



**STRÖMSTADS  
KOMMUN**

Dnr MBN/2017-724  
PBL 2010:900

## Planbeskrivning

Detaljplan för

# Strömstad 4:23 m fl (färjeterminalen)



Upprättad 2017-12-11  
Reviderad 2018-01-25

Antagen av KF  
Laga kraft

2018-02-15  
2018-05-07

**Akt Nr 1486-P2018/4**

## SAMMANFATTNING

Torskholmen söder om Strömstad stadskärna har under många år nyttjats för färjetrafik på sträckan Strömstad – Sandefjord. Bilar angör färjorna från Torskholmen, medan fotgängare går ombord på färjan via en gångpassage. Två rederier trafikerar sträckan Strömstad – Sandefjord och planerar att introducera nya, större och mer miljöanpassade fartyg. För att kunna ta emot dessa fartyg behöver färjeläget byggas om.

Ombyggnationen består huvudsakligen av utökade kajer och påkörningsramp för bilar samt ett nytt trapptorn. Det nya trapptornet tillåts bli något högre än befintligt trapptorn på grund av de nya fartygens ökade storlek.

Planförslaget handläggs med ett utökat förfarande enligt plan- och bygglagen (PBL) 5 kap. 7 §.



## Innehållsförteckning

<b>1. Inledning</b>	<b>1</b>
Planens syfte och huvuddrag	1
Markägare	1
Handlingar	1
Läge och areal	2
<b>2. Kommunala ställningstaganden och mellankommunal samordning</b>	<b>3</b>
Översiktsplan	3
Förstudie södra infarten	3
Gällande detaljplaner	3
Behovsbedömning	4
Internationell samordning	4
<b>3. Planeringsförutsättningar</b>	<b>5</b>
Riksintressen	5
Miljö tillstånd	5
Strandskydd	5
Funktion	6
Bebyggelse	7
Fornlämningar/kulturminnen	8
Landskap och naturmiljö	8
Mark och geoteknik	8
Teknisk försörjning	8
Risker och störningar	8
<b>4. Planförslag</b>	<b>9</b>
Hamnområde	9
Gatunät och trafik	11
Natur	12
Dagvattenhantering	12
Släckvatten	12
Teknisk försörjning	12
Risker och störningar	13
Markföroreningar	13
<b>5. Konsekvensbeskrivning</b>	<b>14</b>
Hållbar utveckling	14
Miljömål	14
Miljökvalitetsnormer	14
<b>6. Genomförande</b>	<b>15</b>
Organisatoriska frågor	15
Fastighetsrättsliga frågor	15
Tekniska frågor och utredningar	16
Ekonomiska frågor	18
Administrativa frågor	18

## **Detaljplan för Strömstad 4:23 m fl (färjeterminalen)**

### **Planbeskrivning**

---

#### **1. Inledning**

##### **Planens syfte och huvuddrag**

Detaljplanens syfte är att möjliggöra en uppgradering av infrastrukturen vid färjeläget i centrala Strömstad. De två rederier som driver färjetrafik mellan Strömstad och Sandefjord planerar att sätta in större och miljövänligare fartyg, och för att möjliggöra detta krävs bland annat ny fordonsramp, trossbrygga och ett nytt trapp torn.

Planförslaget gör det möjligt att bygga högre trapp torn söder om den befintliga terminalbyggnaden. Förslaget tillåter också att befintligt vattenområde tas i anspråk för att möjliggöra den nya fenderlinje som fartygen kommer att vila mot. Ytan mellan fenderlinjen och den befintliga kajkanten får överbyggas. Området kring färjeläget ges också en mer flexibel byggrätt.

##### **Markägare**

Marken i planområdet ägs av Strömstads kommun. Ett av färjebolagen, Color Line, har ett tomträttsavtal för själva terminalbyggnaden som huvudsakligen står på fastigheten Strömstad 4:23.

##### **Handlingar**

Detaljplanen består av en plankarta med bestämmelser som är juridiskt bindande.

Till planen hör denna planbeskrivning och en samrådsredogörelse och granskningsutlåtande med svar på de synpunkter som kom in under samråd och granskning. Planbeskrivningen ska underlätta förståelsen av planförslagets innebörd, samt redovisa de förutsättningar och syften planen har. Den har ingen egen rättsverkan. Avsikten är att den ska vara vägledande vid tolkningen av planen.

