områden och lokaler.

## VERKSAMHET/LOKAL

	EFFEKTIVNIVÅ	
	Dag 06—18	Natt 23—06
<b>INOMHUS</b>		
<i>Bostäder</i>		
Boningsrum	35	25
Övriga utrymmen	40	—
<i>Arbetslokaler</i>		
Arbetsrum med begränsat bakgrundsbuller	40	—
<i>Utbildningslokaler</i>		
Skolrum (även förskola), samlingslokaler rum för kursverksamhet o.d.	35	—
<i>Vårdbyggnader</i>		
Vårdrum	35	25
Behandlingsrum o.d.	35	—
<b>UTOMHUS</b>		
<i>Rekreationsområden</i>		
Bostadsnära rekreationsområden (lekplats, trädgård, sittplats etc.).		
Rekreationsområden i anslutning till skolor, sjukhus o.d.	55	—

**Kommentarer till immissionsgränser****1. Angivna värden inomhus gäller för stängda fönster.**

Fönster- och fasadkonstruktioner kan utföras med isoleringsförmåga så att i tabellen angivna värden kan innehållas även vid höga bullernivåer utomhus. För minst hälften av boningsrummen i en bostadslägenhet bör dock ljudklimatet inomhus vara tillfredsställande även vid öppna fönster. Detta kan anses vara fallet om vid beräkning av inomhusnivån de angivna värdena kan innehållas med standardkonstruktioner av fönster (= beräkningsnomogrammens normalfall), alternativt om vid beräkning av utomhusnivån denna ej överstiger 55 dB (A).

**2. Angivna värden avser ej maximal ljudnivå**

För att undvika störningar av **enstaka tunga fordon** nattetid vid **genomfartsleder** och av små trafikströmmar personbilar i andra fall bör vissa minimiavstånd eftersträvas.

- Bostadsbyggnad bör således då **den är oskärmad** ej placeras
- närmare angöringsgata eller matarled som är återvändsgata än 15 meter,
  - **närmare** matarled som är genomfartsgata eller på annat sätt fullgör vissa sekundärledsuppgifter än 35 meter,
  - närmare sekundärled än 50 meter.

Angivna mått avser avstånd från väg- respektive **gatumitt**. Vid angöringsgator i enfamiljshusbebyggelse kan avståndet i regel minskas till 10 m. **Entrégator** innefattas ej i kommentaren.

3. *Angivna värden avser effektivnivå dag respektive natt mellan redovisade klockslag.*

Klockslagsdefinitionerna av dag och natt har valts för att effektivnivån vid normal dygnsfördelning skall ge tillfredsställande mått på periodens bullerklimat. Effektivnivån under kvällstid 18—23 är normalt lägre än dag men högre än natt. Dess utelämnande innebär således inte att högre värden än för dag kan accepteras under kväll.

4. *Angivna värden gäller endast redovisade lokaler och områden.*

Planering av fritidsbebyggelse och områden för friluftsliv bör ej inriktas mot i tabellen angivna värden. Immissionsgränserna utomhus bör vid sådan planering sättas lägre.

Arbetslokaler där arbetsplatsbullret överstiger tabellens värden inryms ej heller inom redovisade lokaler.

5. *Angivna värden gäller för alla planeringssituationer.*

På grund av särskilt stora tekniska och/eller ekonomiska svårigheter eller för att vinna annan fördel för av bullret berörda kan överskridanden av i tabellen angivna värden vara ofrånkomliga. Detta kan särskilt vara fallet i befintlig bebyggelse.

Inom stora delar av det befintliga bostadsbeståndet uppnås inte den eftersträfvade bullerfriheten. Det kan finnas kvaliteter hos denna bebyggelse som uppväger ett måttligt buller. Överskridanden bör dock förekomma endast i undantagsfall och skall särskilt motiveras. Avvägningar skall göras i varje särskilt fall, varvid följande förhållanden bör beaktas.

Innan överskridande sker skall samråd äga rum med hälsovårdsnämnden som är den myndighet på det lokala planet som har huvudansvaret inom bullerområdet. Samråd bör även ske med socialnämnden.

#### *Inomhus*

a) De rekommenderade värdena i bostäder svarar mot en immissionsnivå då 15—25 % ur en normalbefolkning blir störd. Denna andel störda anses stor i omgivningshygieniska sammanhang. Störningsgraden vid lägre bullernivåer är emellertid ej känd.

b) Vid överskridande av de rekommenderade värdena med 10 dB (A) vilket svarar mot en ungefärlig fördubbling av hörstyrkan, kommer ungefär varannan (50 %) boende vara störd.

c) Då överskridanden av de rekommenderade värdena blir nödvändiga i en bostadslägenhet bör tillses att detta ej avser alla boningsrum. Minst hälften av boningsrummen bör vändas mot tyst sida.

d) Då rekommenderade värden överskrids i befintlig bebyggelse bör befolkningssammansättningen beaktas. Med t.ex. stor andel sjuka eller människor med begränsad rörlighet kan större andel störda förväntas än vid en normalpopulation.

e) Vid särskilda bussgator i bostadsområden kan överskridanden av högsta acceptabla momentannivå förekomma. Har nattrafiken ringa omfattning bör överskridanden kunna accepteras. Vid förläggning av busshållplats bör dock avstånd till oskärmade bostadshus ej underskrida 35 m.

g) Då fönster- och fasadkonstruktioner med bättre isolering än nomogrammens "normalfall" utnyttjas kan höga bullernivåer uppträda på balkonger och uteplatser. Detta kan särskilt erbjuda problem vid bostadsbebyggelse norr om trafikled. Vid sådana fall bör eftersträvas att begränsa behovet av isolerande fasader. Istället bör ett acceptabelt ljudklimat åstadkommas medelst skärning eller avståndsdämpning.

h) Vid rekommendationer i andra länder har tillämpats en zonindelning av stadsbygden. Detta har ej skett i dessa rekommendationer då högre värden ej generellt ansetts böra accepteras.

Bullerförhållanden är emellertid särskilt svårbemästrade i stadskärnor. Ett centralt läge och möjligheterna att bevara en befintlig bebyggelse kan ofta kompensera en höjd bullernivå. Genom trafiksanering och omsorgsfull detaljprojektering kan störningarna begränsas varför varje fall bör bedömas individuellt. Det bör iakttas att den slutna kvartersbebyggelsen ger betydande fördelar ur bullersynpunkt.

i) Inom utbildningslokaler och lokaler för hälso- och sjukvård är den enskilde elevens resp. vårdökandens möjligheter att själv välja lokal begränsad varför överskridanden helt bör undvikas.

#### *Utomhus*

a) Uterummet kan delas upp i olika områden med avseende på de typer av aktiviteter som förekommer. Därmed sammanhänger också olika känslighet för trafikbullerstörningar. De rekommenderade värdena avser alla rekreationsytor inom tätbebyggelse men för bedömning av överskridanden bör följande beaktas.

#### *Ytor för stillasittande*

betecknar huvudsakligen balkonger, sittplatser och sandlådor för småbarn men kan även gälla grösytor som sommartid kan användas till solbad. På dessa ytor kan redan vid den angivna immissionsgränsen inträda svårighet att i varje fall föra lågmälda samtal. Lägre immissionsnivåer är eftersträvansvärda. Stor restriktivitet med överskridanden bör iakttas.

#### *Ytor för kommunikation*

betecknar entréer och gångvägar. På gångvägar inom rekreatiomsområden bör samtal kunna föras utan stor ansträngning. Överskridanden bör undvikas men kan något lättare accepteras än vid ytor för stillasittande. På trottoarer och på gångvägar till och från parkeringsområden o.dyl. kan rekommendationerna ej tillämpas.

Vid nyplanering av bebyggelse bör gångvägar separeras från trafikleder<sup>1)</sup>.

#### *Ytor för rörelseaktiviteter*

betecknar redskapslekplatser, bollplaner, gräsfält för fri lek. På redskapsplatser och bollplaner är ofta ljudnivån på grund av lekandes och spelandes röster hög. Samtal föres ofta med höjd röst. Planeringen bör inriktas mot angivna immissionsgränser, men överskridanden kan här lättare accepteras.

<sup>1)</sup> SCAFT 1968: Riktlinjer för stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet. Statens planverk publikation nr 5.

## Uddevalla Sammanläggningsdelegerades handlingar

### Utlåtande över stadspaneförslag för genomfartsleden, västra delen.

Till Sammanläggningsdelegerade.

Uddevalla stads byggnadsnämnd har med protokollsutdrag av den 8.12.1970, § 638, över lämnat förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen för del av Uddevalla, genomfartsleden, västra delen (Kärre—Fjällvägen) för antagande.

Med hänsyn till att arbetsutskottets ledamöter haft kort tid till inläsning av det till ärendet hörande omfattande materialet har utskottet inte funnit möjligt att ta ställning i ärendet. Arbetsutskottet hemställer därför att sammanläggningsdelegerade måtte besluta

att överlämna ärendet till Uddevalla kommunstyrelse för prövning och förslag angående planförslagets handläggning i kommunfullmäktige.

Uddevalla den 21 december 1970

För Sammanläggningsdelegerades arbetsutskott:

Otto Hermansson

Hans Jeppsson

Utdrag av protokoll, fört vid Byggnadsnämndens i Uddevalla sammanträde den 8 december 1970.

#### § 638.

Företogs till handläggning ärende rörande ett av Vattenbyggnadsbyrån (VBB) i mars 1970 upprättat och i augusti och september 1970 reviderat förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen för del av Uddevalla, genomfartsleden, västra delen (Kärre—Fjällvägen).

Förslaget hade i vederbörlig ordning varit utställt för granskning under tiden fr. o. m. den 9 mars t. o. m. den 3 april 1970.

Över förslaget hade inkommit de yttranden och erinringar som förtecknats i en å stadsarkitektkontoret uppgjord uppställning.

"Förteckning etc. .... Bil. § 638 a.

Vattenbyggnadsbyrån (VBB) har i utlåtande i augusti 1970 med tillägg i september 1970 yttrat sig över i ärendet inkomna yttranden och erinringar.

"10142 Uddevalla stadsplan etc. .... Bil. § 638 b.

"September 1970 etc. .... Bil. § 638 c.

Vid ärendets föredragning förelåg ett av stadsarkitekten avgivet tjänsteutlåtande dagtecknat den 8.12.1970.

"Till etc ..... Bil. § 638 d.

Byggnadsnämnden beslöt  
dels

att godkänna vidtagna revideringar av planförslaget, samt

att erinringarna icke skola föranleda till några vidare ändringar av förslaget,  
dels och föreslå sammanläggningsdelegerade besluta

att antaga föreliggande i mars 1970 upprättade och i augusti och september 1970 reviderade förslaget till ändring i och utvidgning av stadsplanen för del av Uddevalla, genomfartsleden, västra delen (Kärra—Fjällvägen) sådant förslaget fanns upptaget på handlingar i ärendet bilagda kartor jämte tillhörande beskrivning och stadsplanebestämmelser, samt

att underställa beslutet Länsstyrelsen för prövning och fastställelse.

Som ovan

I tjänsten:  
Hans Jeppsson

8.12.1970

Till Byggnadsnämnden.

**Förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen för del av Uddevalla, genomfartsleden, västra delen (Kärra—Fjällvägen)**

Stadsplaneförslaget har efter byggnadsnämndens beslut den 26 februari 1970, § 90, varit utställt under tiden fr. o. m. den 9 mars 1970 t. o. m. den 3 april 1970. På framställning utsträcktes tiden att gälla till den 30 april 1970.

Anförda besvär föranledde viss revidering av förslaget, som berörda markägare dels i augusti 1970 dels i september 1970 beretts tillfälle att taga del av.

Under utställningstiden ha anmärkningsskrivelser inkommit enligt bifogade förteckning. Bil. 1.

På byggnadsnämndens anmodan har planförfattaren Vattenbyggnadsbyrån AB (VBB) efter samråd med statsarkitektkontoret avgivit yttrande med bemötande av anmärkningarna i skrivelse i augusti 1970 med tillägg i september 1970. Bil. 2.

Statsarkitektkontoret ansluter sig i alla delar till ovannämnda yttrande.

Med åberopande av vad ovan anförts får statsarkitektkontoret föreslå byggnadsnämnden besluta dels

att godkänna vidtagna revideringar av planförslaget, och

att övriga anförda erinringar icke skola föranleda till några vidare ändringar av förslaget dels föreslå sammanläggningsdelegerade besluta

att antaga föreliggande i mars 1970 upprättade och i augusti och september 1970 reviderade förslaget till ändring i och utvidgning av stadsplanen för del av Uddevalla, genomfartsleden, västra delen (Kärra—Fjällvägen) sådant detta förslag finnes upptaget på handlingar i ärendet bilagda kartor jämte tillhörande beskrivning och stadsplanebestämmelser samt

att underställa detta beslut länsstyrelsens prövning och fastställelse.

**STADSARKITEKTKONTORET**

*Bengt Kocken*  
stadsarkitekt

Bil. 1.

**FÖRTECKNING**

över inkomna skrivelser betr. förslag till ändring i och utvidgning av stadsplanen för del av Uddevalla, genomfartsleden, västra delen (Kärra—Fjällvägen).

- |                         |        |
|-------------------------|--------|
| 1. Statens Järnvägar    | (5 st) |
| 2. Trollhätte Kraftverk | (3 st) |
| 3. Statens vägverk      | (2 st) |

- Idrotts- och friluftsstyrelsen
- Hamnstyrelsen
- Sociala delegationen

(2 st)

Statens Järnvägar  
Centralförvaltningen  
Chefen för banavdelningen

Byggnadsnämnden  
Box 50, 451 00 UDDEVALLA

21.9.1970

#### Uddevalla, stadsplan

Med kallelse den 2.9.1970 har SJ i Göteborg den 8.9.1970 delgivits att ett i åtta blad i mars 1970 upprättat samt senast i augusti 1970 reviderat förslag, till ändring i och utvidgning av stadsplan för del av Uddevalla, genomfartsleden, västra delen, Kärra—Fjällvägen, är utställt för granskning.

Efter att ha tagit del av de med särskild skrivelse till SJ i Göteborg den 2.9.1970 överända stadsplanehandlingarna, får SJ, med hänvisning dels till SJ skrivelse till nämnden den 13.5.1970, dels till protokoll, fört vid sammanträde inom Vattenbyggnadsbyrån (VBB) Göteborg, den 17.6.1970 mellan representanter för Staden, planförfattaren inom VBB och SJ nu meddela följande.

Vid ovannämnda sammanträde den 17.6.1970 överenskoms i 15 punkter — redovisade i VVB:s PM av den 15.6.70 (nr 10142) Uddevalla spl genomfartsleden västra delen — vilka revideringsåtgärder som skulle vidtagas före stadsplaneförslagets utställande.

Under juli och augusti 1970 översändes till SJ i Stockholm resp. SJ i Göteborg ett i juli 1970 resp. ett i augusti 1970 reviderat planförslag för granskning. Med särskild skrivelse den 6.7.1970 kompletterades det i juli 1970 reviderade planförslaget med en i två alternativ upprättad trafikutredning enl punkt 13 i ovannämnda PM av den 15.6.70.

SJ i Göteborg meddelade under hand, såväl i juli som augusti 1970, planförfattarna inom VBB i Göteborg, att SJ icke kunde avgiva yttrande över planförslaget förrän tidigast under den senare delen av augusti 1970.

I skrivelse den 15.9.1970 till Vattenbyggnadsbyrån, Göteborg, — med delgivning till byggnadsnämnden, Uddevalla, — har SJ avgivit yttrande över det senast i augusti 1970 reviderade stadsplaneförslaget, omfattande stadsplanekartorna 54 C, 54 D och 55 C samt illustrationskartan. Av denna skrivelse framgår att stadsplaneförslaget icke reviderats helt i överensstämmelse med vad som överenskoms vid sammanträdet inom VBB den 6.7.1970. SJ är i övrigt icke berört av stadsplaneförslaget redovisat på stadsplanekartorna 54 B, 55 A, 64 A, 64 B och 65 A.

I anledning av att det senast i augusti 1970 reviderade stadsplaneförslaget nu utställts för granskning, bifogas till denna skrivelse kopia av SJ skrivelse till Vattenbyggnadsbyrån den 15.9.1970 vilken skrivelse härmed kan anses utgöra SJ yttrande över det nu utställda stadsplaneförslaget.

Med hänvisning till vad under rubriken "Sammanfattning" redovisas i skrivelsen den 15.9.70, får SJ påfordra stadsplaneförslagets revidering i samråd med SJ i Göteborg, före planärendets vidarebehandling.

Arne Carlstedt

Vattenbyggnadsbyrån  
Lilla Badhusgatan 2  
Box 2203, 403 14 GÖTEBORG 2

15.9.70

#### Uddevalla, stadsplan

Med skrivelse den 10.7.70 har för SJ granskning översänts tre i juli 1970 reviderade kartblad, tillhörande ett i mars 1970 daterat förslag till ändring i och utvidgning av stadsplan för del av Uddevalla, genomfartsleden, västra delen, Kärra—Fjällvägen. Med skrivelse den 6.7.70 har ovannämnda stadsplaneärende den 28.7.70 kompletterats med två alternativa förslag till utformning av anslutningar av den planerade "Varvsparkeringsvägen" till nuvarande E 6 i enlighet med överenskommelse träffad den 17.6.1970.

Med skrivelse den 19.8.70 till SJ i Göteborg har de tre ovannämnda, i juli 1970 reviderade stadsplanekartorna, märkta 54 C, 54 D och 55 C, ersatts med tre nya stadsplanekartor, enligt påteckning reviderade i augusti 1970. Till skrivelsen av den 19.8.70 hade dessutom fogats en kopia av till planärendet hörande illustrationskarta, likaså reviderad i augusti 1970.

Efter verkställd granskning av det i augusti 1970 reviderade stadsplaneförslaget, får SJ med hänvisning, dels till sitt yttrande i planärendet till byggnadsnämnden i Uddevalla den 13.5.70, dels till protokoll fört vid sammanträde i Göteborg den 17.6.70 nu meddela följande.

#### Allmänt

Under denna rubrik framförde SJ i sin skrivelse den 13.5.70 en del "allmänna" synpunkter på planförslaget, vilka synpunkter nu till största delen synes ha blivit beaktade i det reviderade planförslaget. De återstående allmänna synpunkterna, såsom krav på erforderlig "fri höjd" inom planskilda korsningsområden, geotekniska utredningar, mark- och genomförandefrågor m m synes kunna bli redovisade och beaktade vid upprättande och genomförande av arbetsplaner, markavtal m m mellan SJ och resp. intressenter.

#### Plankarta 54 C

Inga plantekniska erinringar.

#### Plankarta 54 D

Inom plankartans västra del, nordost om stäg 2083 och öster om Z-området, har det blivande huvud- och industrispårsområdet (Tj) en bredd av endast ca 14 m. Minsta avstånd måste här vara 10 m från huvudspårsmitt till resp områdesgräns samt 8 m från industrispårsmitt till områdesgräns.

Dessutom måste plankartan här redovisa en byggnadsfri zon söder om spårområdet. Avståndet spårsmitt—bestämmelsegräns skall vara minst 18 m.

I planens östra del, mellan östra konnektionslinjen och planerad tunnel, har det nya Tj-området på en sträcka av ca 300 m en bredd av endast 16 m. Området skyddas mot bebyggelse på södra sidan av en ca 10 m bred byggnadsfri zon. Med hänsyn till den nya huvudlinjens instängda läge mellan motorväg och planerad bebyggelse samt linjens profil i terrängområdet, kan spårområdets bredd godtagas endast under förutsättning att generös tolkning av områdesgränsernas sträckning kan medgivas.

#### Plankarta 55 C

Betr den nya huvudlinjens avgränsning inom plankartans västra del hänvisas till synpunkter under rubriken "plankarta 54 D".

Vid sammanträdet hos VBB den 17.6.70 diskuterades bl a "Varvsparkeringsvägens" anslutning med E 6 samt Z-områdenas antal och bredder i höjd med hamnspåret. Härvid överens-



koms att dessa frågor skulle vidareutredas. I anledning härav har SJ med skrivelse den 6.7.70 från VBB den 28.7.70 mottagit två alternativa förslag till trafikutformningar. Av dessa godtagar SJ för sin del alternativ 2. Plankartan 55 C bör således revideras i överensstämmelse med förslag alternativ 2.

#### *Illustrationskartan*

Med hänvisning till vad under rubriken "Allmänt" redovisats betr arbetsplaner, mark- och genomförande frågor m m synes i princip intet vara att erinra mot intentionerna redovisade på illustrationskartan.

#### *Sammanfattning*

Med hänvisning till vad ovan framförts bör stadsplaneförslaget revideras i samråd med SJ i Göteborg före planärendets vidarebehandling.

*Arne Carlstedt*

Statens Järnvägar  
Centralförvaltningen  
Chefen för banavdelningen

Byggnadsnämnden  
Box 50, 451 00 UDDEVALLA

13.5.1970

#### **Uddevalla, stadsplan**

Med kallelse den 4.3.1970 har SJ delgivits att ett i åtta blad i mars 1970 upprättat förslag till ändring i och utvidgning av stadsplan för del av Uddevalla genomfartsleden, västra delen, Kärra—Fjällvägen, är utställt för granskning. Till ärendet hade fogats utöver i mars 1970 daterade handlingar såsom stadsplanebestämmelser och beskrivning, jämväl en i mars 1970 upprättad illustrationskarta, utvisande bl a en sammanställning av trafikleder.

Med hänvisning till SJ skrivelser till byggnadsnämnden den 31.3 samt 15.4.70 får SJ, efter verkställd granskning av stadsplaneförslaget, nu meddela följande.

#### *Allmänt:*

I förslaget redovisas dels en omläggning av huvudlinjen mot Strömstad, dels nytt industristampår från ovannämnda nya bandel fram till industriområde i Fröland. SJ är för sin del nu icke berett att helt taga slutlig ställning till redovisade bredder eller till föreslagna höjder inom de nya tunnelområdena. Dessa sakfrågor är icke enbart ett järnvägstekniskt problem utan även bebyggelse- och fastighetsbildningstekniska frågor, då bebyggelse är redovisad att medgivas omedelbart intill och utmed järnväg där den avses att bibehållas eller förläggas inom öppna terrängområden eller i tunnlar.

Generellt bör dock en Tj-områdesbredd av 20 meter för den nya bandelssträckan mot Strömstad kunna godtagas, medan industristampårets redovisade bredd 10 meter kan bibehållas. Detta medgivande gäller under förutsättning att exploateringen av markområdena intill och utmed järnvägsområdena icke sker förrän SJ godkänt arbetsplaner för de nya bandelarna och kunnat förvissa sig om att banans terrassering inte kräver större bredd.

I konsekvens med detta medgivande godtar SJ stadsplanebeteckningen ötj, därest beteckningen får samma juridiska betydelse som Tj.

SJ anser det av drift- och brandtekniska skäl nödvändigt att stadsplanen inte medger be-

byggelse för nära spårområdena. Byggnadsfria zoner bör därför inläggas inom kvarteren utmed de för järnvägen och kvarteren gemensamma områdesgränserna. Särskilt angeläget är detta, där linjen är elektrifierad och där stora nivåskillnader förefinns eller kommer att föreligga mellan spår och intilliggande kvartersmark. Minsta horisontalavstånd mellan elektrifierat huvudspårs mitt och kvarters närmaste bestämmelsegräns bör icke understiga 18 meter.

Av plankartorna framgår terrängförhållandena. Då geotekniska utredningar och kunskap om bergkonturens sträckning inom tunnelområdena saknas, bör bebyggelsens lokalisering i gräns med dessa särskilt studeras med beaktande av erforderliga djup- och plansprängningar för tunnlar och bebyggelse och hur tidsschemat för dessa byggplaner ligger i förhållande till varandra. Dessa synpunkter bör även beaktas inom de områden, där järnvägen ligger eller kan komma att utbyggas i skärningar.

På plankartan redovisas ett stort antal u-områden inom SJ områden. SJ kan inte medge anordnande av underjordiska ledningar parallellt med spåret, under eller omedelbart intill detsamma, som i vissa fall föreslagits. SJ anser att anordnande och underhåll av underjordiska ledningar inom Tj-område skall regleras genom avtal mellan SJ och ledningsintressenten.

Utöver ovan framförda allmänna erinringar mot stadsplaneförslaget redovisas här nedan kartbladvis vissa kompletterande erinringar och synpunkter, vilka måste diskuteras och beaktas genom planrevidering i samråd med SJ före planärendets vidarebehandling.

*Plankarta 54 C:*

I planen föreslås en, som SJ förutsätter, planskild korsning mellan huvudlinjen mot Strömstad och en ny gatuled. Då SJ är ägare av spårområdet, skall korsningsområdet avgränsas med områdesgränser mot gata samt med bestämmelsegränser mot järnvägsområdet i övrigt.

Det är angeläget för SJ att erhålla tillräcklig fri höjd mellan högst belägen räls överkant inom korsningsområdet och gatubrons underkant varför Ta-området såväl i detta fall som i planen i övrigt måste kompletteras med erforderliga gatuhöjder (illustrationer).

Då viss oklarhet råder om det planerade industristampspårets profil och utformning i övrigt är det angeläget att spårområdets avgränsning prövas på nytt enligt ovan, samt att erforderliga byggnadsfria zoner redovisas inom intilliggande kvartersmark utmed de gemensamma områdesgränserna. De byggnadsfria zonerna bör ha en minsta bredd av 4,5 m., men bredden bör diskuteras med SJ med hänsyn till vad ovan sagts beträffande elektrifiering, nivåskillnader, markanvändning m m. SJ förutsätter, att tolkningen av det slutliga gränsläget mellan trafik- och kvartersområdena kan göras generös.

Nyttjande av marken ovan tunneln — IP — kan godtagas under förutsättning att områdets planering sker i samråd med SJ geotekniska kontor.

*Plankarta 54 D:*

Under rubriken Allmänt har framförts synpunkter på det planerade Tj-områdets bredd. Dessa synpunkter måste beaktas även här för det befintliga spårområdet med hänsyn dels till spårets läge på hög bank, dels till föreslagna utbyggnadsplaner utmed och intill huvudspåret. Då tidpunkten för en eventuell linjeomläggning icke är bestämd och omläggningen kan dröja, bör hänsyn tagas även till detta vid planutformningen. Samråd bör ske med SJ även i dessa frågor.

Vad ovan sagts om behov av byggnadsfria zoner inom kvartersmark utmed järnvägsområde gäller även här i tillämpliga delar.

Inom korsningsområdet mellan motorvägen och järnvägen har spårområdet givits så ringa

bredd att redovisningen icke kan godtagas. I princip bör SJ nuvarande ägo gränser kunna godtagas som områdesgränser. Minsta bredd, som kan godtagas i detta fall, är 14 meter. SJ önskar även här erhålla uppgift på motorvägens höjdläge inom och invid Z-området.

I planen föreslås ett Es-kvarter norr om befintligt huvudspår. Området bör förses med en ca 8 meter bred byggnadsfri zon i gräns mot järnvägen. SJ anser detta angeläget med hänsyn till inom spårområdet befintliga svagströmsledningarna.

Bebyggelsen (I) mellan nya järnvägslinjen och El—Es-områdena ifrågasättes med hänsyn till de begränsade utfartsmöjligheterna. Härvid skulle plankorsningen (Z) väster om aktuellt område kunna utgå samt vändplats anordnas för gatutrafiken norr om järnvägen. Anslutning kvartersmarkgata är till synes icke tillfredsställande redovisad.

Vad ovan sagts under rubriken Plankarta 54 C beträffande bebyggelse invid järnvägstunneln liksom redovisade u-områden gäller i tillämpliga delar även denna plankarta.

*Plankarta 55 C:*

I planens västra del erfordras en justering av Tj-områdets gränslägen. Särskilt angeläget är detta vid det kraftiga rektangulära intrånget norr om spåret ca 80 meter väster om plankildheten (TjZ), belägen i bangårdens västra del.

Vad ovan anförts beträffande u-områdenas borttagande gäller särskilt inom denna del av planområdet.

Hamnspåret korsas i plan i höjd med stg 1653 av gata. Korsningsområdets bredd bör genom en planrevidering av bevakningsskäl begränsas.

SJ förutsätter att bullerproblemet beaktats för den föreslagna utökade bostadsbebyggelsen norr om SJ bangårds centrala del.

Under ärendets handläggning inom SJ har framkommit att viss markintressent har planer på markexploatering med kommunikationsleder, vilka inte överensstämmer med intentionerna i stadsplaneförslaget.

*Sammanfattning:* Med hänsyn till ovan framförda synpunkter på stadsplanen samt krav på ekonomiska och tekniska överenskommelser mellan staden och SJ är det angeläget, att stadsplaneförslaget revideras och kompletteras i samråd med SJ före planärendets vidarebehandling.

*Arne Carlstedt*

Statens Järnvägar  
Göteborgs bandistrikt  
Distriktsexpeditionen

15.4.1970

Byggnadsnämnden  
Box 50, 451 00 UDDEVALLA

**Uddevalla, förslag till ändring i och utvidgning av stadsplanen;  
Genomfartsleden, Västra delen**

Då vi behöver ytterligare tid för att granska rubr. förslag kan slutgiltigt yttrande från SJ avgivas först omkring den 8 maj 1970.

Högaktningsfullt  
*Gunnar Fridh*

Statens Järnvägar  
Göteborgs bandistrikt  
Distriktsexpeditionen

31.3.1970

Byggnadsnämnden  
Box 50, 451 00 UDDEVALLA

**Uddevalla, stadsplan**

Av utredningsskäl kan yttrandet över förslag till ändring i och utvidgning av stadsplanen för del av Uddevalla, Genomfartsleden, Västra delen, ej avgivas inom utställningstiden 9.3—3.4.1970. Slutgiltigt yttrande från SJ beräknas avgivas omkring den 20 april 1970.

Högaktningsfullt  
*Stig Westerberg*

Uddevalla stad  
Byggnadsnämnden  
451 00 UDDEVALLA

17.9.1970

**Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för del av Uddevalla,  
genomfartsleden, västra delen**

Efter att ha tagit del av rubr. förslag i det utförande det fått genom revision i aug. 1970 får vi meddela att vi icke har något att erinra. Vi förutsätter dock att staden bestrider de kostnader Statens Vattenfallsverk kan åsamkas genom ändring eller ombyggnad av befintliga och projekterade högspänningsledningar till följd av planens genomförande.

Statens Vattenfallsverk  
Drift och förvaltning  
Trollhätte Kraftverk  
*Ebbe Lundström*

Uddevalla stad  
Byggnadsnämnden  
451 00 UDDEVALLA

7.7.1970

**Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för del av Uddevalla,  
genomfartsleden, västra delen**

Efter att ha tagit del av de ändringar i rubricerade förslag som företagits på grund av framställning från S. J., får vi meddela att vi icke har något att erinra. I övrigt åberopas vår skrivelse den 3 april 1970.

Statens Vattenfallsverk  
Drift och förvaltning  
Trollhätte Kraftverk  
*Åke Petersson*

Uddevalla stad  
Byggnadsnämnd  
451 00 UDDEVALLA

**Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för del av Uddevalla, genomfartsleden, västra delen**

3.4.1970

Efter att ha tagit del av rubricerade planförslag upprättat i mars 1970 av Vattenbyggnadsbyrån får vi meddela att vi ej har något att erinra emot nämnda planförslag under förutsättning att Uddevalla stad bestrider de kostnader Statens Vattenfallsverk kan åsamkas genom ombyggnad eller ändring av befintliga och projekterade högspänningsledningar till följd av planens genomförande.

Statens Vattenfallsverk  
Drift och förvaltning  
Trollhätte Kraftverk  
*S-G Westerlund*

**STATENS VÄGVERK**

Vägförvaltningen i Göteborgs- och Bohus län  
Planeringskontoret

7.8.1970

Byggnadsnämnden i Uddevalla  
Kilbäcksgatan 15  
451 00 UDDEVALLA

**Förslag till ändring i och utvidgning av stadsplanen för del av Uddevalla, genomfartsleden, västra delen (Kärre—Fjällvägen) upprättat i mars 1970 samt reviderad den 2.7.1970 av Vattenbyggnadsbyrån**

Med anledning av att rubricerade reviderade planförslag översänts för yttrande får vi meddela, att vi intet har att erinra mot de av SJ:s krav förorsakade revideringarna.

*Rune Lundberg*

**STATENS VÄGVERK**

Vägförvaltningen i Göteborgs- och Bohus län  
Planeringskontoret

13.4.1970

Byggnadsnämnden i Uddevalla  
Box 50  
451 00 UDDEVALLA

**Förslag till ändring i och utvidgning av stadsplanen för del av Uddevalla, genomfartsleden, västra delen (Kärre—Fjällvägen) upprättat i mars 1970 av Vattenbyggnadsbyrån**

Med anledning av att rubricerade stadsplaneförslag översänts för yttrande får vi anföra följande.

Ett koncept till stadsplan för ifrågavarande område upprättat i januari 1970 har tidigare översänts till oss för yttrande. Detta konceptförslag har granskats av vägverkets gatusektion. Yttrande över konceptet avgavs muntligt vid sammanträde på VBB i Göteborg den 24 feb-

ruari 1970. Då framförda erinringar har till övervägande del beaktats vid utformandet av det slutliga förslaget.

Vi vill dock framhålla, att, då Kurverödsleden är att anse som sekundärled typ I, de två T-korsningarna vid km cirka 2/950 och km cirka 3/150 bör sammanföras till en fyrvägs-korsning vid till exempel km 2/950.

Någon speciell övergångsbestämmelse för korsningen nuvarande väg E6—stickspåret till Fröland torde ej erfordras. Dess utformning får närmare preciseras i samband med projekteringen av stickspåret, vid vilket tillfälle samråd med vägverket skall ske.

Vidare har planområdets östra del utökats till att omfatta även Fjällvägen söderut och anslutningen av Odengatan till Fjällvägen. Denna del har vi vid tidigare framlagt stadsplaneförslag, omfattande bland annat gatuhöjder för Fjällvägen (reviderat den 14 augusti 1969), yttrat oss över. De två förslagen överensstämmer med den skillnaden, att föreliggande förslag saknar utfartsförbud på Fjällvägens östra sida. Ett sådant utfartsförbud bör, enligt vår mening, medtagas, såsom visas i förslaget av den 14 augusti 1969.

Slutligen har stadsplanegränsen i planområdets västra del ej justerats på illustrationskartan i enlighet med de erinringar vi framfört beträffande alternativa utbyggnadsmöjligheter av Kurverödsleden. Gränsen bör justeras så att entydighet med bestämmelsekartan uppnås.

Folke Sjöstrand

Göteborgs och Bohus läns landsting

22/9 1970

Byggnadsnämnden  
Kilbäcksgatan 15  
451 00 UDDEVALLA

#### **Ändring i och utvidgning av stadsplanen för del av Uddevalla, Genomfartsleden, Västra delen**

Sedan landstinget givits tillfälle att yttra sig över det reviderade förslaget till ändring i och utvidgning av stadsplanen för del av Uddevalla, Genomfartsleden, Västra delen, får på förvaltningsutskottets vägnar anföras följande.

De synpunkter som landstinget redovisade i yttrandet den 31/3 1970 över det i mars månad 1970 upprättade stadsplaneförslaget har ej föranlett ändring i det nu reviderade förslaget.

På initiativ av stadsplaneförfattaren, Vattenbyggnadsbyrån, har överläggning ägt rum rörande de av landstinget redovisade synpunkterna. Vattenbyggnadsbyrån har härvid, genom bland annat arkitekt Birger Jansson, förklarat dels att de på stadsplanen utlagda u-områdena är flexibla, dels att byggnadsnämnden i vad avser byggnadsrättens utnyttjande äger rätt att medge smärre avvikelser från bestämmelsen i stadsplanen, dels och att i stadsplanen ej finns hinder för gångtunnel under Fjällvägen, men att nuvarande stadsplan ej medger utbyggnad av gångvägsramper öster om Fjällvägen.

Detta har Vattenbyggnadsbyrån också framhållit i skrivelser till landstinget den 17/8 och 1/9 1970 samt i sitt yttrande den 24/8 1970 över anmärkningsskrivelser i anledning av stadsplaneförslaget.

Förvaltningsutskottet förutsätter att Uddevalla stad är villig att medverka till att lasarettstomten kan nyttjas effektivt och därest ändring av u-områdenas lägen och avvikelser beträffande byggnadsrättens omfattning visar sig vara nödvändiga för lasarettets vidare utbyggnad medge detta. Likaså förutsätter förvaltningsutskottet att Uddevalla stad eventuellt genom stadsplaneändring möjliggör anordnande av ramper för gångtunnel under Fjällvägen.

Under dessa förutsättningar har förvaltningsutskottet i dessa avseenden inget att erinra mot stadsplaneförslaget.

Beträffande frågan om en samtidig behandling av stadsplaneförslagen avseende dels Genomfartsleden, dels Edingsvägens anslutning till Fjällvägen m. m. får landstinget återkomma då de i förvaltningsutskottets skrivelse den 31/3 1970 omnämnda trafiktekniska utredningarna har slutförts.

På förvaltningsutskottets vägnar

*Sven Ahlberg*

*Per-Olof Brogran*

Göteborgs och Bohus läns landsting

Byggnadsnämnden

Kilbäcksgatan 15

451 00 UDDEVALLA

Sedan landstinget givits tillfälle att yttra sig över ändring i och utvidgning av stadsplanen för del av Uddevalla, Genomfartsleden, Västra delen, får på förvaltningsutskottets vägnar anföras följande.

Lasarettet kommer enligt gjorda beräkningar att träffas av buller från två håll, dels från trafiken på Genomfartsleden, dels från trafiken på Fjällvägen. Den senare trafikens omfattning är i sin tur delvis beroende på hur den del av staden som ligger öster om lasarettet kommer att utformas i trafikhänseende. Av särskilt intresse i detta sammanhang är Edingsvägens anslutning till Fjällvägen. Förvaltningsutskottet har i skrivelse den 12/1 1970 avgivit yttrande över föreslagen ändring av stadsplanen för denna del av Uddevalla. Eftersom det är svårt att i detta avseende skilja konsekvenserna av de olika trafiksystemen åt är det enligt förvaltningsutskottets uppfattning nödvändigt att trafiken och dess olägenheter, buller och luftföroreningar, bedöms ur ett helhetsperspektiv. Av den anledningen bör den fortsatta handläggningen av ärendena rörande stadsplaneförslagen avseende dels Genomfartsleden, dels Edingsvägens anslutning till Fjällvägen m. m. ske samtidigt. I detta sammanhang torde dessutom erfordras en översiktlig bedömning av de framtida trafikförhållandena i den del av staden som ligger öster om de delar som stadsplaneförslagen omfattar.

I bestämmelserna som tillhör stadsplaneförslaget Genomfartsleden anges i 3 § mom. 1 att "Å med u betecknad mark får icke vidtagas anordningar som hindrar framdragande eller underhåll av underjordiska allmänna ledningar".

På lasarettstomtens norra del finns två u-områden. Eftersom denna del av tomten är det enda reservområde som finns för ytterligare utbyggnad av lasarettets primära funktioner måste detta område kunna användas så effektivt som möjligt. Av den anledningen synes det angeläget att förutsättningarna för disponering av denna mark ej begränsas. Därför föreslås en sådan ändring av stadsplaneförslaget att de på lasarettstomten angivna u-områdena kan utgå. För den händelse detta inte är tekniskt möjligt bör landstinget i varje fall ej vara bundet till de i förslaget angivna lägena för u-områdena, utan äga rätt att efter samråd med Uddevalla stad ändra dessas lägen om så erfordras vid den kommande utbyggnaden av lasarettet.

I 4 § i bestämmelserna anges "Med A och H betecknade områden får endast bebyggas till en tredjedel". Med hänvisning till lasarettstomtens begränsade areal föreslås en tilläggs-klausul motsvarande den som anges i 7 § för byggnadshöjd. Detta skulle innebära att de i

detta avseende för landstingets del aktuella områdena för särskilt fall och under vissa förutsättningar medges att bebyggas mer än till en tredjedel.

Lasarettet besöks dagligen av ett stort antal personer. Man torde böra räkna med att antalet besökare kommer att öka, inte minst på grund av om en vårdcentral för öppen vård kan uppföras i anslutning till lasarettet. Många av dessa personer är handikappade varför stora krav måste ställas på transporter till och från lasarettet. För de personer som färdas med bussar erfordras särskilda anordningar. En gångtunnel under Fjällvägen är enligt förvaltningsutskottets uppfattning den bästa lösningen. På bifogade skiss redovisas lägen för en gångtunnel samt hållplatser för bussar. I stadsplanen bör, i enlighet med vad som anges i 3 § i bestämmelserna, detta trafikområde betecknas med x.

Med undantag av ovan föreslagna ändringar och tillägg har förvaltningsutskottet inte något att erinra mot innehållet i stadsplaneförslaget avseende Genomfartsleden, Västra delen. Därest de föreslagna ändringarna och tilläggen kan beaktas skulle förvaltningsutskottet med de i beskrivningen i övrigt angivna förutsättningarna därför kunna tillstyrka stadsplaneförslaget. Men då detta, som ovan anförts, sammanhänger med föreslagen ändring av stadsplan för annan del av staden, till vilket förslag landstinget skall återkomma sedan tekniska utredningar om bland annat buller och luftföroreningar utförts, anser sig förvaltningsutskottet ännu inte kunna ta slutgiltig ställning till det nu avlämnade förslaget om Genomfartsleden.

Göteborg den 31 mars 1970  
På förvaltningsutskottets vägnar  
*Sven Ahlberg*

Till Byggnadsnämnden.

Som svar på remiss angående västra delen av genomfartsleden anföres följande från socialmedicinsk synpunkt.

Stadsläkaren har på vanligt sätt deltagit i behandlingen av ärendet från omgivningshygienisk synpunkt i hälsovårdsnämnden, till vars yttrande hänvisas.

Härutöver kan framhållas, att vissa bostadskvarter utmed vägen med säkerhet kommer att få högre utomhusbullernivåer än de 50 dB(A), som Statens Planverk föreslår som norm. Treglasfönster som korrigerande faktor medför väsentliga olägenheter av inte minst psykologisk art — de måste av denna anledning som regel vara öppningsbara. Härigenom fordras minuttöst underhåll. Treglasfönster betraktas på socialmedicinskt håll inte som en standardökning utan som en standardsänkning. De torde inte utgöra en godtagbar lösning av problemet med uppkommande för höga inomhusbuller.

Såsom hälsovårdsnämnden framhåller kan nämnden bli tvingad utdöma lägenheter som bostäder utmed leden.

Frågan om kostnadsfördelningen för att eliminera bullerolägenheterna är ännu olöst. En synes det som om kommunen skulle få bära skyddsanordningarnas bekostande utmed motorvägen. Detta utgör en tung och måhända opåräknad utgift, om vilken klarhet måste vinnas innan vägbygget påbörjas. Det förtjänar också påpekas att kommunen såsom byggherre också torde kunna få inlösenanspråk av oberäknad natur riktade mot sig enligt immissionslagen, som nu är i kraft, i händelse sanitära olägenheter utöver de beräknade kan visa sig uppstå utefter leden.

Uddevalla den 28 februari 1970  
*Stig Fritzell*



Drätselkammaren, Uddevalla

Förslag till teknisk utformning av västra delen av motorvägen genom staden och därav föranlett stadsplaneförslag har presenterats. Det är möjligt att förslaget rent vägtekniskt är ett bra förslag. Beslutsfattarna — de politiska instanserna — har emellertid att ta hänsyn till och väga också andra faktorer än den rent tekniska utformningen. Sådana faktorer är miljömässiga (buller, avgaser, estetiska värden) liksom kostnader för samhället och enskilda, såväl direkta som indirekta.

I samband med att planförfattarna presenterade sitt förslag sades enl. tidningsreferat: "På grund av förslagets stora omfattning är det dock mycket svårt att tänka sig några ändringar i detta skede." Detta sagt innan ännu någon politisk instans ens diskuterat frågan. Det är att hoppas, att tidningsreferatet var felaktigt. Det kan inte vara en uppgift enbart för vägtekniker att väga alla faktorer i ett projekt, som skulle få så stora konsekvenser för staden och dess befolkning som just detta. Att göra denna avvägning måste ankomma på de politiskt beslutande och i nära kontakt med allmänheten. I detta avseende måste de politiskt ansvariga betraktas som experter.

Det är naturligtvis mycket svårt för den enskilde ledamoten i drätselkammaren och stadsfullmäktige att på egen hand skaffa sig den information som är nödvändig för att kunna göra en helhetsbedömning. Bl. a. torde de flesta ledamöterna sakna tid härför. Det bör vara en stadens uppgift att skapa förutsättningar för den enskildes bedömning av projektet med alla faktorer beaktade.

Enligt vår mening är därför vissa åtgärder från stadens sida absolut nödvändiga och vi vill här nämna några:

1. Samtliga partigrupper erhåller en samling material, som kan vara av värde för bedömningen. Ex. trafikutredningar, buller- och luftundersökningar, principbeslut, yttranden etc. som gjorts i staden eller i anslutning till motorvägsbygget, såväl östra som västra delen.
2. En utredning verkställs som visar alla kostnader för hela motorvägsbygget inkl. alla indirekta kostnader, som ex. för omläggning av andra trafikleder, bullerskydd, intrångsersättningar, nya bostadsområden för boende i inköpta eller svårt bullerstörda fastigheter etc.
3. Representant(er) för samtliga partigrupper ges möjlighet att sammanträffa med experter som kan beröras av ev. motorvägsbygge genom staden såsom repr. för vägverket, experter på buller, avgasernas verkningar, miljöexperter av annat slag etc. Därvid skall möjlighet ges inte bara till "information" utan också till diskussion om alternativa lösningar av olika trafikproblem i staden.
4. En bred informationskampanj organiseras för allmänheten. Där bör olika experter få framträda liksom repr. för de politiska partierna i staden. Bland experter som bör ingå bland informatorerna menar vi bl. a. beträffande vägbyggnad, trafikproblem, buller, avgaser, allmän bostads- och stadsmiljö.
5. Ett remissförfarande, som går utanför traditionella instanser och ger möjlighet och tid för alla organisationer i staden att avge yttrande. Beställda yttranden bör söka erhållas av olika statliga organ och länsmyndigheter samt av experter på olika områden, som inte direkt inkopplas vid ett vanligt remissförfarande.

Vi anser att åtgärder i den riktning vi skisserat är nödvändiga vid ett projekt som detta. Det är inget "vanligt" stadsplaneärende. De beslut som de förtroendevalda skall fatta kommer att vara av oerhörd betydelse inte bara för dagens Uddevallabor utan för kommande generationer i staden. Om den kommunala demokratin inte bara skall vara en ordsamman-

ställning kan beslut i ett ärende som detta inte fattas med den i stadsplaneärenden traditionella informationen.

Vi hemställer att drätselkammaren måtte besluta i enlighet med vad vi "skisserat" och i den mån det är nödvändigt framlägga förslag härom till stadsfullmäktige.

Uddevalla den 8 mars 1970  
VPK:s stadsfullmäktige-grupp  
*Olof Nilsson*

TELEVERKET  
Telekontoret i Uddevalla  
Anläggningssektionen

Uddevalla Stads Byggnadsnämnd  
Box 50  
451 00 UDDEVALLA

3.4.1970

**Genomfartsleden, Västra delen i Uddevalla**

Beträffande förslag till ändring i och utvidgning av stadsplanen för del av Uddevalla, genomfartsleden, västra delen, framhålles för televerkets del följande.

Anläggandet av den nya genomfartsleden på ifrågavarande sträcka medför omfattande omläggningar av tre riks- och landskablar samt ett flertal abonnentkablar av varierande storlek upp till 900 ledningspar. För riks- och landskablar föreligger nyttjanderättsinteckning för kablarnas nedläggande och bibehållande i fastigheterna f d Kasen 1<sup>1</sup>, Brattås 1<sup>1</sup>, Kurveröd 1<sup>2-5</sup> samt Sörvik 1<sup>2</sup>, 1<sup>3</sup>, 1<sup>4</sup> och 1<sup>11</sup>. Televerket förbehåller sig rätten att utfå ersättning av Uddevalla stad för flyttning av dessa kablar på den sträcka, där de sålunda ursprungligen nedlagts på enskild mark.