Till planhandlingarna hör

- Planbeskrivning
- Plankarta med bestämmelser
- Fastighetsförteckning
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande

Övriga handlingar och utredningar:

- Geoteknisk utredning, Bohusgeo, daterad 2017-09-25

### Läge och areal



*Planområdets avgränsning*

Färjeläget ligger strax söder om Strömstad stadskärna och har en areal på cirka 3,5 hektar.

## 2. Kommunala ställningstaganden och mellankommunal samordning

### Översiktsplan

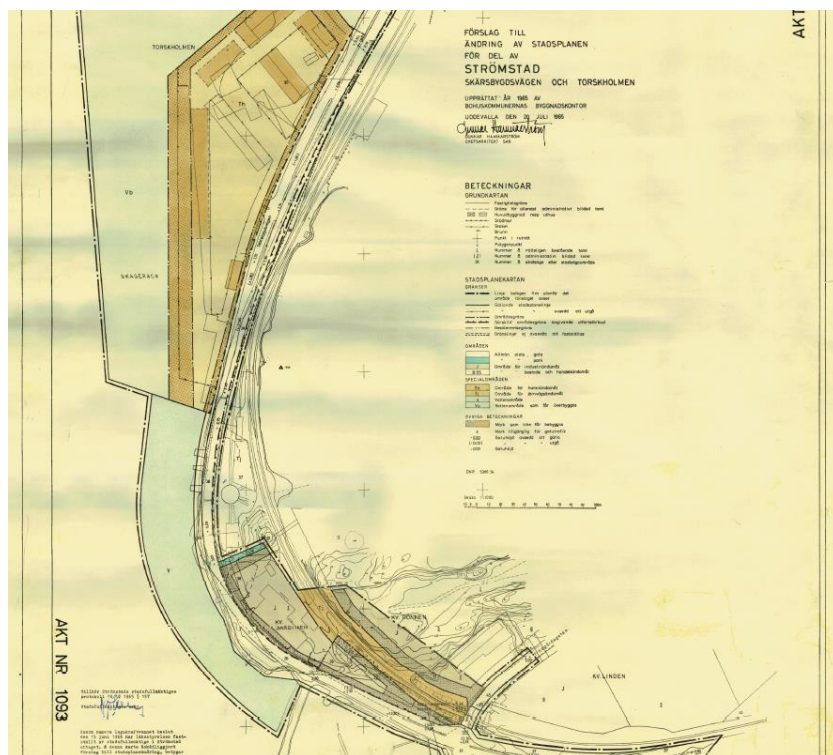
I kommunens översiktsplan, antagen av Kommunfullmäktige (KF) 2013-10-24, är området kring färjeläget utpekad som område för tätortsutveckling i Strömstad.

### Förstudie södra infarten

Eftersom den fördjupade översiktsplanen för Strömstad/Skee inte är klar har kommunstyrelsen studerat området kring färjeterminalen mer detaljerat i en intern förstudie. I förstudien konstaterades att färjetrafiken är en viktig del av infrastrukturen i Strömstad och att det finns ett kommunalt intresse i att möjliggöra för de större och miljövänligare fartyg som nu är aktuella att ta i drift.

Under arbetet med förstudien diskuterades olika alternativa färjelägen. Kommunstyrelsen beslutade dock i februari 2017 att färjeläget för närvarande ska ligga kvar på Torskholmen.

### Gällande detaljplaner



*Utsnitt ur gällande detaljplan*

Inom området gäller detaljplanen 14-STR-49, fastställd den 15 juni 1966. Detaljplanen medger hamnverksamhet inom den övervägande delen av området samt öppet vattenområde och väg inom en mindre del. Hamnområdet närmast vägen får enligt planen inte bebyggas, men delar av den befintliga terminalbyggnaden är placerad inom detta område.

### **Behovsbedömning**

Plan- och byggavdelningen gör bedömningen att ett genomförande av detaljplanen inte kan antas medföra risk för betydande miljöpåverkan. Behovsbedömningen har samrått med Länsstyrelsen som delar kommunens bedömning.

Motivet till denna bedömning är att hamnområdet redan idag är ianspråktaget för hamnverksamhet. Ett miljötillstånd finns som inrymmer befintlig och planerad färjeverksamhet på max 2700 anlop per år. Inga dokumenterade höga natur-, kultur- och friluftsvärden finns inom området. Detaljplanen uppfyller inte bedömningskriterierna i bilagorna 2 och 4 i Förordningen 1998:905 om miljökonsekvensbeskrivningar (MKB).