*Sven Jansson*  
Teledirektör

KUNGL KAMMARKOLLEGIET

Byggnadsnämnden, Uddevalla

1.4.1970

**Ändring och utvidgning av stadsplanen för del av Uddevalla, Genomfartsleden, Västra delen (Kärre—Fjällvägen)**

Kammarkollegiet har genom länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län fått del av förslaget, som berör allmänt vattenområde.

Kollegiet får härmed meddela att kollegiet inte funnit anledning till erinran mot förslaget.

På kammarkollegiets vägnar:

*Nils Edling*

Byggnadsnämnden  
Box 50, 451 00 UDDEVALLA

21.9.1970

**Uddevalla stadsplaneförslag, genomfartsleden, västra delen**

Refererande till Edert brev av den 2.9.1970 jämte bifogade kartor beträffande rubricerade få vi härmed framföra följande.

Vi har nu granskat översänt kartmaterial. Därvid har vi icke funnit något att erinra emot förslaget med undantag av det utvidgade öta-området för europaväg 6.

Vi hänvisa härvid till vårt brev av den 10.9.1970, samt utgå ifrån att om så skulle erfordras ett dispensförfarande kan tillämpas efter förhandling från fall till fall, vilket även beröres vid sammanträde på Rådhuset den 21.5.1969 med bland andra representanter från Vägverket.

Med vänlig hälsning

UDDEVALLAVARVET AB

Anläggningsavdelningen

*O. Krok*

Byggnadsnämnden  
Box 50, 451 00 UDDEVALLA

10.9.1970

**Betr. stadsplaneförslag, genomfartsleden, västra delen.**

Vid en första granskning av reviderat kartmaterial översänt till oss den 2 september 1970 ha vi funnit följande:

Spärrområdet för nuvarande E6:an med stadsplanebeteckningen öta har avsevärt utvidgats jämfört med tidigare visat på kartmaterial som översänts till oss för granskning i januari 1970.

Det utvidgade området berör hela varvsområdets norra gräns mot E6:an. Inom detta område skall under det närmaste året bland annat vår fartygsbädd nr III samt anslutande kranbanor förlängas.

Vi få därför omgående anhålla om anvisning vilka åtgärder som eventuellt måste vidtagas från varvets sida för att denna byggnation skall kunna utföras om stadsplanen inom kort kommer att fastställas enligt senaste förslag.

Helt naturligt hade vi varit tacksamma för en förhandsinformation i likhet med vad som skedde när SJ ändrade sitt skyddsområde runt Bohusbanan.

Betr. ändringens eventuella övriga konsekvenser återkommer vi med yttrande sedan vi granskat hela det reviderade förslaget enligt föreläggande senast den 22.9.1970.

Med vänlig hälsning

UDDEVALLAVARVET AB

Anläggningsavd

*O. Krok*

Byggnadsnämnden  
Box 50, 451 00 UDDEVALLA

6.8.1970

**Stadsplaneförslag, genomfartsleden, västra delen**

Refererande till sammanträde med arkitekt NÅ Hulthén den 1.7.1970 beträffande rubricerade få vi härmed meddela att vi godkänner den av SJ begärda utökningen av område vid järnvägs-spår som icke får bebyggas.

Med vänlig hälsning

UDDEVALLAVARVET AKTIEBOLAG

Anläggningsavdelningen

*O. Krok*

28.4.1970

Vattenbyggnadsbyrån  
Arkitekt Birger Jansson  
Box 2203, 403 14 GÖTEBORG 2

**Stadsplaneförslag, genomfartsleden, västra delen**

Refererande till Ert brev av den 23.1.1970 samt vårt brev av den 19.2.1970 få vi härmed framföra följande kompletterande kommentar.

Syrgasvägens anslutning till Kurverödsvägen är icke visad att beröras av stadsplanen för närvarande.

Vi önska att denna väganslutning medtages i stadsplanen redan nu.  
Samma gäller för den planerade förbindelsevägen i Kasenområdets västra del.

Med vänlig hälsning

UDDEVALLAVARVET AB

Anläggningsavdelningen

*O. Krok*

Skredsviks Kommun  
Byggnadsnämnden  
Utdrag sammanträdesprotokoll

Sammanträdesdatum 19/2 1970

Uddevalla Byggnadsnämnd  
451 00 Uddevalla

§ 52

Yttrande över ett av Vattenbyggnadsbyrån upprättat förslag till genomfartsled genom Uddevalla.

I de delar vägsträckningen berör Skredsviks kommun har byggnadsnämnden intet att erinra.

SKREDSVIKS KOMMUNALKONTOR

*Evert Gehlin*

LANDSANTIKVARIEN  
i Göteborgs och Bohus län  
Uddevalla

Till Byggnadsnämnden i Uddevalla

**Ang. ändring i och utvidgning av stadsplanen för del av Uddevalla, Genomfartsleden, Västra delen (Kärra—Fjällvägen), Uddevalla.**

För antikvarisk granskning har från Eder den 9/3 d. å. inkommit handlingar i rubricerade ärende. Efter granskning får jag härmed anföra följande.

Inom området för stadsplaneförslaget finns två fasta synliga fornlämningar, nämligen ett röse, registrerat som Uddevalla 2, beläget å Kasen, och ett röse, reg. som Herrestad 20, å Kärra nås. Rösena, som båda är angivna å Ekonomiska kartan, bladet 58 SV resp. 57 SO, är inte berörda av ändringarna i förslaget.

Inom stadsplaneförslagets område finns också ett litet antal icke synliga fasta fornlämningar. Bland dessa är en stenåldersboplats, registrerad som Herrestad 106, direkt berörd av genomfartsleden, eftersom boplatsen utgöres av åkern närmast öster om östra järnvägstunnelmynningen å (enl. Ekon. kartan) Sörvik 1:2. Denna fornlämning måste bli föremål för viss arkeologisk undersökning. Framställning härom göres till riksantikvarieämbetet.

Inom området för förslaget ligger också ett litet antal byggnader av visst kulturhistoriskt intresse, vilka inte torde kunna bevaras. De viktigaste bland dessa torde vara Villa Ardmöre, mangårdsbyggnaden å Brattås samt byggnader å Kärragård. Dessa och möjligen några andra bör före rivning vara fotograferade och uppmätta.

Uddevalla den 7 april 1970.

*Ake Fredsjö*

SVENSKA RIKSBYGGEN

Byggnadsnämnden i Uddevalla  
Kilbäcksgatan 15, 451 00 UDDEVALLA

**Betr. förslag till ändring av stadsplan för Nya genomfartsleden,  
Västra delen, Uddevalla**

Undertecknad bostadsrättsförening är ägare till fastigheterna Mercurius nr 2, 5, 6, 7 och 8. Å dessa fastigheter är uppförda 3 bostadshus inrymmande 32 lägenheter, vilka samtliga är upplåtna med bostadsrätt. Huset uppfördes 1941—42.

Upprättat planförslag innebär att byggnaden å tomt nr 2 skall rivas. De övriga två byggnaderna ligger inom bullerzonen och har härför erhållit beteckning H, vilket betyder att dessa när genomfartsleden är utbyggd och tagen i bruk kan användas för handel, hantverk och dyl. verksamhet.

Föreliggande planförslag är således helt förödande för föreningens verksamhet och kan vi därför godkänna detsamma endast under förutsättning att staden garanterar inlösen av samtliga våra fastigheter.

Högaktningsfullt

RIKSBYGGENS BOSTADSRÄTTSFÖRENING 1 UDDEVALLA u. p. a.

*Harald Andersson*

Till Byggnadsnämnden i Uddevalla stad

Ang. förslag till stadsplan för del av Uddevalla, genomfartsleden  
Västra delen (Kärra Fjällvägen)

Sedan undertecknad Pripp-Bryggerierna AB, ägare av fastigheten kv Utsikten samt stg 1588 och 420 i Uddevalla, tagit del av rubr stadsplan får bolaget härmed framföra följande erinringar mot förslaget.

I förslaget har bolagets mark utlagts som A-område, vilket vi protesterar mot eftersom detta innebär en allvarlig begränsning av vår byggnadsrätt. Enligt nu gällande stadsplan får ifrågavarande mark disponeras såväl för industri- som bostadsändamål och denna rätt kräver vi skall bibehållas, då några bärande skäl ej framlagts som styrker behovet av den föreslagna ändringen av ändamålsbestämmelsen.

Under återopande av vad sålunda anförts, får bolaget hemställa om sådan omarbetning av de föreslagna stadsplanebestämmelserna att sådan bebyggelse tillåtes å vårt område som kan tillfredsställa våra krav.

Göteborg den 26 mars 1970

PRIPP-BRYGGERIERNA AKTIEBOLAG

*Bertil Nyström*

*Bertil Bengtsson*

## KUNGL. PATENT- OCH REGISTRERINGSVERKET

Utdrag ur aktiebolagsregistret angående bolag nr 540 registrerat den 12 april 1897.

**Pripp-Bryggerierna Aktiebolag med säte i Göteborg:**

Registeruppgift:

Den 4 februari 1969 och den 2 februari 1970 beslöts den ändring i bolagsordningen, att ord. bolagsstämma skall hållas under januari eller februari. Styrelsen utgöres av Sten Theodor Stensson Ankarcrona, Stockholm, Gunnar Ludvig Engellau, Göteborg, Pehr Gustaf Victor Gyllenhammar, Göteborg, Sven Ludvig Hammarskiöld, Malmö, Ernst Franz Johan Hartmann, Göteborg, Nils Holger Holgersson, Stockholm, John Erik Malmquist, Malmö, Carl Bertil Andreas Odelfelt, Stockholm, Gösta Sverdrup, Carabbia, Schweiz, och Lars Gustaf Olof Wirström, Stockholm, med Christian Gerhard Ameln, Djursholm, Philip Göran Philipson, Västerås, Karl Åke Mattias Pihlgren, Söndrums kommun, Hallands län, och Kurt Melker Rydé, Lidingö, såsom suppleanter. Verkställande direktör är Holgersson och vice verkställande direktör Rydé. Firman tecknas, förutom av styrelsen, av Hartmann, Holgersson och Odelfelt var för sig eller av styrelsens övriga ledamöter och suppleanterna samt Holger Magnus Areskoug, Stockholm, Bertil Bengtsson, Göteborg, Anders Bertil Bergström, Göteborg, Karl Göte Alexius Bergström, Stockholm, Nils Svante Berntsson, Österåkers kommun, Stockholms län, Gunnar Olof Erngisle Hyltén-Cavallius, Stockholm, Karl-Axel Fagerberg, Djursholm, och Knut Evald Sandegren, Stockholm, två i förening.

Bolagets tidigare firmor:

Aktiebolaget J. K. Pripp & Son, reg. den 12 april 1897.

Aktiebolaget Pripp & Lyckholm, reg. den 27 april 1927.

Registreringsbevis

Att denna kopia innehåller de senaste i aktiebolagsregistret för ifrågavarande aktiebolag *beträffande styrelse, verkställande direktör och firmateckning* intagna uppgifter betygar

Stockholm den 23.2.1970

I tjänsten

G. Nordström

Till Byggnadsnämnden, Uddevalla

**Betr. ungdomsgården Sörvikshöjd, belägen å stg 2070 + 2083**

Enligt förslag till stadsplan för Uddevalla, Genomfartsleden, Västra delen, kommer den mark, där rubr. fastighet är belägen att disponeras som industriområde, vilket innebär, att den framdeles ej kan användas för det ändamål, som avsetts vid förvärvet och som den hittills använts för. Det är därför svårt för oss att acceptera den föreslagna ändringen ifråga om markanvändningen.

Enligt uppgift kommer nuvarande vägförbindelse att ingå i Sörviksvarvets område. Vi förutsätter dock, att tillfartsmöjligheten till vår fastighet inte härigenom omöjliggöres eller försvåras. Likaså förutsättes, att den vid köpet av marken tillförsäkrade rätten till vattentillgång, inte inskränkes.

I övrigt förbehåller vi oss rätt att senare inkomma med event. anspråk på skälig ersättning för det intrång i vår rätt, som den ändrade stadsplanen kan komma att innebära.

Uddevalla den 2 april 1970.

Uddevalla baptistförsamling

Betels ungdomsförening

Sven Köllerström

Box 25, 451 01 Uddevalla 1

KOOPERATIVA FÖRBUNDET

1970 03 24

Byggnadsnämnden i Uddevalla stad  
Box 50, 451 00 UDDEVALLA

Angående stadsplaneförslag "del av Uddevalla, västra delen/Kärra—Fjällvägen".

I det utställda förslaget angränsar den av Kooperativa förbundets ägda fastigheten stadsägan 1963 E planområdet.

Fastigheten är bebyggd med en lagercentral, som efter en tillbyggnad i söder upptar en större yta än som redovisas på grundkartan.

Det har visat sig att utrymmet norr om lagercentralen är knappt tilltaget, med hänsyn till hanteringen inom "tomten" och möjligheter till lämpliga biluppställningsplatser. I detta sammanhang bör observeras att tomtdelen öster om lagercentralen består av ett högt berg.

På grund av det anförda får vi hemställa att förslaget ändras på sådant sätt att ett område, förslagsvis det som skrafferats på bifogade skiss, omföres till kvartersmark. Om detta i tidigare plan utlagts till allmän platsmark inför ovissheten om hur framtida trafikområden skulle utformas, synes oss föreliggande stadsplaneförslag på ett radikalt sätt lösa trafikfrågorna.

Vi emotser tacksamt överläggningar i frågan.

Högaktningsfullt  
KOOPERATIVA FÖRBUNDET (KF)  
ekonomisk förening  
Fastighetssektionen  
*Tor Gunsell*

KOOPERATIVA FÖRBUNDET

18 09 70

Byggnadsnämnden i Uddevalla stad  
Box 50, 451 00 UDDEVALLA

**Reviderat förslag till ändring m m av stadsplan genomfartsleden,  
västra delen (Kärna—Fjällvägen)**  
(Utställningstid: 7.9—21.9 1970)

I det reviderade förslaget synes hänsyn ha tagits till de synpunkter som Kooperativa förbundet anförde i skrivelse den 24.3.1970 med anledning av tidigare utställt förslag. Gränsen för planförslaget har nu förskjutits åt norr och nordöst i förhållande till den av Kooperativa förbundet ägda stadsägan nr 1963 E.

Revideringen medför inte i och för sig att de framförda önskemålen är tillgodosedda, men undanröjer de hinder ur plansynpunkt, som det tidigare förslaget innebar. Detta vill vi emellertid fatta så att man från stadens sida är beredd att tillmötesgå ett genomförande av de av Kooperativa förbundet framförda önskemålen om markdispositionen i den utsträckning som det nu framlagda stadsplaneförslaget möjliggör. Om detta antagande är riktigt har Kooperativa förbundet ingen erinran mot det nu framlagda förslaget.

Högaktningsfullt  
KOOPERATIVA FÖRBUNDET (KF)  
ekonomisk förening  
Fastighetssektionen  
*Tor Gunsell*



Byggnadsnämnden, Uddevalla

Undertecknad har efter kallelse från Byggnadsnämnden den sjätte mars tagit del av upprättat planförslag. Mot den västra delen av genomfartsledens sträckning och stadsplanen som den är upprättad, har jag i princip inget att erinra.

Enligt planen är min hyresfastighet Underås 2 belägen, där genomfartsledens sträckning går och måste, när planen blir godkänd, bort. Redan nu vill jag poängtera vilket oerhört stort ingrepp i mitt enskilda ägande detta kommer att förorsaka den dag, då planen är genomförd. Jag skall i korthet redogöra för några av de följdverkningar, som jag kommer att drabbas av.

Fastigheten, som har ett centralt, öppet och ostört läge, inköptes år 1951. Under hela tiden som jag varit ägare, har jag själv utfört arbetet med skötseln, underhåll och förbättringar, och på grund härav lämnar fastigheten bra avkastning, som utgör mitt uppehälle. En rymlig och trivsam lägenhet i fastigheten har sedan snart tjugo år varit och är fortfarande hemmet för mig och min familj.

När man kommit över medelåldern, och det man planerat för framtiden ändras, därtill tvingad att omplanteras i ny miljö, är det mycket stora problem, som man ställs inför. Detta torde i största möjliga utsträckning beaktas vid ärendets fortsatta handläggning.

Uddevalla den 20.4.1970

*Erling Trogen*

Uddevalla den 2/4 1970

Byggnadsnämnden, Box 50, Uddevalla.

Som ägare till fastigheten Saturnus 2, Jarlsg. 9, har jag en del erinringar mot genomfartsleden, Västra delen (Kärra—Fjällvägen) Bl. a. då motorvägsbuller, avgaser o. d. Så försvinner ju den enda affären vi har på Underås och i samband med detta blir det ju flera besök i centrum av stan och dit blir det ju sämre och komma än det för närvarande är. Och även många andra olägenheter gör att fastighetens värde kommer att sjunka betydligt.

Högaktningsfullt

*Joel Jansund*

Till Byggnadsnämnden i Uddevalla, Box 50, Uddevalla.

Med anledning av förslaget till ändring av stadsplanen för genomfartsleden, västra delen, vill jag härmed förbehålla rätten, att vid event störningar på grund av trafiken förbi stg 1685 återkomma med klagomål och krav.

Enär fastigheten är bebodd av hyresgäster och trafiken för deras del kan bli en "sanitär olägenhet" och hyresgästerna kan komma med krav på mig att skaffa en annan bostad åt dem.

Uddevalla den 31 mars 1970

Högaktningsfullt

*Edmund Karlsson*

Östra Gröngatan 5, 451 00 Uddevalla

Uddevalla den 24 mars 1970

Till Byggnadsnämnden i Uddevalla.

Med anledning av Edert brev av den 4 mars 1970, angående genomfartsleden (Kärra—Fjällvägen) västra delen, erinringar mot planförslaget.

Undertecknad är helt emot en motorväg genom staden.

Vad en sådan betyder för buller, avgaser, trivsel och allt annat, bör var och en förstå.

Vi är ej intresserad av att behöva flytta från en lugn och harmonisk plats med bra läge, där man trivs.

Därmed tycker min fru och jag att vi klargjort vår inställning.

Högaktningsfullt

*Sune Erlandsson*

Adr. Norra Järnvägsгатan 18 A, Uddevalla. Tel. 0522/17649.

Fastighet Östra Gröngatan 1<sup>8</sup>

Uddevalla den 23/3 1970.

Undertecknad har tagit del av den föreslagna vägsträckningen av motorvägen, förbi varvet. Med anledning av detta, får jag på det bestämdaste protestera mot den föreslagna sträckningen.

Såsom ägare till fastigheten stäg. 1657, förbehåller jag mig rätten till full ekonomisk ersättning, för det intrång jag åsamkas, om vägbygget trots detta kommer till stånd.

*Rickard Kristiansson*

Pl 5160, 451 00 Uddevalla

Till Uddevalla Stad

Byggnadsnämnden

Har emottagit Eder kallelse och tillkännagivande av den 4 mars 1970, gällande stadsplaneförslag för delen Kärra—Fjällvägen, Genomfartsleden.

Jag inlägger härmed min erinran mot detsamma i anledning av det intrång, som kan komma att förorsakas mig och min familj i vårt boendeförhållande och såsom fastighetsägare å Sörvik stg. 2070.

Ersättningsanspråk kommer att av mig framställas och skall dessa vara reglerade och likvid erlagd minst ett år innan ifrågavarande intrång begynner.

Uddevalla den 2 april 1970

Högaktningsfullt

*Evald Harjula*

Till Uddevalla Stad

Mottagit Eder kallelse och tillkännagivande av den 4 mars 1970, gällande stadsplaneförslag för Västra delen Kärra—Fjällvägen, Genomfartsleden.

Jag inlägger härmed min erinran mot detsamma i anledning av det intrång, som kan komma att förorsakas mig och min rörelse, min familj och vårt boendeförhållande å Sörvik 1:12 Stg. 2081—2082.

Ersättningsanspråk kommer att av oss framställas och skall dessa vara reglerade och likvid erlagd minst ett år innan ifrågavarande intrång begynner.

Uddevalla den 31 mars 1970

Högaktningsfullt

*Axel R. Borg*

*Roger Borg*

Till Uddevalla Stads Byggnadsnämnd.

**Axel Emil Fredriksson, Skandiavägen 2 A, Uddevalla.**

Undertecknad får härmed vördsamt anföra besvär över uppgjord ändring och utvidgning av stadsplanen för del av Uddevalla, Genomfartsleden västra delen Kärra—Fjällvägen evad ändringen skulle medföra att den av mig ägda sommarstuga skulle ligga inom genomfartsområdet och bli föremål för rivning.

Skulle detta bli fallet, anser jag att staden måtte inlösa sommarstugan och hålla mig skadelös.

Uddevalla den 1 april 1970

*Emil Fredriksson*

Till Byggnadsnämnden i Uddevalla.

**Avsändare:** åkeriägaren Hilding Gösta Vilhelm Olsson, Sörvik, 451 00 Uddevalla.

**Ärende:** erinran mot förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen för del av Uddevalla, Genomfartsleden, Västra delen (Kärra—Fjällvägen).

Undertecknad är ägare till fastigheten med beteckningen Stg 2077 å det område, som beröres av den föreslagna stadsplaneändringen. Å fastigheten finnes boningshus, som lämnar bostad åt mig och min familj.

Under år 1969 ansökte jag hos byggnadsnämnden om byggnadslov för tillbyggnad av fastighetens boningshus. Det gällde ett rätt påkostat förslag med avsikt, att få större utrymme för familjen, som växer. Emellertid fick jag avslag på min framställning under den motiveeringen, att det var avsett till industrimark på området.

Jag har nu för avsikt att inkomma med ansökan om ett tillbygge av enklare slag till en kostnad av 7.000—8.000 kronor med enklare grund och enklare utförande i övrigt. Därigenom skulle man kunna tänka sig att utnyttja stället under den tid, som återstår, intill dess exempelvis staden övertager bebyggelsen på området eller annan ändring sker.

Med åberopande härav får jag göra erinran mot planförslaget i det avseendet, som förtägar mig och min familj rätten till en bättre bostad. Mot en ändring av det slaget, att jag ej har möjlighet att utvidga min bostad på tänkt sätt, protesterar jag på det bestämdaste. Visserligen kommer den enskilde medborgaren alltid till korta, när det gäller stora omändringar i samhället, men detta bör ej bli fallet i den omfattning, att det blir till betydande men för innebyggaren.

Uddevalla den 1 april 1970.

*Hilding Olsson*

Till Byggnadsnämnden i Uddevalla.

**Avsändare:** Bladh, Kurt Olof, Sörvik, 451 00 Uddevalla.

**Ärende:** erinran mot förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen för del av Uddevalla, Genomfartsleden, Västra delen (Kärra—Fjällvägen).

Undertecknad är ägare till fastigheten med beteckning Stg 2079 å det område, som beröres av den föreslagna stadsplaneändringen. Å fastigheten finnes boningshus, som lämnar en, om dock ringa tilltagen bostad för mig och familjen.

För att få bättre utrymme har jag för avsikt att inom den närmaste tiden göra en ansökan om tillbygge till det nuvarande boningshuset. Det gäller ej så stort eller så påkostat tillbygge. Kostnaden skulle kunna tänkas bli cirka 7—8.000 kronor och tillbyggnadens yta cirka 15 å 20 kvadratmeter. Genom en sådan tillbyggnad skulle man kunna tänka sig att utnyttja stället

intill dess exempelvis staden övertager bebyggelsen på området eller annan ändring sker. Huvudsaken är att pågående planläggning ej lägger hinder i vägen för mina planer.

Med åberopande härav får jag göra erinran mot planförslaget i det avseendet, som förta-  
ger mig och min familj rätten till en bättre bostad. Mot en ändring av det slaget, att jag ej  
har möjlighet att utvidga min bostad på tänkt sätt, protesterar jag på det bestämdaste. Visser-  
ligen kommer den enskilda medborgaren alltid till korta, när det gäller stora omändringar i  
samhället, men detta bör ej bli fallet i den omfattning, att det blir till betydande men för  
innebyggaren.

Uddevalla den 1 april 1970.

*Kurt Olof Bladh*

Till Byggnadsnämnden, Box 50, 451 00 Uddevalla.

**Eder skrivelse av 4.3.1970 beträffande genomfartsleden.**

Det torde vara omöjligt att utan noggranna studier kunna uttala sig om möjligheterna att  
giva genomfartsleden en miljövänligare lösning än den nuvarande.