### **Internationell samordning**

Färjetrafiken till Strömstad har hemmahamn i Sandefjord i Norge. Upphandlingen och tilldelningen av turer, vilket är grunden till att nya fartyg kommer att börja trafikera sträckan, är genomförd av Sandefjords kommun. Planförslaget är därav av vikt för båda kommunerna som har ett gemensamt intresse av att fartygen ska kunna tas i bruk.

### 3. Planeringsförutsättningar

#### Riksintressen

Planområdet omfattas liksom resten av Bohuskusten av riksintresse för turism och den obrutna kusten. Mer unikt för planområdet är att det också omfattas av riksintresse för hamn och farled. Färjetrafiken till Sandefjord är en tydlig del av riksintresset för farled och ett stort motiv till förslaget.

#### Miljötillstånd

Hamnverksamheten vid Torskholmen omfattas av ett gällande miljötillstånd som har meddelats av Länsstyrelsen (Miljöprövningsdelegationens beslut den 11 mars 2005, Länsstyrelsens diarienummer 551-32271-2003). Tillståndet omfattar högst 2700 anlöp med fartyg med en bruttodräktighet över 1350. I tillståndet regleras hur verksamheten ska bedrivas och omfattar bland annat hur kemiska produkter, farligt avfall och dylikt ska förvaras och hanteras.

Buller från verksamheten ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid bostäder inte överstiger följande riktvärden:

55 dBA dagtid vardagar kl 07-18

50 dBA kvällstid kl 18-22 samt dagtid sön- och helgdag 07-18

45 dBA nattetid kl 22-07

Nattetid får den momentana ljudnivån utomhus vid bostäder inte överstiga 55 dBA. Om bullret från hamnverksamheten innehåller impulsljud eller hörbara tonkomponenter ska tillåten ekvivalent ljudnivå sänkas med 5 dBA.

Verksamhetsutövaren ska undersöka och fortlöpande följa utvecklingen av åtgärder som kan leda till minskat buller och utsläpp av föroreningar till luft, mark och vatten från fartyg och arbetsfordon.

#### Strandskydd

När den nya detaljplanen tas fram återinträder det generella strandskyddet inom planområdet inom 100 meter från strandlinjen. Allt återinträdande strandskydd föreslås upphävas enligt följande skäl:

- a) Redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att området saknar betydelse för strandskyddets syften. I princip hela området är redan bebyggt med ett färjeläge med internationell färjetrafik. På grund av inhägnaderna detta kräver har allmänheten inte tillträde till området.
- b) Behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet. Utvidgningen av färjeläget är till för att kunna ta emot större fartyg. Konstruktionerna för att möjliggöra detta (fenderlinje, påkörningsramp, trapptorn och dylikt) måste per definition ligga vid eller i vattnet.
- c) Behövs för att utvidga en pågående verksamhet där utvidgningen inte kan ske utanför området.
- d) Behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området.



Även strandskyddet för vattenområdet föreslås upphävas för att detta inte ska riskera att komma i konflikt med användningen som trafikområde för färjorna. Tidigare har åtgärder som t.ex. avsprängning av grund och anläggande av betongmadrasser behövt genomföras i vattenområdet. Något strandskydd har då inte heller gällt och all prövning har skett som vattenverksamhet.

## Funktion



*Principskiss över områdets funktion. Grön pil visar trafik till området, gul ifrån området.*

Från färjeterminalen som planområdet omfattar bedrivs färjetrafik till Sandefjord i Norge. Färjorna lägger till parallellt med Uddevallavägen och angörs med bilar från Torskholmen. För passagerare som kommer till fots finns en terminalbyggnad mellan havet och Uddevallavägen. De passagerare som ansluter via terminalen når färjan med hjälp av en lång gångramp som avslutas i ett trapporn med en gångramp som dockar an till färjan.

Majoriteten av passagerarna som färdas med färjorna anländer dock med bil. Dessa passagerare passerar en biljettkontroll med bom och ställs därefter upp på en flerfältig uppställningsyta på Torskholmen inom terminalområdet.

## Bebyggelse



*Terminalbyggnaden med tuben som fortsätter utmed Uddevallavägen. Längst till vänster i bilden skimtar det befintliga trapptornet.*

I planområdet finns en befintlig terminalbyggnad som består av en byggnad i flera våningar och en lång tub utmed Uddevallavägen. Den långa tuben är upphöjd på stolpar och avslutas i ett trapptorn där passagerare som inte kommit med bil kliver på färjan.



*Tillfälliga byggnader som används av Fjordline och KGH*

I området finns också enklare och temporära byggnader som bland annat används av det andra rederiet, Fjord Line, för incheckning, av KGH för tullkontroll och av färjelägets personal.

## Fornlämningar/kulturminnen

Det finns inga kända fornlämningar inom planområdet.

## Landskap och naturmiljö

Området är beläget utmed den södra infarten till Strömstad och präglas i hög grad av närheten till havet och hamnmiljön. Marken i planområdet är hårdgjord och är i huvudsak plan med små höjdvariationer.

## Mark och geoteknik



En geoteknisk utredning har tagits fram av Bohusgeo. De geotekniska förhållandena i området har tidigare även undersökts av Skanska i två utredningar från 2011 och 2013 och av Norconsult år 2015.

I den geotekniska utredningen har planområdet delats upp i tre delområden, S1-S3.

**S1:** Inom område S1 invid Torskholmen lades en tryckbank ut efter Skanskas utredning som är dimensionerad utifrån en trafiklast av 13 kPa. För att säkerställa släntstabiliteten kommer en planbestämmelse om detta att införas och även en bestämmelse om att muddring ej är tillåten till en lägre nivå än dagen.

**S2:** Inom område S2 utmed Uddevallavägen är släntstabiliteten för befintliga förhållanden otillfredsställande. En tryckbank i vattnet bedöms ge tillfredsställande släntstabilitet.

**S3:** Släntstabiliteten inom område S3 bedöms vara tillfredsställande med undantag för ett mindre delområde. Den planerade bebyggelsen bedöms dock kunna utföras utan att stabiliteten blir otillfredsställande.

## Teknisk försörjning

Vatten, avlopp samt el och tele finns utbyggt med ledningar utmed Uddevallavägen.

## Risker och störningar

Uddevallavägen är sekundärväg för transport av farligt gods fram till påkörningsplatsen för färjan till Norge. Antalet transporter med farligt gods varierar mellan 2 till 5 i varje riktning per vecka.