Frånsett detta ligger det nära till hands för en lekman att ställa frågan: finns statistik till  
grund för den första sträckningen och kapaciteten. Till synes kommer inte trafiken till, från  
och inom staden att underlättas, snarare tvärs om. Kan den rena genomgångstrafiken berättiga  
till de avsevärda belopp en motorväg genom stadens centrala delar kommer att kosta.

Med anledning av de iakttagelser jag kunnat göra kan jag inte annat än avstyrka plane-  
ringen i nuvarande skick.

Högaktningsfullt

*J. Emanuelson*

N. Järnvägsgatan 15, 451 00 Uddevalla

Till Byggnadsnämnden, Uddevalla

**Betr. fastigheten 1<sup>15</sup> (30 stg 2078)**

Enligt förslag till stadsplan för Uddevalla, Genomfartsleden, Västra delen, kommer den  
mark, där rubr. fastighet är belägen, att i stadsplanen disponeras som industriområde, vilket  
innebär, att den framdeles ej kan användas för det ändamål, för vilket jag förvärvat den.  
Helt naturligt har jag därför svårt att acceptera den föreslagna ändringen ifråga om mark-  
användningen och förbehåller mig därför rätt att senare inkomma med event. anspråk på  
ersättning eller inlösen av fastigheten.

Enligt uppgift kommer vägar på angränsande områden att ingå i Sörviksvarvets utvidgade  
område. Jag förutsätter dock att rätten till tillfartsväg och vattentillgång, som genom servitut  
är tillförsäkrad min fastighet, icke inskränkes.

Uddevalla den 2 april 1970.

*Martin Karlsson*

Strömstadsvägen 7 A, 451 00 Uddevalla

Göteborg den 12.3.70

Till svar å eder skrivelse den 6/3 angående genomfartsleden så har jag inget att erinra.  
Om ni ytterligare vill ha kontakt med mig så är min adress

*Yngve Berglund*

(adr) S. Axelsson, Tellusgatan 36, 415 19 Göteborg

Ralf Thorburn, Civilingenjör  
Floragatan 18, 724 61 Västerås

Byggnadsnämnden, Box 50, 451 00 UDDEVALLA

Med rekommenderat brev av den 4 mars 1970 har Byggnadsnämnden underrättat mig om att förslag uppgjorts till ändring i och utvidgning av stadsplanen för del av Uddevalla. Telefonledes har jag erfarit att ändringen bl. a. består i att den söder om Genomfartsleden (E 6) belägna marken i sin helhet utlagts som industriområde.

I egenskap av ägare av fastigheten med nr 94570 00 med beteckningen 30: STG 2122 (Tidigare Kärra 1<sup>18</sup>) vill jag härmed göra följande erinringar mot detta förslag.

Min fastighet utgör f. n. fritidsbostad men är byggd med tanke på att senare kunna vinterbonas och därmed kunna användas som permanentbostad. När tomten avstyckades från stamfastigheten var denna en jordbruksfastighet vilket jag förmodar att den fortfarande är betecknad som. Förutsättningarna för avstyckningen framgår bl. a. av att som servitut i stamfastigheten finnes in-tecknat att ägaren av den avstyckade tomten skall ha rätt till bad å stamfastighetens strand.

Om nu hela området skulle bli industriområde innebär detta dels att min fastighets värde som fritidsfastighet helt spolieras, dels att möjligheterna att i ett senare skede utnyttja den som permanentbostad försvinner. Värdeförstöringen är i första hand av ideell art men kommer otvivelaktigt även att visa sig på det ekonomiska planet för den händelse att jag skulle utbjuda fastigheten till salu.

I egenskap av berörd fastighetsägare måste jag därför yrka avslag på den upprättade stadsplanen till den del den innebär utläggandet av såväl min tomt som den tidigare stamfastighetsens område till industriområde.

Då jag emellertid inser betydelsen för Uddevalla stad att få tillgång till industrimark förefaller det mig rimligt att Staden vill förvärva fastigheten av mig. Principiellt ställer jag mig icke avvisande till en sådan lösning därest Staden skulle ge mig ett för mig godtagbart anbud. Om byggnadsnämnden finner denna utväg tilltalande ber jag härmed Byggnadsnämnden ta kontakt med vederbörlig avdelning inom Stadens förvaltning f. v. b. kontakt med mig.

Jag vill emellertid understryka att mina invändningar mot stadsplaneförslaget kvarstår oförändrade till dess att eventuellt en bindande överenskommelse om överlåtelse träffas mellan Staden och mig.

Västerås den 29 mars 1970

*Ralf Thorburn*

Till Byggnadsnämnden, Uddevalla

Ägare av nedannämnda fastigheter inlämnar härmed besvär över förslag till utvidgning av stadsplanen inom Uddevalla stad, som år 1969 upprättats av V. B. B.

Enligt stadsplaneförslaget kommer nuvarande E 6 att upphöra som förbindelse med staden inom gamla varvsområdet.

Detta kommer att föra med sig, att våra vägförbindelser med Uddevalla, såväl med egna transportmedel som bussurer, kommer att omöjliggöras.

Med anledning av detta har vi som yrkande, att i första hand få behålla nuvarande E 6 såsom varande den naturligaste och framförallt kortaste vägen. Att som alternativ två, få garanterad förbindelse med planerade Kurverödsleden via syrgasverksvägens förlängning.

Uddevalla den 1 april 1970

*Aron Bladh*  
äg. stg. nr 2102

*Johan Olsson*  
äg. stg. nr 2100

*Einar Berggren*  
äg. stg. nr 2101

Byggnadsnämnden, Uddevalla.

Besvär över förslag till utvidgning av stadsplanen över Västra genomfartsleden (Fjällvägen—Kärra) inom Uddevalla stad, upprättad år 1969 av V. B. B.

Enligt stadsplaneförslaget avses vår fastighet stä. 2106 och angränsande bostadsbebyggelse att ingå i ett större industriområde.

Med hänsyn till den omfattning här befintlig bostadsbebyggelse utgör yrkar vi på att denna bebyggelsegrupp antingen undantages från fastställelse eller redovisas i stadsplanen för bostadsbebyggelse. Härvid erfordras även att i stadsplaneförslaget redovisas en godtagbar utfartsväg för denna bebyggelsegrupp, samt att denna väg anlägges av staden innan befintlig väg avstänges.

Nu föreslagen redovisning av marken som industriområde medför en betydande värde-minskning å fastigheten, då förmodligen all byggnadsverksamhet utöver rent underhåll kommer att vägras, vilket dessutom medför att fastigheten vid eventuell försäljning kommer att bli föga attraktiv.

Om stadsplanen fastställs i oförändrat skick måste vi därför redan nu yrka på inlösen av vår fastighet till nu aktuellt marknadsvärde.

Högaktningsfullt

*Zackeus Johansson*  
Box 5444 Kärranäs, 451 00 Uddevalla

I ovanstående besvär instämmer undertecknade fastighetsägare.

Stä. 2105	<i>Erik Johansson</i>
„ 2107	<i>Viktor Dirvall</i>
„ 2108	<i>Axel Åberg</i>
„ 2109	<i>Hjalmar Hedlund</i>
„ 2110	<i>Rune Filipsson</i>
„ 2111	<i>Oskar Börjesson</i>
„ 2112	<i>Hedvig Dahlberg</i>
„ 2114	<i>Arne Jansson</i>

## FORTIFIKATIONSFÖRVALTNINGEN

18.2.1970

Uddevalla stads byggnadsnämnd  
Fack  
451 01 UDDEVALLA 1

**Genomfartsleden, Västra delen**

I anledning av att fortifikationsförvaltningen erhållit tillfälle att avge förhandsyttrande över konceptmaterial rörande stadsplan avseende genomfartsledens västra del får förvaltningen anföra följande.

Konceptförslaget omfattar mark, som i sin helhet är belägen söder intressegränsen mellan kronan (I 17) och Uddevalla stad. Förvaltningen vill emellertid redan i detta sammanhang framhålla, att det är angeläget, att trafikfrågorna ordnas på sådant sätt, att en god kommunikation för framtiden kan upprätthållas mellan regementets kasernområde och dess övningsfält i Bulid. Regementschefen bör lämnas tillfälle att framföra försvarets synpunkter i detta hänseende.

Fortifikationsförvaltningen  
Markbyrån  
Marksektion 2  
*L. Kummel*

Byggnadsnämnden  
Kilbäcksgatan 15  
451 00 UDDEVALLA

Hamnstyrelsen har från VBB på remiss erhållit skrivelse av den 2.7.1970 ang. genomfartsleden, västra delen, med önskemål från varvet att flytta gränsen för utfyllnadsområdet i stg 2464 A östra gräns ca 20 m österut.

Under en längre tid har hamnstyrelsen förhandlat med varvet om utbyggnad av Skeppholmsspiren med 150 m. Avsikten var från början att vattendom skulle sökas för 190 m. Med hänsyn till att varvet bedömt ifrågavarande farled mellan fosfatudden och Råskarven vara för smal för de större fartygen, har olika alternativ för inskränkning av hamnutbyggnaden diskuterats. Hamnstyrelsen har vid sina utbyggnadsplaner följt den generalplan för Uddevalla, som upprättats av Vattenbyggnadsbyrån under åren 1947—1950 och antagits av Stadsfullmäktige i Uddevalla år 1959 på förslag av drätselkammaren i skrivelse till Stadsfullmäktige den 9 november 1959.

Inget definitivt ställningstagande har ännu inkommit från varvsledningen om godkännande av det senaste utbyggnadsförslaget på 150 meter. Utbyggnaden är mindre i omfång än som angives i generalplan.

Handlingar med begäran om vattendom har inlämnats av hamnstyrelsen till vattendomstolen med anledning av aktuellt utbyggnadsbehov.

Av allt att döma kommer varvet att andraga synpunkter över utbyggnaden och farhågor för att berörda farled blir för trång för de större fartygen. Farledsbredden, som varit det allvarligaste hindret för varvet att tillåta utbyggnad av hamnen, kommer genom varvets eget utbyggnadsprogram att ytterligare minskas.

Vid önskemål om flyttning av gränsen för utfyllnadsområdet har inga tekniska uppgifter lämnats. Rasvinkel eller stödanordningar vid utfyllnadsområdets gräns har icke angivits och konsekvenserna av utfyllnaden kan ej bedömas.

Hamnstyrelsen kan under hänvisning till här lämnade redogörelse icke tillstyrka en flyttning av utfyllnadsområdet.

Uddevalla den 14 augusti 1970  
Å HAMNSTYRELSENS vägnar:

*Sven-Erik Andersson*  
Ordförande  
*R. Genne*  
Hamnchef

Byggnadsnämnden  
Kilbäcksgatan 15  
451 00 UDDEVALLA

Hamnstyrelsen har mottagit remiss från VBB av den 2.7.70 angående västra genomfartsleden. Yttrande skall vara byggnadsnämnden tillhanda den 10 aug.

Eftersom hamnstyrelsen ej har sammanträde förrän den 12.8, hemställs om förlängd remisstid till den 17.8.

Uddevalla den 27 juli 1970

I tjänsten:  
*R. Genne*  
Hamnchef

Utdrag ur protokoll, fört vid hamnstyrelsens i Uddevalla sammanträde den 18 februari 1970.

---

§ 18

**Ang. förhandsyttrande till byggnadsnämnden över genomfartsleden, västra delen.**

Byggnadsnämnden hade genom Vattenbyggnadsbyrån infordrat förhandsyttrande över genomfartsleden, västra delen.

Efter överläggningar beslöt styrelsen meddela byggnadsnämnden att hamnstyrelsens yttrande av den 3.10.1967 fortfarande gäller, bil. 2.

---

Som ovan

Vid protokollet  
*R. Genne*

Justeras:  
*Sven-Erik Andersson*  
*B. Johansson*

Till Byggnadsnämnden, Uddevalla

Uddevalla hamn är för sin utveckling bl. a. beroende av tillgång till stora plana ytor i anslutning till kajer och till väl utbyggda förbindelser med bebyggelse, industrier m. m. i Uddevallaregionen och med industriorterna i upplandet.

Sedan oktober månad 1965 har Hamnstyrelsen vid olika tillfällen diskuterat de problem, som berör hamnen vid planeringen av västra delen av genomfartsleden.

I skrivelse den 14 mars 1966 gjorde styrelsen Drätselkammaren och Vägförvaltningen uppmärksam på nödvändigheten av att hamnområdet erhåller bekväma och rätt dimensionerade



Hamnstyrelsen kan under hänvisning till här lämnade redogörelse icke tillstyrka en flyttning av utfyllnadsområdet.

Uddevalla den 14 augusti 1970  
A HAMNSTYRELSENS vägnar:

*Sven-Erik Andersson*  
Ordförande  
*R. Genne*  
Hamnchef

Byggnadsnämnden  
Kilbäcksgatan 15  
451 00 UDDEVALLA

Hamnstyrelsen har mottagit remiss från VBB av den 2.7.70 angående västra genomfartsleden. Yttrande skall vara byggnadsnämnden tillhanda den 10 aug.

Eftersom hamnstyrelsen ej har sammanträde förrän den 12.8, hemställs om förlängd remisstid till den 17.8.

Uddevalla den 27 juli 1970

I tjänsten:  
*R. Genne*  
Hamnchef

Utdrag ur protokoll, fört vid hamnstyrelsens i Uddevalla sammanträde den 18 februari 1970.

§ 18

**Ang. förhandsyttrande till byggnadsnämnden över genomfartsleden, västra delen.**

Byggnadsnämnden hade genom Vattenbyggnadsbyrån infordrat förhandsyttrande över genomfartsleden, västra delen.

Efter överläggningar beslöt styrelsen meddela byggnadsnämnden att hamnstyrelsens yttrande av den 3.10.1967 fortfarande gäller, bil. 2.

Som ovan

Vid protokollet  
*R. Genne*

Justeras:

*Sven-Erik Andersson*  
*B. Johannisson*

Till Byggnadsnämnden, Uddevalla

Uddevalla hamn är för sin utveckling bl. a. beroende av tillgång till stora plana ytor i anslutning till kajer och till väl utbyggda förbindelser med bebyggelse, industrier m. m. i Uddevallaregionen och med industriorterna i upplandet.

Sedan oktober månad 1965 har Hamnstyrelsen vid olika tillfällen diskuterat de problem, som berör hamnen vid planeringen av västra delen av genomfartsleden.

I skrivelse den 14 mars 1966 gjorde styrelsen Drätselkammaren och Vägförvaltningen uppmärksam på nödvändigheten av att hamnområdet erhåller bekväma och rätt dimensionerade

tillfartsvägar och att Hamnstyrelsen beredes tillfälle följa detta avsnitt i planeringen. Det gavs också uttryck för behovet av att nuvarande E 6:an — Strömstadsvägen — behålles som förbindelseväg mellan hamnen och Frölandsområdet, sedan staden förvärvat denna egendom, där en naturlig reserv för hamnens expansion finnes. Styrelsen förutsatte då att långsamtgående maskiner, som truckar, traktorer m. fl. icke kunde tillåtas trafikera den nya genomfartsleden, som skulle ges karaktär av motorväg.

I senare överläggningar med representanter för Drätselkammaren, Byggnadsnämnden och Uddevallavarvet har företrädare för Hamnstyrelsen ånyo framhållit det olämpliga i att göra Strömstadsvägen till internt varvsområde om hamnutbyggnad framdeles skulle ske å Fröland.

På grund av det nya läge som uppkommit sedan staden preliminärt träffat avtal med OK om utbyggnad av raffinaderi å hela Frölandsområdet, har hamnstyrelsen vid sammanträde den 13 sept. 1967 på nytt behandlat frågeställningar i anslutning till planeringen av nya genomfartsleden och därvid beslutat meddela Byggnadsnämnden följande:

Hamnstyrelsen har funnit att föreliggande stadsplaneförslag ur allmän synpunkt är olämpligt utformat med hänsyn till hamnens intresse av att bibehålla bästa möjliga förbindelser med områdena väster om Sörviksvarvet.

Om styrelsen endast skall taga hänsyn till dagens och de närmaste årens förhållanden i hamnen, har den dock icke tillräckliga skäl att motsätta sig fastställande av förslaget. Styrelsen har vid detta sitt ställningstagande förutsatt

1. att anslutningarna till genomfartsleden vid Brattås utformas så att även långa och tunga fordon och fordonståg utan svårighet kan komma av och an på leden i båda riktningarna;
2. att de industrier, som skall förläggas till Frölandsområdet endast har behov av sådana transporter till och från nuvarande hamnen, som kan framgå på motorväg och
3. att någon utbyggnad av hamn på norrsidan av Byfjorden icke kommer i fråga.

Uddevalla den 3 oktober 1967

Å HAMNSTYRELSENS vägnar:

*Sven-Erik Andersson*  
ordförande

*R. Genne*  
hamnchef

Utdrag av protokoll, fört vid hälsovårdsnämndens i Uddevalla sammanträde torsdagen den 19 februari 1970.

§ 22.

Upptogs till förnyad handläggning det under § 20 i nämndens protokoll för år 1970 bordlagda ärendet rörande byggnadsnämndens remiss av ett av VBB utarbetat förslag till stadsplan för "Genomfartsleden, västra delen".

I ärendet förelåg ett av hälsovårdsbyrån den 18 februari 1970 avgivet tjänsteutlåtande, vari bl. a. framhålles att en del fastigheter eller delar av dessa i bostadsområdena norr och söder

om genomfartsleden med största sannolikhet kommer att bli så störda av bullret från trafiken på denna led, att detta kan komma att aktualisera en utdömning av en del av bostadslägenheterna i dessa områden.

Till etc. .... Bil. § 22.

Efter föredragning av ärendet beslöt hälsovårdsnämnden att som eget yttrande i ärendet hänvisa till vad hälsovårdsbyrån i ovanintagna tjänsteutlåtande hade anfört.

Denna paragraf förklarades genast justerad.

Som ovan

I tjänsten:  
C. J. Broström

Till Hälsovårdsnämnden.

Genom remiss den 23 januari 1970 har byggnadsnämnden begärt hälsovårdsnämndens yttrande över ett av VBB utarbetat förslag till stadsplan för genomfartsleden, västra delen. Hälsovårdsbyrån får som yttrande i ärendet anföra följande.

I yttrande till byggnadsnämnden den 17 augusti 1967 i samma ärendet framhöll hälsovårdsnämnden bl. a. att det var en brist, att den av Svensk Akustikplanering AB gjorda utredningen "Beräkning och bedömning av bullernivåer vid sidan av planerad motorväg med vissa angränsande gator genom Uddevalla stad" icke hade utsträckts att omfatta fastigheterna i kv. Rydholm, söder om genomfartsleden. Den 16 februari 1970 har VBB presenterat en beräkning av bullret från motorvägen och Fjällvägen även för detta kvarter på så sätt, att en 35 dB-linje inlagts på kartan. Beräkningen gäller endast bullret från vägen, medan bullret från järnvägen och rangerbangården icke kunnat beräknas. Tyvärr saknas också i sammanhanget en beräkning av utomhusbullret. Klart är emellertid, att en del av de i fastigheterna i kv. Rydholm boende kommer att få icke oväsentliga besvär av bullret från genomfartsleden och järnvägen.

Enligt den i maj 1966 utförda bullerutredningen kommer även en del bostadshus i kvarteren Venus och Mercurius att bli svårt utsatta för buller, trots att denna bebyggelse avskärmas från genomfartsleden med en 2,5 m hög jordvall och ovanpå denna en 1 m. hög skärm.

Som en följd av de bullerstörningar, som bostadsfastigheterna i kvarteren Venus, Mercurius och Rydholm således kommer att bli utsatta för torde det vara realistiskt att räkna med, att hälsovårdsnämnden kan bli tvingad att förbjuda att en del av lägenheterna i dessa fastigheter får användas till bostadsändamål.

Beträffande övriga inom stadsplanen och utmed genomfartsleden befintliga bostadsområden synes dessa klara sig relativt väl ur bullersynpunkt.

Vad gäller lasarettet kommer detta enligt nämnda bullerutredning att bli utsatt för betydande bullerstörningar från trafiken på såväl genomfartsleden som Fjällvägen. Vissa åtgärder måste vidtagas för att erhålla en för sjukhuslokalerna någorlunda acceptabel ljudnivå. Då emellertid lasarettet står under Socialstyrelsens direkta tillsyn kan förmodas att styrelsen och landstinget kommer att bevaka sjukhusets berättigade intressen i förevarande fall.

Under förutsättning, att de av Svensk Akustikplanering AB föreslagna bullerdämpningsåtgärderna kommer till stånd och med reservation för att viss omdisponering av bostadsutrym-

mena i kv. Rydholm, Venus och Mercurius kan komma att bli en följd av genomfartsledens dragning genom området, synes ur de intressen hälsovårdsnämnden har att företräda, det föreliggande förslaget till stadsplan för västra delen av genomfartsleden kunna tillstyrkas.

Uddevalla den 18 februari 1970.

I tjänsten:

*C. J. Broström*

*S. E. Olsson*

UDDEVALLA POLISDISTRIKT

17/2 1970

Byggnadsnämnden, 451 00 Uddevalla.

**Skrivelse med konceptmaterial rörande stadsplan avseende genomfartsledens västra del med begäran om förhandsgranskning och yttrande.**

Genomfartsleden synes vara väl planerad med hänsyn till de förutsättningar som finnas. Ett bekymmer härvidlag torde dock vara störande buller från motorfordon, särskilt tyngre sådana, där genomfartsleden passerar lasarettet och även annan bebyggelse av bostadskarakter. Visserligen är avsikten att här begränsa hastigheten till 70 km/tim, vilket dock knappast kommer att helt minska olägenheten. Angeläget är emellertid att de föreslagna hastighetsbegränsningarna på genomfartsleden kommer till stånd. Det bör ävenledes vara angeläget att anlägga någon form av jordvall på de utsatta platserna.

Anslutningen till genomfartsleden från Strömstadsvägen, som ju framgår genom utpräglade bostadsområden kan medföra en fortsatt omfattande trafik, som icke är av lokal karaktär, på denna gata och därigenom en icke önskvärd sammanblandning av lokal- och genomfarts trafik. En anslutning till Skansleden kunde vara ett medel att förhindra en sådan utveckling. Nuvarande trafikbuller på Strömstadsvägen är icke acceptabelt ur någon synpunkt.

Den planerade leden från Skogslyckan över Kurveröd och med anslutning till genomfartsleden vid Kärra synes vara riktig och ändamålsenlig, såväl med hänsyn till nuvarande och framtida bebyggelse i området, som även till det förhållandet att varvets expansion norrut torde kräva en avstängning av E 6:ans sträckning förbi varvet.

Cykel- och gångvägarna är bra planerade, men frågan är väl om dessa båda trafikantgrupper bör blandas på en och samma väg bana. Dessa grupper bör ha skilda vägbanor, särskilt som många unga cyklande eller mopedåkande finnas, som tar ringa eller ingen hänsyn till äldre, handikappade, mödrar med småbarn antingen gående eller i vagn m m. Det förutsättes därför, att planeringen är så avpassad att skilda banor, som tydligt markeras, avgränsar de båda trafikantgruppernas områden från varandra. Ävenledes torde det bli nödvändigt att än mer begränsa den tillåtna lastbredden för cyklar och mopeder än den som följer av bestämmelserna i 59 § 4 mom sista stycket VTF ävensom förbjuda cyklar och mopeder med flera hjul än två att begagna vägarna, då i annat fall möte mellan fordon knappast kan ske, såvida icke körbanebredden är avpassad även med hänsyn till dessa förhållanden.

En god planering torde breddningen och anslutningen till Fjällvägen av Stjärngatan vara, allra helst som denna medför såväl en bekväm förbindelse med varvsområdet som möjliggör utförandet av en bättre och lugnare infart mot lasarettområdet.

I övrigt föranleder granskningen av överlämnat material inga anmärkningar eller kommentarer från trafiknämndens sida.

För trafiknämnden i Uddevalla.

*Stig Stahre*  
ordförande

*Gustaf Hagberg*  
sekreterare

Till Byggnadsnämnden i Uddevalla

**101 42 Uddevalla genomfartsleden, västra delen**

Med anledning av VBB:s konceptmaterial av den 23.1.1970 angående rubricerade lämnar energiverken nedanstående yttrande:

*Elverket*

Vid genomfartsledens anläggande måste transformatorstation, benämnd T 82, belägen vid Nordanvindsvägen flyttas till annan plats. För att trygga elkraftsdistributionen i området an- håller elverket om att ett ES-område införes i stadsplanen för uppförande av en transforma- torstation, som skall ersätta befintlig. Beträffande ES-områdets placering ber vi att senare få återkomma med förslag till lämpligt läge. Därutöver behövs 6" rörgångar genom väg- banken på ett flertal ställen, vilka redovisas senare.

*Värmeverket*

På den aktuella sträckningen av genomfartsleden är värmeverket i behov av att korsa leden på två ställen.

Värmeverket har idag ett ledningsnät i centrala staden och ett ledningsnät på norr. Avsik- ten är att knyta samman dessa ledningsnät med en huvudledning, som kommer att korsa genomfartsleden i förlängningen av Bävebäcksgatan—Vintergatan.

Värmeverket har även för avsikt att uppföra ett kraftvärmeverk, som eventuellt placeras i Brattåsberget, varför vi kan komma att korsa genomfartsleden mellan nuvarande Nordan- vindsvägen och Västra Gröngatan med en fjärrvärme- och en kylvattenledning. Båda dessa korsningar bör utföras med gångbara tunnlar, som bygges i samband med anläggandet av genomfartsleden. Eventuellt kan ytterligare korsning av E6 komma att behövas mitt för Syr- gasfabriken.

UDDEVALLA STADS ENERGIVERK

den 17 februari 1970

*Arne B. J. Larsén*

Till Byggnadsnämnden, Uddevalla

**Ang. förslag till stadsplan för Uddevalla, genomfartsleden, västra delen.**

Stadsingenjörskontorets förhandsgranskning av rubricerat förslag har inte givit anledning till några erinringar.

Gjorda iakttagelser angående vissa detaljer har under hand meddelats planförfattaren.

Planarbetet har pågått under en följd av år och grundar sig på ett kartmaterial som till följd härav i dag inte i alla delar är komplett. Inträffade ändringar synes dock vara så begränsade, att planförslaget bedömts icke bli påverkat härav. Komplettering kan på grund av tidsbrist och årstiden ej heller ske.

Uddevalla den 18 februari 1970.

*Folke Elowsson*

Byggnadsnämnden, Uddevalla

**Förhandsyttrande över konceptförslag till stadsplan för genomfartsleden, västra delen.**

Utredningsplan för genomfartsleden har utarbetats inom en arbetsgrupp bestående av representanter för Statens Vägverk, Uddevalla stads berörda förvaltningar och för projektet anlitade konsulter.

Byggnadskontoret har på arbetsgruppens protokollförda sammanträden haft tillfälle att yttra sig över föreliggande utredning, och i princip fått dessa synpunkter tillgodosedda. Med anledning härav föreligger ingen anledning till erinran ur de synpunkter kontoret har att företräda.

Uddevalla den 17 februar 1970

UDDEVALLA STADS BYGGNADSKONTOR

*B. Björnson*

byggnadschef

*B. Wingqvist*

Byråingenjör

Byggnadsnämnden, Uddevalla

Sedan socialnämnden och barnvårdsnämnden anmodats avgiva yttrande över stadsplaneförslag avseende genomfartsledens västra del har ärendet överlämnats till sociala delegationen för avgivande av ett för socialvårdsförvaltningen gemensamt yttrande.

Med hänsyn till vad som redan förut bestämts beträffande genomfartsledens sträckning genom staden får förvaltningen förklara sig intet ha att erinra mot det föreliggande förslaget.

Delegationen vill dock understryka angelägenheten av att bullerproblematiken särskilt beaktas. Här bör också ingå en utredning beträffande möjligheterna att dämpa ljudnivån från trafiken vid gator gränsande till genomfartsleden. Åtskilliga av dessa gator är icke byggda för dagens hårda trafik och översyn av vägbanorna på dessa gator bör exempelvis regelbundet ske för att eliminera ojämnheter som förorsakar skakningar i angränsande fastigheter när den tunga trafiken passerar. Delegationen förutsätter att alla möjligheter till ljuddämpande åtgärder vidtages i samband med byggnationens genomförande.

Uddevalla den 24 februari 1970.

På sociala delegationens vägnar:

*Eric Erlandsson*

*S. Ljungqvist*

Byggnadsnämnden, Uddevalla

**Uddevalla genomfartsleden. Västra delen**

Till skolstyrelsen för yttrande översände Vattenbyggnadsbyrån den 26.1.1970 konceptmaterial rörande stadsplan avseende genomfartsledens västra del för förhandsgranskning och yttrande. Med anledning härav får skolstyrelsen anföra följande.

Endast Västerskolan ligger inom det stadsplaneområde, som omfattar genomfartsledens västra del.

Då den av Svensk Akustikplanering AB utförda beräkningen och bedömningen av bullernivåer vid sidan av motorvägen ger vid handen att de beräknade trafikbullernivåerna i de ogynnsammast belägna klassrummen i Västerskolan får anses som tillfredsställande, har skolstyrelsen inget att erinra mot sträckningen av genomfartsledens västra del.

Uddevalla den 12.2.1970.

På skolstyrelsens vägnar.

*Gust. Glave*

Byggnadsnämnden, Uddevalla

**Förhandsyttrande beträffande stadsplaneförslag för västra delen av genomfartsleden i Uddevalla.**

Områdena norr om genomfartsleden på sträckan Fjällvägen till Brattåsberget utgörs till stor del av bostadsområde i nära anslutning till trafikområdet, därför vore det önskvärt om en vegetationskärm kunde utformas mellan nämnda bostadsområde och trafikområdet.

Grönområdena i anslutning till trafikplatsen vid Brattås bör ges ett ur estetisk synpunkt så tilltalande utseende som möjligt, då denna trafikplats utgör en avfartplats för den västerifrån kommande trafiken in till staden. Det torde vara angeläget att alla trafikplatser inom staden på genomfartsleden utformas enhetligt och på sådant sätt, att förbiresande kan anse det intressant att titta närmare på vår stad.

På övriga delar av de grönområden som ingår i genomfartsledens trafikområde, bör dessa utformas med anpassning till omgivande naturområden. Det bör dock klarläggas vilken standard grönområdena skall ha, så att framtida underhållsarbeten går att utföra på ett rationellt sätt.

Beträffande bergskärningen vid Brattåsberget, bör det beaktas, att detta stora ingrepp kommer att synas från större delen av stadens södra stadsdelar, varför lämpliga åtgärder bör vidtagas, för om möjligt mildra detta svårläkta sår i naturen. Detta bör även beaktas vid övriga bergskärningar utefter genomfartsleden, där liknande bergskärningar förekommer.

Gångvägsförbindelsen, med anknytning till Västerskolan norrut mot Skogslyckans bostadsområde, bör redovisas i hela sin blivande sträckning fram till Västanvindsvägen.

Uddevalla den 19 februari 1970

UDDEVALLA STADS PARKFÖRVALTNING

*Bertil Nilsson*

Stadsträdgårdsmästare

9.2.1970

Byggnadsnämnden

**Yttrande över stadsplan avseende genomfartsledens västra del.**

Styrelsen, som tagit del av förslaget har inget att erinra mot detsamma.

Å Idrotts- och friluftsstyrelsens vägnar:

E. u.

*Gustav Nyckel*

Idrottsintendent

## VATTENBYGGNADSBYRÅN (VBB)

Konsulterande ingenjörer och arkitekter

24.8.1970

10142 Uddevalla spl genomfartsleden västra delen (Kärra—Fjällvägen)

**Förslag till ändring i och utvidgning av stadsplanen för del av Uddevalla**

Yttrande över anmärkningskrivelser

Tillägg till yttrande september 1970

Förslaget till ändring i och utvidgning av stadsplanen för del av Uddevalla genomfartsleden, västra delen (Kärra—Fjällvägen), utställdes under tiden 9 mars—3 april 1970. Utställningstiden förlängdes sedan till den 30 april 1970.

I samband med utställningen inkom 31 skrivelser med synpunkter på förslaget till stadsplan. Ägare till 33 fastigheter eller fastighetskomplex har avgivit yttrande. Vägverket, kammarkollegiet, landsantikvarien och SJ:s centralförvaltning har även avgivit skrivelser i anslutning till förslaget. Vidare har 9 kommunala förhandsyttranden inkommit. De anmärkningar och övriga synpunkter som framförts bemöts i det följande.

5 skrivelser upptar erinringar av principiell art mot den av staden beslutade genomfartsleden, medan 13 skrivelser undertecknade av ägare till 23 fastigheter yrkar på inlösen av fastigheterna. De synpunkter som därvid framlagts behandlas under rubriken allmänna synpunkter.

*Allmänna synpunkter*

Fastighetsägarna framhåller att störningar uppstår från genomfartsrafiken i form av buller och avgaser. Man befärdar att hyresförluster, som leder till förslumning och påpekar svårigheterna att anskaffa nya bostäder för dem som bor inom området och nya lokaler för dem som har verksamhet där.

Såsom redan framhållits i beskrivningen till stadsplaneförslaget har utredningen rörande öst—västlig huvudväg genom Uddevalla, VBB 1959, och Kungl. Maj:ts beslut i stadsplanen för genomfartsledens östra del (Fjällvägen—Bräcke) legat till grund för planförslaget. Utöver vad som framkommit i det tekniska planarbetet har inga synpunkter och krav framförts som föranleder någon detaljändring i väglaget. Genomfartsledens läge får till följd härav anses vara bestämt.

I samband med planarbetet har en bedömning av bullerstörningarna från motorvägen inom bl. a. Underås- och Gröngatsområdena utförts.

Planen ger utrymme för bullerskydd genom en vall på motorvägens norra sida. På vallens krön bör komplettering ske med en skärm. Vallen skall uppföras med överskottsmassor från motorvägsbygget. Under förutsättning att dessa åtgärder vidtages uppfylles de av statens planverk föreslagna normerna för bostäder i bebyggelsen på ett avstånd av minst 50 m från motorvägen i Underåsområdet och på minst 75 m i Gröngatsområdet.

Bebyggelse som med hänsyn till kvalitet och omfattning bör bibehållas men ej uppfyller de av statens planverk föreslagna normerna för bostäder har i planförslaget redovisats som område för mindre bullerkänslig verksamhet (handel och kontor).

Bebyggelse som ej avses bibehållas på grund av bullerstörningar är intagen i park- eller trafikområde och kommer till följd härav att inlösas enligt reglerna i byggnadslagen.

De synpunkter som fastighetsägarna framför synes icke motivera ett frångående av stadsfullmäktiges tidigare fattade beslut om genomfartsled och varvets expansion eller en ändring av stadsplaneförslaget, men ger anledning till att fullmäktige i samband med antagandet överväger de försäkringar som bör lämnas om att hålla fastighetsägarna skadeslösa.



## Anmärkningskrivelser

## 1. SJ:s centralförvaltning

Erinringarna har sammanfattats i nio punkter enligt följande:

- 1:1 SJ önskar en generell Tj-områdesbredd för den nya bandelssträckningen mot Strömstad på 20 m, medan industristamspårets bredd på 10 m och ötj-områdets bredd kan godtagas under vissa förutsättningar samt att det ur drifts- och brandtekniska synpunkter krävs byggnadsfria zoner på den kvartersmark som angränsar mot Tj-områdena.
- 1:2 SJ kan inte medge anordnande av underjordiska ledningar parallellt med spår under eller omedelbart intill desamma som i vissa fall föreslagits.
- 1:3 Gränsbeteckning vid den planskilda korsningen mellan Kurverödsleden och huvudlinjen mot Strömstad ändras.
- 1:4 Höjdangivelser önskas på Ta-området för att SJ skall erhålla tillräcklig fri höjd vid korsningar järnväg—väg.
- 1:5 SJ önskar bredare Tj-område vid järnvägs-korsning med motorvägen. Minsta godtagbara bredd är 14 meter. Helst bör SJ:s nuvarande ägo-gränser utgöra områdesgränser.
- 1:6 SJ önskar att Es-området norr om befintligt huvudspår förses med en ca 8 m bred byggnadsfri zon i gräns mot järnväg.
- 1:7 Bebyggelsen mellan nya järnvägslinjen och el—Es-områdena ifrågasätts med hänsyn till de begränsade utfartsmöjligheterna. Härvid skulle plankorsningen väster om aktuellt område kunna utgå.
- 1:8 SJ önskar en justering av Tj-områdets gränser vid Brattås. Särskilt angeläget är detta vid ett rektangulärt intrång söder om rampväg K och vid längdmätning 3+900.
- 1:9 Korsningsområdets bredd vid varvsinfarten (Z-område) bör av bevakningsskäl begränsas.

- 1:1 Planen bör beträffande områdesbredder revideras enligt följande. Den tekniska bredden (överbyggnad, slänter och diken) bör i stadsplanen utgöra Tj-område. Efter samråd med SJ kan områdesbredden för stamspåret reduceras till 16 m. Vidare krävs för stamspåret en byggnadsfri zon på 18 m på var sida om spårets centrumlinje. På de delar där denna zon är bredare än Tj-området, bör stadsplanekartan ange prickad kvartersmark. För ötj-området önskade SJ samma byggnadsfria zon. Områdesbredden bör därför ökas. Beträffande industristamspåret till Fröland godtog SJ den redovisade Tj-områdesbredden på 10 m. Här bör en byggnadsfri zon införas på den angränsande kvartersmarken till en bredd av 4,5 m.
- 1:2 Beträffande u-områdenas läge inom Tj-området har man sökt att få sådana ändringar i stadens ledningsnät som kan godtagas av SJ. En revidering av stadsplanekartan föreslås nu som innebär att de befintliga och föreslagna u-områdena som ej påverkar SJ:s drift, dvs. de u-områden som ej berör spårets överbyggnad och slänter ligger kvar inom Tj-området. Det medför att det befintliga u-området norr om kvarteret Ardmore bör flyttas söderut och ingå i småindustriområdets prickade förgårdsmark mot Strömstadsvägen, samt att u-området för den planerade 400 Ø ledningen västerut förbi Brattås bör flyttas söderut in på industrikvarteret och korsa järnvägen vinkelrätt enligt tidigare förslag samt dras så nära motorvägen som möjligt västerut. Övriga u-områden kan bibehållas enligt föreliggande stadsplaneförslag.

- 1:3 Gränsbeteckning vid den planskilda korsningen mellan Kurverödsleden och huvudlinjen mot Strömstad bör ändras enligt SJ:s önskemål.
- 1:4 Eftersom införandet av beteckningen med plushöjder på planens illustrationskarta inte medför några formella konsekvenser, torde SJ:s önskemål kunna beaktas.
- 1:5 Då den redovisade bredden på Tj-området, där järnvägen korsar motorvägen i ett övre plan synes vara tillräcklig, bör erinran ej innebära någon ändring i stadsplaneförslaget.
- 1:6 En byggnadsfri zon på 6 m bör införas på stg:s 2054 södra del.
- 1:7 Den korsning som enligt SJ bör utgå är befintlig och avses användas fram till en eventuell utbyggnad av ny bohusbana, då den ersätts med en planskild korsning längre österut under den nya bohusbanan. Erinran bör ej innebära någon ändring i stadsplaneförslaget.
- 1:8 Det rektangulära intrånget söder om rampväg K är förorsakat av vägslänten från rampvägen. Dock bör Tj-området utökas till SJ:s nuvarande äogräns över tryckbanken vid längdmätning 3 + 900.
- 1:9 Arbetsgruppen för genomfartsledens västra del, där representanter för bl. a. Uddevalla stad, vägverket, SJ och VBB medverkat, har genom beslut godtagit den i arbetsgruppen redovisade utformningen av anslutningen. Stadsplaneförslaget ger dock utrymme för alternativa utformningar. Erinran bör ej innebära någon ändring i stadsplaneförslaget.

## 2. Trollhätte kraftverk

Under förutsättning att Uddevalla stad bestrider de kostnader statens vattenfallsverk kan åsamkas genom ombyggnad eller ändring av befintliga och projekterade högspänningsledningarna till följd av planens genomförande har Trollhätte kraftverk inget att erinra.

## 3. Statens vägverk

Vägverket anser att de två T-korsningarna på Kurverödsleden bör sammanföras till en fyrvägskorsning. Verket anser vidare att någon speciell övergångsbestämmelse för korsningen, nuvarande E6—stickspår till Fröland, ej är nödvändig, men att en komplettering med utfartsförbud på Fjällvägens östra sida är nödvändig.

---

De illustrerade T-korsningarna härrör sig från en utredningsplan för Kurverödsvägen, VBB 1964, då den föreslagna standarden ansågs tillräcklig. En ändring av planförslaget beträffande ovannämnda illustration synes ej vara erforderlig med tanke på den rättighet vägverket har att inom med Ta betecknat område helt bestämma om anslutningars läge och utformning.

Någon speciell övergångsbestämmelse för korsningen, nuvarande E6—stickspår till Fröland, är ej redovisad på planförslaget. Den redovisade beteckningen Tjz innebär att området skall hållas tillgängligt för allmän trafik.

Beträffande utfartsförbud på Fjällvägens östra sida bör planen revideras enligt vägverkets önskemål.

## 4. Göteborgs och Bohus läns landsting

Landstinget önskar en översiktlig och gemensam bedömning av föreliggande stadsplaneförslag och stadsplaneförslaget för Edingsvägens anslutning till Fjällvägen och anser sig

därmed ännu inte kunna ta slutlig ställning till det nu föreliggande stadsplaneförslaget. Landstinget önskar vidare en sådan ändring av planförslaget att de på lasarettstomten belägna u-områdena kan utgå, och att det göres en tilläggs klausul i byggnadsrättsbestämmelsen, som möjliggör att landstinget för särskilt fall där så prövas lämpligt får bebygga tomten till mer än en tredjedel. Vidare önskas planen kompletterad med en bestämmelse som möjliggör framdragandet av en gångtunnel under Fjällvägen.

---

De på stadsplanen utlagda u-områdena är flexibla. Det fortsatta nyttjandet av ledningarna och bebyggelsen på desamma bör regleras genom avtal mellan landstinget och staden. Med hänsyn till det redan föreslagna höga utnyttjandet på lasarettstomten synes det vara olämpligt att i bestämmelserna medgiva möjlighet till en glidande beteckning av byggnadsrätten till högre utnyttjande med tanke på byggnadsnämndens rätt att medge smärre avvikelser från bestämmelsen i stadsplanen. En jämförelse av byggnadsrätten för lasarettområdet i nu gällande stadsplan och för motsvarande område i föreliggande stadsplaneförslag visar att nettoexploateringsstalet 2,3 erhålls i båda planerna. Beträffande önskemålet om att under Fjällvägen ordna en gångkontakt utgör den nuvarande planutformningen inget hinder. Planen garanterar dock ej utbyggnad av gångvägsramper öster om Fjällvägen. Anmärkningarna bör ej föranleda någon ändring i stadsplaneförslaget.

5. *Stadsläkaren Stig Fritzell*

Stadsläkaren framhåller att vissa bostadskvarter utefter motorvägen kommer att få högre utomhusbullernivå än normföreslagna 50 dB (A). Han framhåller vidare att treglasfönster från socialmedicinskt håll betraktas som en standardsänkning. Vidare påpekar stadsläkaren att frågan om kostnadsfördelningen för att eliminera bullerolägenheterna ännu är olöst samt att kommunen såsom byggherre torde kunna få inlösenanspråk riktade på sig enligt immissionslagen (miljöskyddslagen), som nu är i kraft.

---

Enligt de värden som presenteras i Svensk Akustikplanerings utredning beträffande buller från motorvägar klarar all föreslagen bostadsbebyggelse norr om motorvägen de av statens planverk föreslagna normerna. Treglasfönster är en vilseledande beteckning. Vad som avses är öppningsbara specialfönster ofta med två glas. Tillgodoseendet av bullernormen förutsätter ej att de på planförslaget redovisade bostadsområdena förses med öppningsbara specialfönster. I övrigt se allmänna synpunkter.

6. *Vpk i Uddevalla*

Skrivelsen innehåller förslag till åtgärder att skapa en bredare debatt om planärendet och till en behandling av planärendet som skiljer sig från den traditionella beslutsgången. Förslagen har sammanförts i fem punkter enligt följande:

1. Samtliga partigrupper erhåller en samling material som kan vara av värde för bedömningen.
2. En utredning verkställs som visar alla kostnader för hela motorvägsbygget inklusive alla indirekta kostnader.

3. Representanter för samtliga partigrupper ges möjlighet att sammanträffa med experter inom olika områden som inte direkt inkopplas vid ett vanligt remissförfarande.
4. En bred informationskampanj organiseras för allmänheten.
5. Ett remissförfarande som går utanför traditionella instanser och ger möjlighet och tid för alla organisationer i staden att avge yttrande. Vidare bör yttrande erhållas från olika statliga organ och länsmyndigheter.

---

Stadsplaneförslaget presenterades för drätselkammarens och byggnadsnämndens ledamöter samt för representanter från stadens övriga nämnder och förvaltningar samt för pressen vid ett samråd på rådhuset i Uddevalla i februari 1970. Vid samrådet redovisades bl. a. kostnaderna för motorvägsbygget.

Med anledning av Vpk:s skrivelse anordnades ett allmänt informationsmöte med medverkan bl. a. av experter på bullerfrågor, stadsplanering och vägbyggnad i Uddevalla i maj 1970. Detta informationsmöte annonserades i pressen.

Stadsplaneförslaget utställdes mellan mitten av februari till början av maj 1970 på stadsbiblioteket i Uddevalla samtidigt som utställningstiden för granskning av planförslaget förlängdes med en månad.

I mitten av januari 1970 sändes planförslaget till stadens nämnder och förvaltningar samt till länsmyndigheterna och länsarkitekten för en förhandsgranskning och yttrande.

Vidare har stadens planverk avgivit yttrande över bl. a. bullerutredningen som utförts i samband med planarbetet.

Anmärkningarna synes ej böra föranleda någon ändring i planförslaget eller komplettering i information och remissbehandling.

#### 7. *Televerket*

Televerket förbehåller sig rätten att utfå ersättning av Uddevalla stad för flyttning av vissa kablar, som ursprungligen nedlagts på enskild mark.

---

Anmärkningen bör ej utgöra något hinder för planförslaget.

#### 8. *Kungl. Kammarkollegiet*

Har intet att erinra mot planförslaget.

#### 9. *Uddevallavarvet*

Varvet önskar att Sörviks- och Kasenvägen ansluts till Kurverödsleden i stadsplaneförslaget. Vidare hänvisar varvet till förhandsyttrande av den 19 februari 1970. Det föreliggande stadsplaneförslaget har reviderats med hänsyn till varvets yttrande av den 19 februari 1970.

---

De önskade väganslutningarna bör samplaneras med anslutningarna till de planerade bostadsområdena norr och söder om Kurverödsleden. En redovisning av anslutningsvägarna i stadsplaneförslaget utgör ej heller någon garanti för ett genomförande. Dessutom äger staden marken vid de aktuella områdena.

Skrivelsen bör ej föranleda någon ändring i stadsplaneförslaget.

Vid underhandskontakter mellan staden och VBB har varvet framfört önskemål att utfyllnadsområdet öster om Sörviksvarvet utökas ca 20 m österut.

Hamnstyrelsen anser sig ej kunna bedöma konsekvenserna av utfyllnaden då inga tekniska uppgifter lämnats om rasvinkel och stödanordningar. Önskemålet bör ej föranleda någon ändring i planförslaget.

10. *Skredsviks kommun*  
Har intet att erinra.

11. *Landsantikvarien Åke Fredsjö*  
Inom stadsplaneförslaget finns ett antal fornlämningar och byggnader som bör undersökas och eventuellt fotograferas innan de rivs.

Erinran torde inte innebära någon förändring av planförslaget.

12. *Merkurius nr 2, 5, 6, 7 och 8 Riksbyggens Bostadsrättsförening*  
Fastighetsägaren anser att planförslaget är helt förödande för föreningens verksamhet och kan därför godkänna densamma endast under förutsättning att staden garanterar inlösen.  
Se allmänna synpunkter.

13. *Utsikten 1, stadsägorna 1588 och 420 Pripp-Bryggerierna AB*  
Fastighetsägaren protesterar mot att fastigheten är betecknad som allmänt område, vilket anses innebära en allvarlig begränsning av fastighetens byggnadsrätt. Den är i gällande stadsplan betecknad som område för industriändamål och bostadsändamål. Fastighetsägaren hemställer att stadsplanen omarbetas så att deras krav tillgodoses.

Fastigheten har i planförslaget intagits som allmänt byggnadsområde, då det under planarbetet har kunnat påvisas behov av att uppföra servicefunktioner för lasarettet som ej behöver ligga i direkt anslutning till lasarettbyggnaden och tål buller.  
Erinran bör ej innebära någon ändring i stadsplaneförslaget.

14. *Stadsäga 2070 + 2083 Uddevalla baptistförsamling*  
Fastighetsägaren har svårt att acceptera den föreslagna ändringen ifråga om markanvändningen i den föreslagna planen. Vidare förbehåller fastighetsägaren sig rätten att inkomma med anspråk på ersättning.  
Se allmänna synpunkter.

15. *Stadsäga 1963 E Kooperativa Förbundet*  
Fastighetsägaren önskar en utvidgning av tomtmarken som möjliggör utrymme för biluppställning.  
För att tillgodose fastighetsägarens önskemål föreslås en flyttning av plangränsen norrut.

16. *Underås 2 Erling Trogen*

Fastighetsägaren har i princip inget att erinra mot planförslaget, men önskar att de problem som kommer att uppstå vid plangenomförandet beaktas i möjligaste mån under ärendets fortsatta handläggning.  
Se allmänna synpunkter.

17. *Saturnus 2 Joel Jansund*

Fastighetsägaren anser att behovet av kontakten med Uddevallas centrala delar ökar i samband med att den enda butiken i Underåsområdet försvinner vid plangenomförandet samtidigt som kontakten med centrum försämras genom motorvägsbygget.

---

Möjligheten för en mer trafiksäker gångkontakt med centrum öppnas genom den föreslagna gångtunneln under den planerade motorvägen. I övrigt se allmänna synpunkter.

18. *Stadsäga 1685 Edmund Karlsson*

Fastighetsägaren vill förbehålla sig rätten att återkomma med klagomål och krav, då störningar eventuellt kan uppstå från den planerade Stjärngatan.  
Se allmänna synpunkter.

19. *Stadsäga 1674 Sune Erlandsson*

Fastighetsägaren är helt emot stadsplaneförslaget.  
Se allmänna synpunkter.

20. *Stadsäga 1657 Rickard Kristiansson*

Fastighetsägaren protesterar på det bestämdaste mot planförslaget. Om vägbygget trots detta kommer till stånd krävs full ekonomisk ersättning.  
Se allmänna synpunkter.

21. *Stadsäga 2070 Evald Harjula*

Fastighetsägaren framför erinran mot intrång som kan förorsakas honom vid plangenomförandet. Vidare framhålls, att ersättningsanspråk kommer att framläggas och likvid är erlagd minst ett år innan ifrågavarande intrång begynner.  
Se allmänna synpunkter.

22. *Stadsäga 2081—2082 R. Borg*

Fastighetsägaren framför erinran mot intrång som kan förorsakas honom vid plangenomförandet. Vidare framhålls att ersättningsanspråk kommer att framläggas och likvid är erlagd minst ett år innan ifrågavarande intrång begynner.  
Se allmänna synpunkter.

23. *Stadsäga 2053 + 2056 Axel Emil Fredriksson*

Fastighetsägaren framför besvär över stadsplaneförslaget. Vid ett eventuellt plangenomförande framhålls, att staden skall inlösa fastigheten och hålla fastighetsägaren skadeslös.  
Se allmänna synpunkter.

24. *Stadsäga 2077 Hilding Gösta Vilhelm Olsson*  
Fastighetsägaren har för avsikt att inkomma med en ansökan till byggnadsnämnden om en enkel tillbyggnad som skall utnyttjas fram till det staden inlöser byggnaden. Om denna ansökan ej bifalls, protesterar fastighetsägaren på det bestämdaste mot planförslaget. Se allmänna synpunkter.
25. *Stadsäga 2079 Kurt Olof Bladh*  
Fastighetsägaren har för avsikt att inkomma med ansökan till byggnadsnämnden om en enkel tillbyggnad som skall utnyttjas fram till det staden inlöser byggnaden. Om denna ansökan ej bifalls, protesterar fastighetsägaren på det bestämdaste mot planförslaget. Se allmänna synpunkter.
26. *Cöster I J. Emanuelsson*  
Fastighetsägaren avstyrker planförslaget. Se allmänna synpunkter.
27. *Stadsäga 2078 Martin Karlsson*  
Fastighetsägaren protesterar mot planförslaget och förbehåller sig rätten att inkomma med anspråk på ersättning och eventuell inlösen av fastigheten. Se allmänna synpunkter.
28. *Stadsäga 2071 Yngve Berglund*  
Fastighetsägaren har inget att erinra.
29. *Stadsäga 2122 Ralf Thorburn*  
Fastighetsägaren yrkar avslag på planförslaget. Vidare förbehåller fastighetsägaren sig rätten att inkomma med krav på ersättning vid ett plangenomförande. Se allmänna synpunkter.
30. *Stadsäga 2102 Aron Blad*  
*Stadsäga 2100 Johan Olsson*  
*Stadsäga 2101 Einar Berggren*  
Fastighetsägarna yrkar på att i första hand få nyttja nuvarande E6 eller i andra hand Kurverödsleden via Sörviksvägen som förbindelseled till centrum. Nuvarande väg E6 kommer att bibehållas som allmän väg fram till dess motorvägen är utbyggd. I övrigt se allmänna synpunkter.
31. *Stadsäga 2105 Erik Johansson*  
*Stadsäga 2106 Zackeus Johansson*  
*Stadsäga 2107 Viktor Dirvall*  
*Stadsäga 2108 Axel Åberg*  
*Stadsäga 2109 Hjalmar Hedlund*  
*Stadsäga 2110 Rune Filipsson*  
*Stadsäga 2111 Oskar Börjesson*  
*Stadsäga 2112 Hedvig Dahlberg*  
*Stadsäga 2114 Arne Jansson*  
Fastighetsägarna yrkar på att deras tomter undantas för fastställelse eller redovisas som bostadsbebyggelse på planförslaget.

Om stadsplanen fastställs i nuvarande skick yrkar fastighetsägarna på inlösen av fastigheterna till nu aktuellt marknadsvärde.

Fastighetsägarnas önskemål om ändring av planförslaget synes ej kunna tillgodoses. I övrigt se allmänna synpunkter.

32. *Fortifikationsförvaltningen*

Skrivelsen innebär ingen erinran mot stadsplaneförslaget.

33. *Kommunala förhandsyttranden*

*Byggnadskontoret*

Har intet att erinra.

*Stadsingenjörskontoret*

Har intet att erinra.

*Energiverken*

Önskar flytta en transformatorstation, benämnd T.82, till vilken ett Es-område skall redovisas i planen. Dessutom behövs 6" rörgångar genom vägbanken på ett flertal ställen.

Värmeverket önskar sammanbinda ett befintligt ledningsnät i norr med ett i söder i förlängningen av Bävebäcksgatan—Vintergatan. Värmeverket har vidare för avsikt att uppföra ett kraftvärmeverk, som eventuellt placeras i Brattåsberget.

Några uppgifter om nytt läge för transformatorstation, benämnd T.82, har ej inkommit. För att ej fördröja planärendet föreslås en lösning genom dispens vid ett senare tillfälle. Detsamma bör gälla för 6" rörgångarna.

Beträffande sammanknytningen av de befintliga ledningsnäten finns ett u-område redovisat i den föreslagna gångporten i Vintergatans förlängning.

Kraftvärmeverkets eventuella förläggning i Brattåsberget bör i stadsplanen lösas i ett senare skede genom ändring i stadsplanen e. dyl.

Erinringarna bör om inte uppgift finns om nytt läge för transformatorstationen och rörgångarna inte innebära någon ändring i det föreslagna stadsplaneförslaget.

*Trafiknämnden i Uddevalla*

De framförda erinringarna tillgodoses i stadsplaneförslaget.

*Hälsovårdsnämnden i Uddevalla*

Som följd av de bullerstörningar som bostadsbebyggelsen i kvarteren Venus, Mercurius och Rydholm kommer att bli utsatta för, torde det vara realistiskt att räkna med att hälsovårdsnämnden kan bli tvingad att utdöma dessa bostäder.

Bebyggelsen i kvarteret Rydholm, beläget utanför stadsplaneområdet, påverkas obetydligt av bullerstörningar från motorvägen enligt de studier och beräkningar som genomförts. Kvarteret är emellertid utsatt för stark påverkan från biltrafik i Strömstadsvägen och Västerlånggatan samt järnvägstrafiken på bangården. Det bör därför ingå i ett långsiktigt miljövårdsprogram att med olika åtgärder förbättra förhållandena för de boende i området.

Kvarteren Venus' och Mercurius' framtida markanvändning har i stadsplaneförslaget reglerats genom att de betecknats som område för handelsändamål.

Skrivelsen bör ej föranleda någon ändring av planförslaget.



*Skolstyrelsen i Uddevalla*

Har intet att erinra.

*Parkförvaltningen i Uddevalla*

Skrivelsen bör beaktas men innebär ingen erinran mot stadsplaneförslaget.

*Idrotts- och friluftsstyrelsen*

Har intet att erinra.

*Hamnstyrelsen i Uddevalla*

Eftersom hamnstyrelsen endast tagit hänsyn till dagens och de närmaste årens förhållande i hamnen, har styrelsen icke tillräckliga skäl att motsätta sig fastställande av förslaget. Styrelsen har dock vid detta ställningstagande meddelat vissa förutsättningar.

Beträffande möjligheten för fordon som ej får framföras på motorväg att nå Fröländsområdet synes den ha tillgodosetts genom tillkomsten av Kurverödsleden.

Trafikplatsen vid Brattås är beräknad och utformad enligt de gängse normer som gäller för dylika trafikplatser, vilket innebär att något hinder ej bör föreligga att framföra större fordon.

Erinran bör ej föranleda någon ändring av planförslaget.

**Sammanfattning**

De framförda erinringarna har i huvudsak inneburit krav från fastighetsägarna att hållas skadelösa vid genomförandet av planförslaget.

Staden kan överväga försäkringar till markägare om lösen under två förutsättningar:

- a) bostad utdömd av hälsovårdsnämnden till följd av buller eller andra omständigheter vid genomfartsledens genomförande,
- b) då annan användning av bostaden innebär uppenbar värdeminskning, som står i missförhållande till fastighetens tidigare värde.

Härtill må framhållas att planens formella utformning kräver att enskilda fastigheter inom varvsområdet inlöses eller att fullmäktigebeslut klarlägger att staden är beredd att inlösa fastigheterna då ägaren så begär.

Med hänsyn till planförslagets målsättning att erhålla ett sammanhängande varvsområde i en ägares hand synes staden böra återförsäkra lösningsplikten hos varvet.

Planförslaget synes böra revideras enligt vad som framgår i följande punkter:

- 1:1 Statens Järnvägar
- 1:2 Statens Järnvägar i samråd med Uddevalla stads byggnadskontor
- 1:3 Statens Järnvägar
- 1:4 Statens Järnvägar
- 1:6 Statens Järnvägar
- 1:8 Statens Järnvägar
3. Statens Vägverk
15. Kooperativa Förbundet

Vidare har planeringen av Fröländsområdet omedelbart väster om stadsgränsen medfört att planförslaget har reviderats för att ge utrymme för intentionerna i Fröländsplanen. Revideringen innebär att varvets tidigare utfyllnadsområde vid delar av stadsägorna 2113 och 2120 ersatts av ett område för småbåtshamn samt att industristampåret förskjutits något österut vid anslutningen till Fröländsområdet.

SJ:s önskemål om revidering enligt punkterna 1:1, 1:3, 1:4, 1:6 och 1:8 har underhand till-

godosetts. Vägverket, Uddevallavarvet och Trollhätte kraftverk har som berörda parter informerats om dessa revideringar och i yttrande till byggnadsnämnden godtagit desamma.

Övriga sakägare, vilka beröres av revideringen, skall skriftligen godkänna desamma eller genom kallelsebrev underrättas om revideringen och ges tillfälle att vid sammanträde eller på annat sätt ta del därav.

Göteborg i augusti 1970  
För VATTENBYGGNADSBYRÅN (VBB)

*Birger Jansson*  
*/Nils-Åke Hulthén*

September 1970

10142

Uddevalla spl genomfartsleden västra delen

TILLÄGG

till "Yttrande över anmärkningsskrivelser"

Efter revidering av stadsplaneförslaget enligt tidigare nämnda punkter gavs berörda parter tillfälle att yttra sig. Göteborgs och Bohus läns landsting, Trollhätte kraftverk, Kooperativa Förbundet och Uddevallavarvet hade inget att erinra mot revideringen, medan SJ önskade en komplettering av utvidgningen kring huvud- och industristamspåret. Detta önskemål har tillgodosetts enligt de förutsättningar som redovisas under punkt 1:1.

Göteborg i september 1970  
För VATTENBYGGNADSBYRÅN (VBB)

*Birger Jansson*  
*/Nils-Åke Hulthén*

VATTENBYGGNADSBYRÅN (VBB)  
Konsulterande ingenjörer och arkitekter

10142

Uddevalla stadsplan, genomfartsleden, västra delen (Kärre—Fjällvägen)

BESKRIVNING

BESTÄMMELSER

Upprättade i mars 1970, och reviderade i augusti 1970 och i september 1970.

BESKRIVNING

tillhörande förslag till ändring i och utvidgning av stadsplanen för del av

UDDEVALLA

Genomfartsleden, västra delen (Kärre—Fjällvägen)

BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

**Planområdet**

Stadsplaneområdet omfattar strand- och vattenområden utmed Byfjordens norra sida från Kärre i väster till Brattås i öster. Därjämte ingår områden huvudsakligen norr om Bohusbanan mellan Brattås och Fjällvägen, innefattande stadsdelarna Östra och Västra Gröngatan och Underås samt lasaretsområdet.

I planområdet ingår dessutom mark för en ny trafikled i en vid båge norr om planområdets huvuddel sträckande sig från Brattås längs Brattåsbäcken över Kurveröds ägor mot Kärre.

### Topografi, vegetation

Marken inom området utgörs dels av Herrestadsfjällets sydligaste utlöpare, bestående av branta, upp till 70 m höga, bergryggar och mellanliggande trånga, ofta starkt sluttande dalsänkor dels av fjordens låglänta strandområde här och var uppbrutet av mäktiga bergkullar som skjuter ut som uddar i vattnet.

Bergssluttningarna är bevuxna överst med låga ekar och tallskog och vid övergången till slät mark med resliga, värdefulla lövträd.

### Bebyggelse

De östligaste delarna av området är bebyggda. Här står förhållandevis nya byggnader tillhörande lasarettet, en grupp tvåvånings bostadshus inom Underås, Västerskolan, en nybyggd högstadieskola, och villaområdet vid gröngatorna.

Sydväst härom omfattar planen delar av järnvägens område med lokstallar m. fl. byggnader för järnvägsändamål.

Norr om varvet berörs **Kasens gård**, varvets chefsvillor samt ett antal mindre bostadsfastigheter. Inom Sörvik norr om Bohusbanan ligger den nyuppförda syrgasfabriken. Bohusbanans område fram till järnvägstunneln i väster ingår i planområdet. Söder om bohusbanan ligger Uddevalla- och Sörviksvarvens stora anläggningar och längst i väster ett antal mindre bostads- och jordbruksfastigheter.

### Gällande planer

Stadsplaner är tidigare fastställda för den del av planområdet som ligger öster om gröngatorna och kv. Agrell.

### Ägoförhållanden

Ägoförhållandena framgår av en särskild markägare- och fastighetsförteckning.

## PLANFÖRSLAGET

### Syfte

I stadens generalplan, antagen av stadsfullmäktige den 19 november 1959, redovisas en öst-västlig huvudtrafikled för infartstrafik till stadens centrala delar och för genomfartstrafik genom staden. Den ansluter i öster vid Bräcke till riksväg 44 (Vänersborgsvägen), länsväg 172 (Dalslandsvägen) och den föreslagna nya väg E6 mot Göteborg och i väster vid stadsgränsen till väg E6 mot Norge. I sin östra del föreslås leden utbyggd på herrljungabanans tracé och i den västra delen förlagd på bangårdens nordsida i fortsättningen följande bohusbanan åt väster till Sörvik, där korsning sker med järnvägen.

Det föreliggande stadsplaneförslaget avser att bereda stadsplanetekniska möjligheter för en utbyggnad av den primära genomfartsledens västra del (Kärre—Fjällvägen) jämte erforderliga kompletterande sekundärleder samt för en framtida omläggning av bohusbanan i ett något nordligare läge och utbyggnad av industrispår till planerat industri- och hamnområde vid Fröland i Skredsviks kommun. Det läge för primärtrafikleden som anges i planförslaget ansluter till den av statens vägverk genom beslut år 1960 i princip godkända sträckningen.

För väg- och järnvägsanläggningar har detaljförslag utarbetats av VBB. Utformningen av detaljförslagen och stadsplan har under år 1969 motiverats och ingående granskats i den s. k. arbetsgruppen för genomfartsleden, i vilken representanter från vägverket, staden, SJ och VBB medverkat.

Stadsplaneförslaget avser vidare att ge möjlighet för varvets utbyggnad i olika riktningar och att stadsplanemässigt reglera denna utbyggnad. Avtal om stadens medverkan härför träffades mellan staden och varvet år 1964.

För den östra delen av genomfartsleden fastställdes stadsplanen av Kungl. Maj:t den 25 februari 1966.

Förteckning över utredningar som legat till grund för stadsplanens upprättande bifogas.

#### Trafikleder

Sträckningen för genomfartsledens västra del ansluter till ledens östra del strax väster om Fjällvägen och följer det nuvarande järnvägsområdets norra gräns till strax norr om varvets stapelbäddar. Berget mellan Kasens gård och Sörvik genomkorsas av en ca 200 m lång tunnel, varefter leden når den öppna terrängen ca 300 m söder om syrgasfabriken. Leden passerar under bohusbanan strax före järnvägstunnelns mynning och går via en ca 350 m lång tunnel genom berget mellan Sörvik och Kärra gård ut på de öppna markområdena vid Kärra.

Genomfartsleden kommer att ha en praktisk kapacitet på ca 40.000—50.000 fordon per dygn. Ledens sektion utgörs av fyra körfält, vilka är åtskilda två och två genom en mittskiljeremsa. Följande hastighetsbegränsningar har föreslagits för leden:

70 km/h för delen Fjällvägens trafikplats—Brattås trafikplats i första hand med hänsyn till de ur bullersynpunkt känsliga områdena norr om denna del av genomfartsleden.

För delen Brattås trafikplats—stadsgränsen har en hastighetsbegränsning på 90 km/h föreslagits med hänsyn till de trafiktekniska krav som uppstår vid tunnlar.

På genomfartsledens västra del föreslås en trafikplats vid Brattås (Nordanvindsledens korsning med genomfartsleden), vilken har till uppgift, dels att föra trafik från de stora planerade bostadsområdena i norr, varvet och från centrum planskilt över leden, dels att ansluta trafiken till leden.

Söder om Brattås trafikplats föreslås en lokalgata kring varvets parkering som ansluts till Nordanvindsleden i båda ändar. Denna gata skall tjänstgöra som matargata till följande områden: varvet, varvets parkering, SJs planerade godsterminal, hamnen samt till den föreslagna småindustriområdet väster om kv. Agrell.

Genomfartsleden ansluts provisoriskt till befintlig väg E6 väster om stadsgränsen (Kissleberg). Genom en utspetsning sker övergången från fyra till två körfält.

I stadsplanens trafikområden är intaget den mark som fordras för de egentliga väganläggningarna, för slänter, skärningar, skyddsområden och diken, samt angränsande markområden som på grund av vägutbyggnaden ej kan användas för annat ändamål.

Verksamheten på varvet ställer krav på utvidgning av varvsområdet åt norr. Den nuvarande väg E6 förbi varvet förutsätts därför på sikt bli avlyst från allmän trafik och ingå i varvets område.

För lokaltrafik och genomgående trafik som ej väljer eller tillåts köra på motorvägen föreslås en ny trafikled över Kurveröd. Denna led som i sin helhet går fram över stadens mark är medtagen i stadsplaneförslaget. Den ansluter till trafikplatsen vid Brattås och den framtida trafikplatsen vid Kärra och avses utgöra tillfartsled till nya bebyggelseområdet på Kasen, Sörvik och Kurveröd. Standard: fyra körfält från Brattås till planerad anslutning till kurverödsområdet, två körfält vidare västerut. Dimensionerande hastighet 70 km/h.

Till området norr om bangårdsområdet föreslås en ny matargata huvudsakligen följande Ielångenbanans tracé. Matargatan ingår i trafikledsnätet i de norra stadsdelarna och förutsätts ha som väsentlig uppgift att förmedla trafik mellan de nordöstra stadsdelarna och varvet, lasarettet och Underås. Den får anslutning till motorvägen via trafikplatsen vid Brattås. Standard: två körfält, dimensionerande hastighet 50 km/h.

### Gång- och cykelvägar

Inom planområdets östra delar föreslås ett från biltrafiken separat gång- och cykelvägs-system som sammanbinder stadens nordvästra delar med centrum. Från Kurveröd föreslås en gång- och cykelväg som vid Nordanvindsvägens nuvarande sträckning omedelbart norr om Brattås trafikplats delas i två, en som följer genomfartsledens norra sida fram till Fjällvägen och en som passerar motorvägen och bohusbanan mot Strömstadsvägen. Vidare föreslås en gång- och cykelförbindelse från Skogslyckan genom dalgången nordöst om gröngatsområdet via Vintergatan mot en gångtunnel under järnvägen mot centrum och till Fjällvägen. En annan gång- och cykelled för från nordöst på lelångenbanans banvall planskilt över Fjällvägen fram till Västerskolan.

### Järnväg

För att ge utrymme för varvets framtida expansion åt norr föreslås en framtida ny sträckning för bohusbanan i ett nordligare läge från en punkt ca 400 m väster om nuvarande korsning med Nordanvindsvägen fram till den befintliga järnvägstunneln. Härför fordras en ny järnvägstunnel genom berget norr om Sörviksvarvet.

Eftersom tidpunkten för genomförandet av det nya spårläget är avlägsen och oviss redovisas genom övergångsbestämmelse det nuvarande spårläget som industriområde, vilket under en övergångstid skall kvarligga som spårområde. Stadsplanens järnvägsområde omfattar tidigare ej stadsplanlagd del av bangården samt markområdet för den nu föreslagna järnvägssträckningen. Vidare har i planen reserverats mark för utbyggnad av ett industrispår till framtida industriområde vid Fröland i Skredsviks kommun.

### Industri

Som industriområde har i planförslaget utlagts varvets nuvarande processområde samt utvidgningsområden för utökad verksamhet åt norr över E6 fram till det föreslagna nya läget för bohusbanan respektive genomfartsleden, åt söder ca 300—400 m från nuvarande strandkant ut i Byfjorden och åt väster fram till stadsgränsen. Industriområdet föreslås utgöra specialområde och marken förutsätts genom staden eller varvet bli förvärvat i sin helhet från privata och landstinget. Området trafikmatas från Nordanvindsleden via gatan kring varvets parkering samt från norr via två anslutningspunkter på Kurverödsleden.

Området omkring Kasens gård, begränsat åt öster av den planerade Kurverödsleden och åt söder av genomfartsleden, är tänkt som framtida utvecklingsområde för varvets servicefunktioner, främst kontor, och har givits tillfart dels norr- och österifrån från Kurverödsleden, dels söderifrån från varvet, under genomfartsleden. Närmast genomfartsleden föreslås ett planterat skyddsområde att ingå i detta kontorsområde.

I dalgången norr om Sörvik där syrgasfabriken byggts föreslås ett mindre industriområde med tillfart dels norrifrån från Kurverödsleden, dels söderifrån varvsområdet. Den senare tillfarten sker under en övergångstid via en redan befintlig plankorsning med järnvägen, men när denna flyttats längre norrut bör korsningen utföras planskild enligt planen i ett östligare läge.

Väster om kv. Agrell har föreslagits ett område med småindustri för bilförsäljning med verkstad. Området trafikmatas från gatan kring varvets parkering.

### Bebyggelse

Lasarettsområdet har i norr utökats fram till den nya matargatan mellan Brattås och Fjällvägen. Vidare föreslås gamla bryggeriets tomt kv. Utsikten och del av stadsäga 1588 utgöra område för allmän byggnad och ge utrymme för utflyttning av lasarettfunktioner. Detta

motiveras särskilt av de begränsade utbyggnadsmöjligheterna på lasarettets nuvarande tomt. Byggnadsrätten mot Fjällvägen föreslås utvidgad för att möjliggöra att byggnader med icke bullerkänsliga funktioner uppförs nära Fjällvägen och därmed skärma den övriga bebyggelsen mot bullerstörningar. Stadsplanen medger anslutningsmöjligheter från Fjällvägen och nya matargatan mellan Brattås och Fjällvägen. Lasttillfart föreslås från Vintergatan.

Byggnaderna i kvarteren Saturnus och Uranius samt de norra byggnaderna i kv. Venus bibehålls i stadsplaneförslaget såsom bostadshus, medan byggnaderna i kv. Mercurius och de södra byggnaderna i kv. Venus föreslås på grund av bullerstörningar användas till handel och kontor. Området trafikmatas från en anslutning på Vintergatan. Vidare måste ett mindre antal villor i kvarteren Venus och Mercurius rivas för att bereda plats för genomfartsleden.

Den befintliga småhusbebyggelsen kring Östra och Västra Gröngatorna bibehålls i stadsplanen fränsett ett mindre antal fastigheter vid Östra Gröngatan och Norra Järnvägsgatan, som måste rivas för att bereda plats för genomfartsleden. Bebyggelsen trafikmatas från den föreslagna matargatan i lälängenbanans tracé.

### **Bullerskydd**

Hela det bebyggda området norr om bangården har intagits i ny stadsplan för att reglera markanvändning, byggnadsrätt och tillfarter med hänsyn till föreslagna förändringar i trafikförhållandena och beräknade framtida bullerstörningar från trafiken. Till ledning för byggnadsregleringen med hänsyn till buller har tjänat en utredning utarbetad av firma Svensk Akustikplanering, civilingenjör Tor Kihlman. Utredningens uppgift har varit att närmare beräkna och bedöma bullernivåerna inom vissa särskilt utsatta bebyggelseområden samt föreslå tänkbara positiva åtgärder för att minska eventuella bullerstörningar. Huvudvikten har lagts vid beräkningar av buller från motorvägen. Som en komplettering till detta och för att få en bättre **uppfattning** om de dominerande störkällorna har dessutom för lasarettet bullernivåerna från Fjällvägen beräknats. Däremot har ej bullernivåerna från järnväg, rangerbangård samt ASGs godsterminal med flera störingskällor beräknats eller tagits med vid bedömningen.

Planverket ställer sig i sitt yttrande av den 20 oktober 1969 över utredningsplan för genomfartsleden positivt till de värden som med erforderliga bullerdämpande åtgärder presenteras i ovan nämnda utredning.

Som bullerskydd förutsätts en höjning av gångvägen på motorvägens norra sida. På vägbankens krön bör komplettering ske med en skärm. De mest besvärande bullerstörningarna inom lasarettet alstras av trafiken på Fjällvägen men även genomfartsleden utgör en störningskälla på grund av nivåförhållandena vid **genomfartsleden** och i lasarettetsbyggnaden.

Ovan nämnda utredning **föreslår** för att **förbättra** förhållandena att befintliga fönster i lasarettet byts mot fönster med hög ljudisolerings och att rummen disponeras med hänsyn till störningarna.

Planen förutsätter att garantier från staden och avtal mellan berörda parter beträffande bullerskyddande åtgärder, marklösen o. d. framläggs innan stadsplaneförslaget antas samt att byggnadsnämnden tillsänder SJ och statens vägverk handlingar över planerade utbyggnader inom varvsområdet för yttrande, då berörda parter anläggningar inom området kan påverkas av utbyggnaderna.

### **SAMRÅD**

Vid utarbetande av detaljförslag till genomfartsled och järnvägsomläggning i föreliggande förslag till ändring i stadsplan har samarbete och samråd ägt rum med representanter för

vägverket, planverket, SJ, vägförvaltningen, länsarkitekten, länsläkaren, länsstyrelsen, landstinget, Trollhätte kraftverk och statens institut för folkhälsan.

Inom staden har medverkan i överläggningar och planarbete skett från drätselkammaren och byggnadsnämnden, byggnadschefen, fastighetschefen, stadsarkitekten, stadsingenjören, elverkschefen, stadsläkaren och hamnchefen.

Upprättad i Göteborg i mars 1970 och

reviderad i augusti 1970 och i september 1970 av VBB (Vattenbyggnadsbyrån)

*Birger Jansson*

*Nils-Åke Hulthén*

#### BESTÄMMELSER

tillhörande förslag till ändring i och utvidgning av stadsplan för del av

#### U D D E V A L L A

Genomfartsleden, västra delen (Kärra—Fjällvägen)

#### § 1.

#### STADSPLANEOMRÅDETS ANVÄNDNING.

##### Mom. 1. Byggnadskvarter

- a) Med A betecknat område får användas endast för allmänt ändamål.
- b) Med B betecknat område får användas endast för bostadsändamål.
- c) Med H betecknat område får användas endast för handelsändamål.
- d) Med Jm betecknat område får användas endast för småindustriändamål av sådan beskaffenhet att närboende ej vållas olägenheter med hänsyn till sundhet, brandsäkerhet och trevnad. Bostäder får dock anordnas i den utsträckning som fordras för tillsyn och bevakning av anläggning inom området.

##### Mom. 2. Specialområden

- a) Med J betecknat område får användas endast för industriändamål. Byggnader får dock uppföras eller inredas för bostadsändamål i den utsträckning som fordras för tillsyn eller bevakning av anläggning inom området.
- b) Med Ta betecknat område får användas endast för trafikändamål och därmed samhörigt ändamål.
- c) Med Tj betecknat område får användas för järnvägstrafik och därmed samhörigt ändamål.
- d) Med V betecknat område skall utgöra vattenområde som icke får utfyllas eller överbyggas.
- e) Med AP betecknat område får endast användas för pumpstation och därmed samhörigt ändamål.
- f) Med Tg betecknat område får användas för garage- och parkeringsändamål och därmed samhörigt ändamål.
- g) Med Es betecknat område får användas endast för transformatorstation.
- h) Med Vb betecknat område skall utgöra vattenområde som inte får utfyllas eller överbyggas i annan mån än som erfordras för bryggor o. d. tillhörande småbåtshamn.

## § 2.

## MARK SOM ICKE FÅR BEBYGGAS.

- a) Med punktprickning betecknad mark får icke bebyggas.
- b) Med Hp och punktprickning betecknad del av handelsområde skall anordnas som planerat skyddsområde och får ej bebyggas eller användas som upplag.
- c) Med Jp och punktprickning betecknad del av industriområde skall anordnas som planterat skyddsområde och får ej bebyggas eller användas som upplag.

## § 3.

SÄRSKILDA FÖRESKRIFTER ANGÅENDE OMRÅDEN FÖR LEDNINGAR  
OCH FÖR ALLMÄN TRAFIK.

- Mom. 1.** Å med u betecknad mark får icke vidtagas anordningar som hindrar framdragande eller underhåll av underjordiska allmänna ledningar.
- Mom. 2.** Med x betecknad del av trafikområde eller järnvägsområde skall hållas tillgänglig för allmän gångtrafik.
- Mom. 3.** Med z betecknad del av trafikområde eller järnvägsområde skall hållas tillgänglig för allmän gatutrafik.
- Mom. 4.** Med el betecknad del av trafikområde, järnvägsområde, industriområde eller byggnadskvarter skall hållas tillgängligt för elektrisk högspänningsledning.
- Mom. 5.** Inom med ztj betecknat område får sådana anordningar ej vidtagas som förhindrar framdragande av järnväg i tunnel under industriområde.
- Mom. 6.** Inom med zta betecknat område får sådana anordningar ej vidtagas som förhindrar framdragande av motorväg i tunnel under industriområde.
- Mom. 7.** Inom med zv betecknat område får sådana anordningar ej vidtagas som förhindrar framdragande av avloppstunnel under byggnadskvarter och trafikområde. Inom området äger byggnadsnämnden rätt meddela särskilda föreskrifter angående byggnaders grundläggning och källares utformning.
- Mom. 8.** Inom med bu betecknad del av trafikområde skall marken hållas tillgänglig för vallar och skärmar mot trafikbuller.

## § 4.

## DEL AV BYGGNADSKVARTER SOM FÅR BEBYGGAS.

Med A och H betecknade områden får endast bebyggas till en tredjedel.

## § 5.

## BYGGNADSSÄTT.

Å med F betecknat område skall huvudbyggnad uppföras fristående.

## § 6.

## VÅNINGANTAL.

Å med II betecknat område får byggnad uppföras med högst två våningar.

## § 7.

## BYGGNADS HÖJD.

- Mom. 1.** Å med II betecknat område får byggnad icke uppföras till större höjd än 7,5 m.
- Mom. 2.** Å med siffra i romb betecknat område får byggnad uppföras till högst den höjd i meter som siffran anger. Inom med A och J betecknade områden må dock för särskilt fall kunna medges den större höjd som påvisas vara erforderlig och som med hänsyn till sundhet och brandsäkerhet samt i övrigt ur allmän synpunkt prövas lämplig.



- Mom. 3.** Å med plus jämte siffran i romb betecknat område får byggnad uppföras till högst den höjd i meter över stadens nollplan som siffran anger. Inom med A och J betecknade områden må dock för särskilt fall kunna medges den större höjd som påvisas vara erforderlig och som med hänsyn till sundhet och brandsäkerhet samt i övrigt ur allmän synpunkt prövas lämplig.

§ 8.

ANORDNANDE AV STÄNGSEL I VISSA FALL.

Kvarters- eller områdesgräns försedd med fyllda trianglar skall med hänsyn till trafiksäkerheten förses med stängsel vari ej får anordnas utfart mot gata eller allmän plats.

§ 9.

ÖVERGANGSBESTÄMMELSER

- Mom. 1.** Intill dess annan trafikled färdigställts, som på ett godtagbart sätt övertar trafikfunktionen, och gällande vägrätt upphört, skall med öta betecknad del av industriområde utgöra byggnadsfritt område omkring befintlig trafikled, till vilket nya väganslutningar ej får anordnas utan väghållarens och statens vägverks medgivande.
- Mom. 2.** Intill dess annan järnväg färdigställts, som på ett godtagbart sätt övertar trafikfunktionen, skall med ötj betecknad del av industriområde utgöra byggnadsfritt område, inom vilket åtgärder ej får vidtagas som hindrar ombyggnad, underhåll och drift av befintlig järnväg.

Upprättad i Göteborg i mars 1970 och  
reviderad i augusti 1970 och i september 1970 av VBB (Vattenbyggnadsbyrån)

*Birger Jansson*

*Nils-Åke Hulthén*

**Förteckning över utredningar***Översiktliga utredningar*

Uddevalla rörande öst—västlig huvudväg genom Uddevalla	VBB 1958
Generalplan för Uddevalla	VBB 1959
Trafikutredning för Uddevalla	VBB 1963
Blockplan för Uddevalla	VBB 1969

*Detaljutredningar*

Utredningsplan för den västra delen av genomfartsleden i Uddevalla	VBB 1968
PM angående grundförhållanden för den västra delen av genomfartsleden i Uddevalla	VBB 1968
Utredningsplan för Kurverödsvägen	VBB 1964
PM angående planerat järnvägsspår till planerat industriområde vid Fröland	VBB 1964
PM angående Uddevalla lasarets anslutning till stadens gatunät	VBB 1969
PM med kostnadsjämförelse mellan bro- och bankalternativ för nordanvindsleden på delen mellan Brattås trafikplats och Strömstadsvägen	VBB 1969
Beräkning och bedömning av bullernivån vid sidan av planerad motorväg med vissa angränsande gator genom Uddevalla	Svensk Akustikplanering 1966 och 1970
Redovisning av miljö och kostnader vid trafiktunnlar	VBB 1969

Avskrifter och utdrag ur Svensk Akustikplanering AB:s bullerutredningar L-552, L-552-B, L-552-C och utdrag ur rapport L-552-C.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	Sid.
<b>Rapport L-552</b>	
<b>Beräkning och bedömning av bullernivåer vid sidan av planerad motorväg med vissa angränsande gator genom Uddevalla stad</b>	56
Allmänt om beräkningsmetoden .....	56
Trafikprognos .....	58
Målsättning .....	58
Allmänt .....	58
Bostadsbebyggelse .....	58
Skolor .....	58
Sjukhus .....	59
Beräknade ljudnivåer och förslag till bullerbekämpande åtgärder .....	59
— — —	
D. Bostäder i två våningar omedelbart väster om lasarettet .....	59
E. Villaområdet väster om Västerskolan .....	60
F. Övriga bostadsområden .....	60

G. Västerskolan .....	Sid. 61
H. Lasarettet .....	61
Sammanfattning .....	63
Litteraturförteckning .....	64
Ritningar: 1, 5, 6, 7 och 8	

**Rapport L-552-B**

<b>Beräkning av effektiva tidsmedelvärden av det trafikbuller vid Uddevalla lasarett och bostadsområdet väster därom, som orsakas av trafiken på planerad motorväg</b>	65
Uppdragsgivare .....	65
Uppgift .....	65
Underlag .....	65
Trafikprognos .....	66
Beräkningsgrunder .....	66
Resultat .....	66
Kommentar .....	66
Ritning: Skiss över beräkningspunkter	

**Rapport L-552-C**

<b>Beräkning av trafikbullernivåer kring planerad motorväg i området väster om Fjällvägen i Uddevalla</b>	67
Uppdragsgivare .....	67
Uppgift .....	67
Underlag .....	67
Beräkningar .....	67
1. Området söder om rangerbangården .....	67
Resultat .....	68
Kommentar .....	68
2. Tomten omedelbart väster om lasarettet .....	68
Resultat .....	68
Kommentar .....	69
3. Västerskolan .....	69
Resultat .....	69
Kommentar .....	69
4. Villaområdet väster om Västerskolan .....	69
Resultat .....	68
Kommentar .....	68
Ritning: Skiss över beräkningspunkter	

**Utdrag ur rapport L-552-C**

Ritning: Beräknade 35 dB(A)-gränser	69
-------------------------------------	----

Utdrag ur:  
SVENSK AKUSTIKPLANERING AB  
Glasmästareg. 18, Göteborg S  
Tel. 031/81 10 10, 81 10 20

Rapport L-552

Göteborg den 5 maj 1966

**Beräkning och bedömning av bullernivåer vid sidan av planerad motorväg med vissa angränsande gator genom Uddevalla stad.**

(Sammanställning av L-430, L-441 och L-443)  
På uppdrag av AB Vattenbyggnadsbyrån, Göteborg.  
För rapporten svarar: Tor Kihlman, Bertil Nordlund.

**Beräkning och bedömning av bullernivåer vid sidan av planerad motorväg med vissa angränsande gator genom Uddevalla stad.**

De ljudnivåer som erhålls från fordonen på motorvägar och andra starkt trafikerade trafikleder såsom större genomfartsgator är av en sådan storleksordning att de kan förorsaka bullerstörningar inom ett flera hundra meter brett område runt trafikleden. Detta innebär att man i planläggningen antingen bör undvika att placera störningskänslig bebyggelse såsom bostäder, skolor, sjukhus osv. närmare trafiklederna än 150—300 m, eller att man vid kortare avstånd väg—bebyggelse genom andra åtgärder t. ex. skärmar, lämplig planutformning m. m., minskar bullernivåerna i erforderlig utsträckning.

Den planerade motorvägen genom Uddevalla kommer att för flera områden medföra en ökning av trafikbullernivåerna jämfört med förhållandena i dag. Vissa angränsande gator, bl. a. Fjällvägen och Edingsvägen, kommer vidare vid utbyggnaden av Uddevalla åt norr att enligt AB Vattenbyggnadsbyrån få en avsevärt större trafikbelastning än i dag.

Vår uppgift har varit att närmare beräkna och bedöma bullernivåerna inom vissa särskilt utsatta bebyggelseområden samt föreslå tänkbara positiva åtgärder för att minska eventuella bullerstörningar. Huvudvikten har lagts vid beräkningar av buller från motorvägen. Som en komplettering till detta och för att få en bättre uppfattning om de dominerande storkällorna har dessutom för vissa områden bullernivåerna från några andra trafikleder beräknats. Där emot har ej bullernivåerna från järnväg, rangerbangård samt ASG:s godsterminal med flera störningskällor beräknats eller tagits med vid bedömningen.

Beträffande buller från varvet se våra rapporter L-333 och L-335.

De områden som särskilt studerats innefattar:

- a) bostäder på Karlsbergsområdet
- b) bostäder på ömse sidor om Edingsvägen norr om Karlsbergsområdet
- c) lasarettet
- d) bostäder i två våningar närmast väster om lasarettet
- e) Västerskolan
- f) villaområde väster om Västerskolan

De olika områdenas belägenhet framgår av bifogade översiktskarta. Ritn. nr 1.

**Allmänt om beräkningsmetoden**

Underlag i form av stadsplaner, vägritningar, sektioner och trafikprognoser har erhållits från AB Vattenbyggnadsbyrån, Göteborg.

Beräkningarna har gjorts med utgångspunkt från trafikprognoser för år 1980 och år 2000

samt antaganden om framtida hastighetsföreskrifter. Vid beräkningarna tas hänsyn till trafikens fördelning under dygnets olika timmar på så sätt att ljudnivåerna beräknas dels dagtid, när trafiken är maximal, dels nattetid, när trafiken är minimal. I det första fallet blir det som regel den sammanlagrade ljudnivån från alla de personbilar, som samtidigt befinner sig på vägen, som blir bestämmande för ljudnivåerna. Vid beräkningen av den sammanlagrade nivån har därvid fordonen antagits komma med jämna mellanrum. Lastbilarna kommer under dygnets alla timmar genomsnittligt så glest, att sammanlagringen blir obetydlig. De beräknade ljudnivåerna från lastbilar avser därför maximinivåerna vid passage av enstaka fordon och dessa maximinivåer blir samma både under dagen och natten. Om flera lastbilar kommer i klunga kan nivåerna bli högre än de beräknade. Nattetid är det som regel bullertopparna vid passage av enstaka lastbilar som blir utslagsgivande. I de följande tabellerna anges som regel endast de nivåer som blir avgörande för bedömningen.

Som utgångsvärden för fordonens ljudalstring har använts ett underlag, som huvudsakligen utgörs av egna mätningar. På vissa punkter har detta underlag kompletterats med tillgängliga litteraturuppgifter, bl. a. (2), (3). Vi har utgått från fordonens genomsnittliga ljudalstring.

I vissa fall vid korta avstånd mellan väg och bebyggelse har särskild hänsyn tagits till att trafiken fördelar sig på två körbanor. Därvid har 2/3 av trafiken antagits befinna sig på den ur bullersynpunkt ogynnsammaste körbanan.

Vid beräkningarna av inomhusnivåer i befintliga byggnader har vi utgått från en normal genomsnittlig isoleringskurva för konventionella fönster och att fönstren är stängda. De aktuella fönstrens verkliga isolering kan givetvis skilja sig från denna genomsnittskurva. Inspektion på platsen av de befintliga byggnaderna tyder emellertid på att några större avvikelser som regel ej är att räkna med.

Skärmberäkningar har gjorts enligt i litteraturen tillgängliga beräkningsmetoder. Bl. a. Rettinger, (4). Viss restriktivitet vid tillgodoräknandet av skärmverkan har dock iakttagits, eftersom härledda teoretiska resultat är ofullständigt verifierade.

På grund av de osäkerheter som gäller vid dessa beräkningar förtjänar det att påpekas att desto större del av dämpningen mellan ljudkälla och studerad plats eller bebyggelse, som utgörs av skärmverkan, desto osäkrare blir slutresultatet. De övriga dämpningar som fås på grund av avståndsdämpning och fönsterisolation är ej behäftade med osäkerheter av samma storleksordning. Beträffande skärmar bör dessutom observeras att de utöver sin skärmverkan i en skuggzon kan ge upphov till negativa effekter på andra platser på grund av reflektionerna mot dem. Utformningen måste därför väljas med omsorg. Det är fördelaktigt att utforma skärmar i form av vallar med sneda slänter.

Ljudutbredningen utomhus, särskilt över något större avstånd, varierar med väderleken. Vid beräkningarna har vi förutsatt en relativ luftfuktighet av 50 %. Hänsyn till temperatur- och vindhastighetsgradienter har ej tagits. Dessa faktorer är emellertid av underordnad betydelse i det nedan diskuterade området beroende på de relativt korta avstånd mellan vägar och bebyggelse, som är aktuella i detta fall.

**Trafikprognos**

En sammanställning redovisas i tabell 1.

Tabell 1

Väg	Trafik- hastig- het	Årsmedeldygn		Andel last- fordon	Sommarmedel- dygn, 1980		Högtrafik Andel o. antal fordon under 1 timme	
		år 1980	år 2000		pers.b.	lastb.	pers.b.	lastb.
Motor- vägen	Fri	14.000	16.300	12 % (=1700 år 1980)	29.000	2.000	9 % (=2600 år 1980)	10 % (=170 år 1980)
Fjäll- vägen	50 km/h	25.000	40.000	12 % (=3000 år 1980)	*)	*)	9 % (=2000 år 1980)	10 % (=300 år 1980)
Edings- vägen	50 km/h	8.000	14.200					

\*) Trafiken tämligen konstant året runt.

De efterföljande beräkningarna är utförda på basis av trafikprognosen för 1980.

**Målsättning***Allmänt*

Det saknas ännu normer rörande maximalt tillåtna bullernivåer från externa ljudkällor. Den målsättning vi vill rekommendera, och som vi angivit nedan har dock visst stöd i av Hälsovårdsnämnder tillämpad praxis och av ett föreliggande internationellt normförslag, (5), samt BABS (1) för interna bullerkällor.

*Bostadsbebyggelse*

Trafikbullernivåer av stor betydelse i bostadsområden är inomhus nattetid och dagtid samt utomhus dagtid på lekplatser och liknande. Sömn, talkommunikation och trivsel är därvid vad man måste beakta. De maximala nivåer från i denna rapport diskuterade ljudkällor vi f. n. vill rekommendera är inomhus 35 dB(A) utom under högtrafik dagtid då 40 dB(A) torde kunna accepteras. Utomhus rekommenderas en maximal nivå av 55 dB(A) under högtrafik.

*Skolor*

I skolrum är det väsentligt med en så bullerfri miljö att taluppfattbarheten förblir synnerligen god. Det är också viktigt att inga psykologiska störningsmoment inträffar av ovidkommande buller. De i BABS för skolrum angivna högsta ljudnivåerna för interna bullerkällor till 30—40 dB(A) i tysta resp. särskilt bullrande distrikt tjänar som ett lämpligt riktvärde. Vi har därför satt upp att trafikbullernivån i skolrum ej skall överstiga 35 dB(A). Taluppfattbarheten kommer då ej att vara påverkad och några psykologiska störningar torde ej uppkomma. Den för bostadsområden uppsatta ljudnivågränsen 55 dB(A) utomhus under högtrafik anser vi också vara en lämplig gräns för skolor.

*Sjukhus*

Den för bostäder uppställda målsättningen ur bullersynpunkt med ljudnivåerna 35 dB(A) inomhus nattetid, 40 dB(A) inomhus dagtid samt 55 dB(A) utomhus dagtid under högtrafik, kan ej anses vara tillräcklig för sjukhus. Detta beror på många faktorer. Det kan nämnas att kraven på goda sömnförhållanden för patienter är mycket stora, då den ovana miljön, jämte sjukdomar försämrar sömnen. Det finns dessutom i sjukhuset ett flertal funktioner, som kräver en tyst miljö. Dessa utföres främst i undersökningsrum, som är utspridda i sjukhuset, men även på vårdavdelningar sker sådana verksamheter. Kravet på en god taluppfattbarhet är även mycket högt. Inom Uddevalla lasarett finnes en psykiatrisk klinik, som är belägen i närheten av motorvägen, för vilken kraven på en bullerfri miljö också måste sättas snäva. Vi har därför ansett att i detta fall bör bullernivåerna ej överstiga 30 dB(A) nattetid, 35 dB(A) inomhus dagtid. Beträffande utomhusnivåerna bibehålles den för bostadsområden uppstatta gränsvärden 55 dB(A). Mot dessa snäva gränser kan invändas att fläktbuller samt övrigt internt buller på ett sjukhus ofta överstiger dessa nivåer. Många funktioner, som kräver en tyst miljö, är emellertid isolerade från det interna bullret, varför man i nuvarande läge ändå bör följa dessa krav beträffande externa bullerkällor. Dessa stämmer väl med angivna riktvärden i en utförlig amerikansk undersökning rörande buller på sjukhus. (6)

I tabell 2 nedan har målsättningen sammanställts.

Tabell 2 Målsättning

Typ av bebyggelse	Maximala nivåer i dB(A)		
	Utomhus (under högtrafik)	Inomhus	
		dagtid (under högtrafik)	nattetid
Bostäder	55	40	35
Skolor	55	35	—
Sjukhus	55	35	30

**Beräknade ljudnivåer och förslag till bullerbekämpande åtgärder**

Nedan följer en genomgång område för område av den bostadsbebyggelse, för vilken trafikbullernivåerna beräknats.

*D. Bostäder i två våningar omedelbart väster om lasarettet*

Denna bebyggelse ligger intill den blivande motorvägen och i nivå med denna. Om inga extra anordningar vidtages för att minska trafikbullret, kommer bullernivåerna i denna bebyggelse att bli höga. Bland annat av bullerskäl anordnas därför mellan motorväg och bostadsbebyggelse en ca 2,5 m hög vall med en ytterligare påbyggnad av en 1 m hög skärm, se ritn. nr 5 sekt. 4 och 5. De under förutsättning av denna skärm beräknade ljudnivåerna framgår av tabell 6.

Tabell 6 Beräknade bullernivåer i bostadsområde väster om lasarettet från trafiken på motorvägen

Plats	Bullernivåer i dB(A)		
	Personbilar högtrafik		Lastbilar
	Inne dag	Ute dag	Inne
50 m från motorvägen	ca 35	50—55	ca 35

Som framgår av tabellen uppfylls den angivna målsättningen i bebyggelsen på 50 m avstånd från motorvägen. På kortare avstånd kommer däremot nivåerna att bli högre. Särskilt ogynnsamma blir förhållandena på övre våningen i de byggnader, som ligger intill motorvägen på väsentligt kortare avstånd än 50 m.

#### E. Villaområdet väster om Västerskolan

Avståndet mellan motorväg och närmsta bebyggelse är här ca 75 m. Förhållandena är därför något gynnsammare än för det under D behandlade området. Å andra sidan torde man för ett villaområdes vidkommande ta större hänsyn till utomhusnivåerna än vad gäller ett hyreshusområde. Även för villaområdets vidkommande minskas ljudnivåerna jämfört med om fri sikt hade rätt mellan bostadshus och motorväg, genom att det på motsvarande sätt anordnas en vall med där ovanpå belägen vertikal skärm enligt sektion 8 i ritn. nr 6.

De ljudnivåer som på grundval härav kan beräknas i den närmast motorvägen belägna villan och dess trädgård framgår av tabell 7.

Tabell 7 Beräknade bullernivåer i villaområdet väster om Västerskolan från trafiken på motorvägen

Plats	Bullernivåer i dB(A)		
	Personbilar högtrafik		Lastbilar
	Inne dag	Ute dag	Inne
Bebyggelse 75 m från motorvägen	ca 35	ca 55	ca 35

De beräknade värdena visar att den angivna målsättningen uppfylls.

#### F. Övriga bostadsområden

I inledningen har nämnts att bullerstörningar kan erhållas inom ett mycket brett område runt starkt trafikerade leder. Under A—E har några olika bostadsområden diskuterats mer i detalj. Vi vill här påpeka att det finns ytterligare bostadsbebyggelse där trafikbullerstörningar kan erhållas, bl. a. ett relativt nybyggt hyreshus vid korsningen mellan Fjällvägen och motorvägen, läkarbostäder på lasarettets område, samt bebyggelse mellan motorvägen och Strömstadsvägen. Vårt uppdrag har ej innefattat detaljstudier av förhållandena på dessa platser. Beträffande läkarbostäderna får man dock förutsätta att de i detaljplaneringen kommer att utgå, då trafikbullerproblemen aktualiseras.



*G. Västerskolan*

I tabell 8 är angivna de beräknade trafikbullernivåerna i de ogynnsammast belägna klassrummen.

Tabell 8

Plats	Bullernivåer i dB(A)	
	Personbilar Inne dag	Lastbilar Inne dag
Sekt. 7 ca 65 m från motorväg	30—35	ca 35
Sekt. 6 ca 75 m från motorväg (se bif. ritningar) nr 5 och 6	30—35	ca 35

Dessa bullernivåer har erhållits, förutsatt att man följer de angivna föreskrifterna enligt sektion 6 och 7. De beräknade bullernivåerna ligger under den uppsatta målsättningen och får anses som tillfredsställande.

*H. Lasarettet*

I tabell 9 är angivna de beräknade trafikbullernivåerna i lasarettet på en del olika platser. Se ritn. nr 1 och 7.

Tabell 9 Beräknade trafikbullernivåer i lasarettet

Byggnad	Buller från	Trafik- hastighet km/h	Bullernivåer i dB(A)			
			Personbilar högtrafik		Lastbilar	
			Ute	Inne	Ute	Inne
S:a byggnaden, ö:a sidan, ca 25 m från ö:a gaveln	Motorvägen	Fri	ca 65	40—45	ca 60	ca 40
S:a byggnaden, framsidan, ca 5 m från ö:a gaveln	Fjällvägen	50	60—65	40—45	ca 65	ca 45
S:a byggnaden, ö:a gaveln	Fjällvägen	50	ca 70	ca 50	65—70	45—50
S:a byggnaden, ö:a gaveln	Fjällvägen infart från motorvägen	50 acc	65—70	50—55	ca 65	ca 50
S:a byggnaden, framsidan, ca 5 m. från v:a gaveln	Fjällvägen	50	55—60	35—40	ca 55	35—40
S:a byggnaden, framsidan, ca 5 m från v:a gaveln	Motorvägen	Fri	ca 65	ca 40	ca 60	ca 40
Höga byggnaden, framsidan, höjd ca 25 m	Motorvägen	Fri	60—65	ca 40	ca 55	ca 35
Höga byggnaden, framsidan, översta våningarna, med fri sikt över södra byggnaden	Fjällvägen	50	ca 60	ca 40	ca 55	35—40

De trafikbullernivåer som Fjällvägen medför i lasarettet på de mest utsatta ställena, dvs. södra byggnaden i den gavel som vetter mot Fjällvägen, är nattetid för enstaka lastbilar ca 50 dB(A). Dagtid kommer personbilarna att överväga och ger då ett ganska ständigt buller av 50 dB(A). Dessa värden ligger alltså väsentligt över de ovan angivna gränsvärdena och får betraktas som synnerligen ogynnsamma. Södra byggnaden erhåller även buller från den planerade motorvägen. Nattetid kommer här nivån att ligga vid ca 35—40 dB(A) samt inom-

hus dagtid ca 40 dB(A). Det framgår av tabellen att dessa bullernivåer blir utslagsgivande i den västra delen av denna byggnad. Dessa nivåer ligger även över den uppställda målsättningen, dock ej så markant som de ovan diskuterade. Trafikbullernivåerna i den höga byggnaden alstrade såväl från trafiken på motorvägen som Fjällvägen överstiger de uppsatta gränsvärdena med ca 5 dB(A). Bullernivåerna utomhus blir för södra byggnaden ca 65 dB(A) föranlett av trafiken på både motorväg och Fjällvägen. Dessa nivåer får betraktas som mycket ogynnsamma. Detta ej enbart beroende på svåra förhållanden på lasarettsgården utan det medför också stora olägenheter när fönstren öppnas. Bullernivåerna utomhus för den höga byggnaden blir ca 5 dB(A) för höga.

Några nämnvärda förbättringar kan ej åstadkommas med hjälp av skärmar, eftersom lasarettets byggnader dels ligger mycket nära Fjällvägen, dels ha stor höjd. Det skulle vara nödvändigt i så fall med en hel inbyggnad av Fjällvägen till en tunnel.

Den enda möjligheten att avsevärt förbättra förhållandena torde därför vara att byta ut fönstren i lasarettet mot fönster med hög ljudisolering. På ritning nr 8 visas ett förslag till en fönsterkonstruktion, som vi i så fall skulle vilja rekommendera. Vi har mycket positiv praktisk erfarenhet av denna fönsterkonstruktions ljudisolering. Om de nuvarande fönstren i lasarettet ersätts med dessa fönster, torde man erhålla en sänkning av inomhusnivåerna bakom stängda fönster med åtminstone ca 10 dB(A), vilket vore en väsentlig förbättring.

En ytterligare åtgärd för att förbättra förhållandena för sjukhusets vidkommande vore att införa restriktioner som förbjöd tung trafik på Fjällvägen nattetid. Det relativt ringa antalet lastfordon nattetid på Fjällvägen torde ha en proportionsvis mycket stor inverkan på förhållandena genom den sömnstörande effekt, som de kan ge upphov till.

I samband med denna utredning har vi föreslagit, att göra bullermätningar i lasarettet. Detta skulle göras, för att bättre kunna bedöma de ändringar i bullernivåerna, som den planerade motorvägen kommer att medföra. Dessutom skulle då en säkrare värdering av vad som kan åstadkommas i förbättring med ändrad fönsterkonstruktion kunna göras. Dessa mätningar har emellertid ej kommit till stånd.

#### *Sammanfattning*

Den planerade motorvägen genom Uddevalla samt den ökade trafiken på vissa angränsande gator kommer att medföra en ökning av trafikbullernivåerna för flera områden inom Uddevalla stad. Ovan har de beräknade nivåerna angivits område för område och ställts i relation till föreslagen lämplig målsättning. Beräkningarna har grundats på prognosvärden för trafiken år 1980. Om man antar att ljudalstringen från fordon ej ändras, kommer nivåerna vid den trafikmängd som prognosen anger för år 2000 att då bli ytterligare några få dB högre.

De bullerstörda områdena har avsevärt kunnat minskas genom att på olika sätt anordna avskärmning i form av jordvallar och skärmande byggnader. Vi vill emellertid här än en gång påpeka, att de osäkerheter som behäftar beräkningar av skärmverkan är större än de osäkerheter som behäftar övriga led i beräkningen av ljudnivåerna. Det torde dock vara ställt utom allt tvivel att de föreslagna avskärningsanordningarna kommer att medföra klara förbättringar.

Särskilt utsatta för bullerstörningarna blir bostadsområdet norr om Karlsbergsområdet norr om motorvägen. För den del av denna bebyggelse som ligger mellan motorvägen och Edingsvägen är möjligheterna att anordna förbättringar i den befintliga bebyggelsen begränsad till att förse byggnaderna med bättre fönster. För bostadsbebyggelsen norr om Edingsvägen är det föreslaget att i samband med nybebyggelse utföra dessa som terrasshus, med en utformning i vilken man särskilt tar hänsyn till trafikbullret. Detaljutformningen av denna bebyggelse kräver ytterligare studium.

Bullerförhållandena i den befintliga bebyggelsen i Karlsbergsområdet har ej studerats, då avsikten är att genomföra en sanering av detta område. Däremot har bullernivåerna i den nyplanerade bebyggelsen (se karta) inom detta område studerats och kan sägas vara gynnsam ur bullersynpunkt.

Den studerade bostadsbebyggelsen väster om lasarettet norr om motorvägen samt villaområdet väster om Västerskolan kommer att få acceptabla bullerförhållanden, förutsatt att skärmar anordnas enligt plan.

Ovan finnes även nämnt en del andra bostadsområden som också drabbas av för höga bullernivåer.

Bullerförhållandena i Västerskolan blir fullt acceptabla.

Särskilt allvarliga är de bullerförhållanden man har att räkna med i Uddevalla lasarett. De högsta ljudnivåerna inom lasarettet kommer att erhållas från trafiken på Fjällvägen och särskilt störande blir därvid den tunga trafiken i Fjällvägens uppførsbacke, vilket ytterligare kommer att accentueras av accelerationsförloppen i de signalreglerade anslutningarna mellan Fjällvägen och motorvägen.

Lasarettet kommer även att erhålla ogynnsamt höga bullernivåer från motorvägen. Detta medför en försämring från nuvarande förhållanden, speciellt i den södra byggnadens västra del.

I rapporten har ovan angivits förslag till ytterligare förbättrande åtgärder. Speciellt bör nämnas utbyte av fönstren på särskilt utsatta byggnader.

#### Litteraturförteckning

- (1) Kungliga Byggnadsstyrelsens Anvisningar till Byggnadsstadgan (BABS 1960).
- (2) Utredning angående högsta tillåtna ljudnivå för motordrivna fordon. Statens institut för folkhälsan, Stockholm (1961).
- (3) Galloway, W. J. & Clark, W. E.: Prediction of Noise from Motor Vehicles in freely flowing Traffic, Forth Intern. Congress on Acoustics, Copenhagen (1962), L 28.
- (4) Rettinger, M.: Noise Level Reduction of Barriers, Noise Control, Vol. 3 (1957) No. 5.
- (5) ISO/TC 43 Draft Secretariat Proposal for Noise Rating with Respect to Conservation of Hearing, Speech Communication and Annoyance.
- (6) Noise in Hospitals, An acoustical study of noises affecting the patient, US Department of health, education, and welfare.

SVENSK AKUSTIKPLANERING AB  
Dirigentgatan 2  
Postadress: Box 30021, 400 43 Göteborg 30

Rapport L-552-B

Göteborg den 11 februari 1970

**Beräkning av effektiva tidsmedelvärden av det trafikbuller vid Uddevalla lasarett och bostadsområdet väster därom, som orsakas av trafiken på planerad motorväg**

På uppdrag av  
AB Vattenbyggnadsbyrån  
Göteborg

För rapport och beräkningar svarar  
*Lars Nordlund*

**Uppdragsgivare**

AB Vattenbyggnadsbyrån i Göteborg genom ingenjör Nils-Åke Hultén.

**Uppgift**

Att beräkna de bullernivåer man uppnår vid Uddevalla lasarett och inom ett bostadsområde väster därom på grund av trafiken på den planerade motorvägen.

**Underlag**

Under 1966 gjorde vi liknande beräkningar vilka presenterades i rapport L-552 av den 5 maj 1966.

Samma underlag i form av stadsplaner, vägritningar, sektioner och trafikprognoser erhållna från AB Vattenbyggnadsbyrån, Göteborg, har använts.

Bakgrunden till denna nya beräkning är att 1966 förelåg inga normer för vilka bullernivåer från externa källor som kunde accepteras. Nu har Statens Planverk föreslagit sådana normer. Detta förslag är för närvarande ute på remiss. De föreslagna normerna grundar sig på att man anger bullret med ett effektivt tidsmedelvärde i stället för som förut toppvärden för enstaka fordon (ev. skedde en sammanlagring för alla de fordon som samtidigt befann sig på vägen).

Detta effektiva tidsmedelvärde har vid experiment visat sig ha mycket god korrelation med människors subjektiva uppfattning om graden av störning.

För att kunna beräkna det effektiva tidsmedelvärdet vid planering av nya områden m. m. har vi utarbetat en beräkningsmodell som Statens Planverk har bifogat det remitterade förslaget. I denna beräkningsmodell delar man in den aktuella vägen i flera avsnitt och beräknar den "deldos" till ljudnivån som en personbil respektive en lastbil ger från varje avsnitt varvid hänsyn tas till skärmningseffekter och markdämpning.

Summerar man dessa deldoser får man den dos som varje personbil respektive lastbil totalt ger till ljudnivån. Kännedom om trafikintensiteten i fordon per timme för respektive fordonskategori under dagen och natten ger sedan de totala ljudnivåerna. (Dag = 06—18, natt = 23—06).

**Trafikprognos**

Motorvägen, fri hastighet

14.000 fordon per årsmedeldygn år 1980

16.300 fordon per årsmedeldygn år 2000

andel lastfordon 12 %.

För en primärled antas följande fördelning mellan dag och natt

dag (06—18) 65 % av dygnstrafiken

natt (23—06) 8 % av dygnstrafiken.

**Beräkningspunkter**

Skiss över beräkningspunkterna bifogas.

1. Lasarettet. Södra byggnaden — södra fasaden — ca 25 m från östra gaveln.
2. Lasarettet. Södra byggnaden. Västra flygeln — södra gaveln.
3. Lasarettet. Höga byggnaden — översta våningarna med fri sikt över södra byggnaden. Mitt på södra fasaden.
4. Som punkt 3 men 2:a våningen.
5. Lasarettet. Sydvästra byggnaden övre våningarna, sydvästra gaveln.
6. Bostadsområdet. Huset närmast motorvägen i snitt 4 (se skiss). Sydöstra fasaden — närmast södra gaveln. Översta våningen.
7. Sydvästra gaveln i samma hus som punkt 6.
8. Bostadsområdet. Huset närmast motorvägen i snitt 5 (se skiss). Sydvästra gaveln. Översta våningen.
9. Samma hus som punkt 8. Sydöstra fasaden — närmast nordöstra gaveln. Översta våningen.

**Resultat**

Beräkningspunkter	Bullernivåer i dB(A)			
	ute		inne 2 m <sup>2</sup> standardfönster	
	dag	natt	dag	natt
1	63	57	37	31
2	65	58	39	32
3	61	54	35	28
4	56	48	35	28
5	66	59	40	33
6	57	45	37	29
7	56	49	36	29
8	65	58	39	32
9	52	45	32	25

**Kommentar**

De av Statens Planverk föreslagna normerna för inomhusnivåerna är

	bostad	vårdlokal
dag	35 dB(A)	35 dB(A)
natt	25 dB(A)	30 dB(A)

För de byggnader där dessa normer ej uppfylles bör det i samtliga fall kunna räcka med att montera specialfönster. De byggnader det gäller är vissa delar av lasarettet med fasad åt

motorvägen samt de bostadshus som ligger närmast motorvägen (fasaderna mot motorvägen — översta våningen). Den beräknade trafikökningen till år 2000 ger ett tillskott på mindre än 1 dB(A).

**SVENSK AKUSTIKPLANERING AB**

Dirigentgatan 2

Postadress: Box 30021 400 43 Göteborg 30

Rapport L-552-C

Göteborg den 18 februari 1970

**Beräkning av trafikbullernivåer kring planerad motorväg i området väster om Fjällvägen i Uddevalla**

På uppdrag av  
AB Vattenbyggnadsbyrån  
Göteborg

För rapporten svarar  
*Lars Nordlund*

**Uppdragsgivare**

AB Vattenbyggnadsbyrån, Göteborg genom ingenjör N-Å Hultén.

**Uppgift**

Beräkning av bullernivåerna i bostadshusen söder om rangerbangården samt kompletterande beräkningar rörande Västerskolan och villaområdet väster därom.

**Underlag**

Beräkningarna är gjorda på samma underlag som rapport L-552-B.

**Beräkningar**

Angivna värden i dB(A) avser de effektiva tidsmedelvärden på vilka Statens Planverk grundar sitt normförslag. Vid beräkning av inomhusvärden antages 2 m<sup>2</sup> standardfönster.

**1. Området söder om rangerbangården**

Beräkningarna gäller översta våningen på gavel mot norr, där man har fri sikt till motorvägen.

Beräkningpunkter (Beteckningen refererar till bifogad skiss)

- a) kv. Rydholm, tredje huset västerifrån
- b) kv. Silentz, tredje huset västerifrån
- c) kv. Silentz, västra huset
- d) kv. Palmborg, västra huset
- e) kv. Westerdahl, västra huset

## Resultat

	Bullernivåer i dB(A)			
	dag		natt	
	ute	inne	ute	inne
a.	62	38	55	31
b.	61	37	55	30
c.	61	36	55	29
d.	60	35	54	28
e.	60	35	54	28

## Kommentar

Statens Planverks normförslag för inomhusvärden i bostadshus är:

dag 35 dB(A)

natt 25 dB(A)

De beräknade dagvärdena ligger omkring eller något över 35 dB(A). Nattvärdena ligger klart över tillåtna 25 dB(A). Med specialfönster klarar man föreslagna normer för gavlarna mot motorvägen.

Beräkningarna gäller husens mest utsatta partier. På långsidorna är bullret från motorvägen ca 3 dB(A) lägre.

Flera osäkerhetsfaktorer föreligger. Bullret antas helt härröra från motorvägen. För att säkert kunna bedöma järnvägstrafikens inverkan fordras underlag i form av frekvens för olika verksamheter på rangerbangården kompletterad med mätningar på platsen. Nivån på bullret från järnvägen har bedömts ligga under nivån från motorvägen.

Långtradartrafiken vid godsterminalen kan göra att nivåerna blir högre i bostadshusen i närheten därav. För exakta värden fordras även här statistik och mätningar. Denna trafik kommer enligt uppgift emellertid troligen att avvecklas.

I södra delen av huset i kvarteren mellan järnvägen och Strömstadsvägen kommer bullernivåerna att bestämmas av trafiken på Strömstadsvägen. Säkerligen är inomhusnivåerna med dagens trafik oacceptabla. Motorvägen kommer dock att avlasta Strömstadsvägen.

## 2. Tomten omedelbart väster om lasarettet

## Beräkningspunkt

f "Gamla bryggartomten"

Värdet är tänkt att användas för en jämförelse med de i rapport L-552-B beräknade värdena för bostadsområdet väster om denna punkt. För att få jämförbara värden har beräkningen utförts för en punkt på andra våningen i ett tänkt bostadshus.

## Resultat

	Bullernivåer i dB(A)	
	ute	inne
dag	61	35
natt	54	28



*Kommentar*

Beräkningspunkten valdes med utgångspunkt från önskemål om att finna hur långt från motorvägen man måste vara för att nå ner i en inomhusnivå på ca 35 dB(A). I detta sammanhang bör uppmärksammas att inte endast avståndet till den betraktade vägen inverkar på resultatet utan även i vad mån omgivande byggnader skärmar delar av vägen. Som exempel kan nämnas bostadsområdet mellan lasarettet och Västerskolan. Se rapport L-552-B. I sektion 5 närmast motorvägen (punkt 8) ligger värdena klart över normerna medan man längre in på husen (punkt 9) ligger inom de normer som föreslagits. En inte oväsentlig del av dämpningsökningen erhålles på grund av att omgivande hus skärmar en stor del av motorvägen i det senare fallet.

3. *Västerskolan*

Beräkningspunkten

g Östra flygeln ca 20 m från gaveln.

h Sydvästra gaveln.

Resultat

	Bullernivåer i dB(A)	
	ute	inne
g	50	29
h	57	35

*Kommentar*

Enligt Statens Planverks normförslag bör bullernivån i undervisningslokaler ej överstiga 35 dB(A). Enligt beräkningarna klarar skolans lokaler denna gräns.

4. *Villaområdet väster om Västerskolan*

Beräkningspunkt

i Den närmast motorvägen liggande villan som är inritad på stadsplanen.

**Utdrag ur L-552-C**

På bifogad skiss är några av de beräknade 35 dB(A)-gränserna inprickade. Bullret antas helt härröra från motorvägen. För att säkert kunna bedöma järnvägstrafikens inverkan vid ett stationsområde fordras underlag i form av frekvens för olika verksamheter på rangerbangården kompletterad med mätningar på platsen. Bullernivån från järnvägen har bedömts ligga under den från motorvägen.

Långtradartrafiken vid Godsterminalen kan göra att nivåerna blir högre i bostadshusen i närheten därav. För exakta värden fordras även här statistik och mätningar. Denna trafik kommer emellertid troligen att avvecklas.

I södra delen av husen i kvarteren mellan järnvägen och Strömstadsvägen kommer bullernivåerna att bestämmas av trafiken på Strömstadsvägen. Säkerligen är inomhusnivåerna med dagens trafik oacceptabla. Motorvägen kommer dock att avlasta Strömstadsvägen.

Som framgår av ovanstående är osäkerheten i värdena söder om motorvägen större än i de för området norr om motorvägen. Om långtradartrafiken i framtiden avvecklas blir värdena säkrare. Dock kvarstår reservationen för järnvägstrafikens inverkan.