## 4. Planförslag

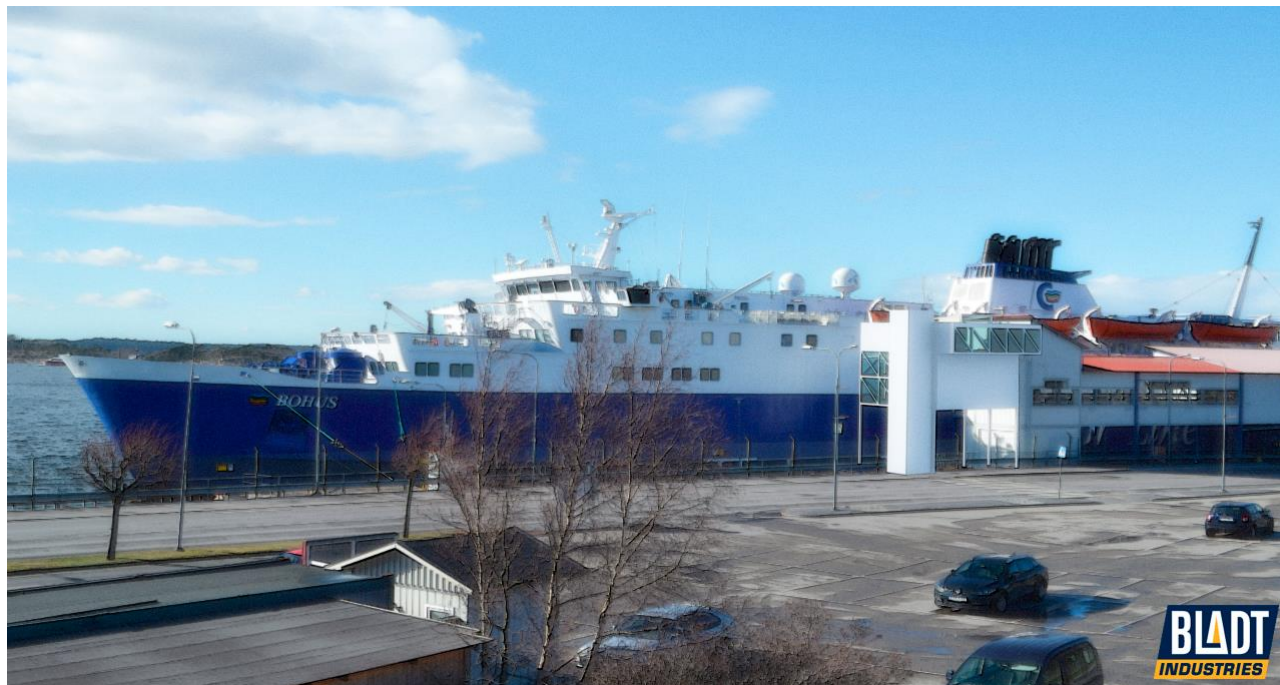
### Hamnområde

Hela den befintliga färjeterminalbyggnaden ingår i planområdet. Byggrätt medges för hela den befintliga terminalbyggnaden och den gångpassage och trapp torn som passagerarna använder för att stiga ombord på färjorna. Inga förändringar är planerade inom denna del. Tillåten högsta nockhöjd för byggnaderna överensstämmer med befintliga höjder.



*Befintlig färjeterminal med läget för det nya trapp tornet markerat med röstreckad ruta*

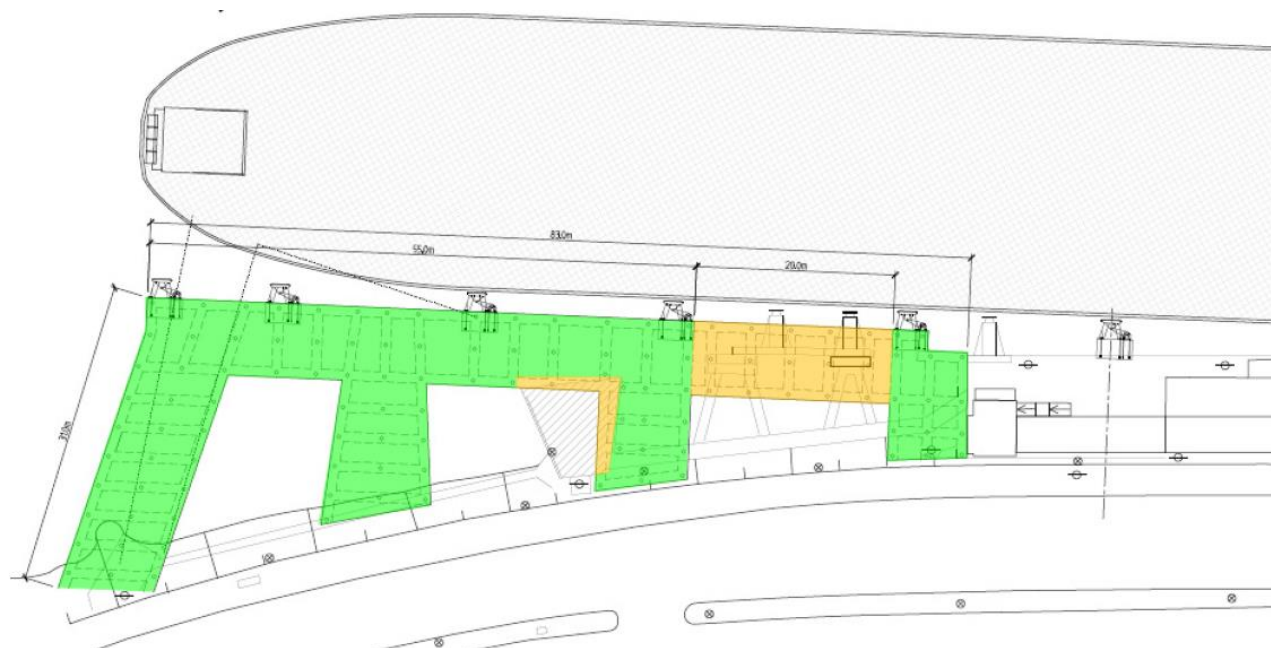
Den mest framträdande byggnationen som möjliggörs av förslaget är ett nytt trapp torn söder om det befintliga trapp tornet. Eftersom ett av dagens fartyg, Oslofjord, även kommer att trafikera sträckan i framtiden behöver det befintliga trapp tornet finnas kvar i bruk. Det nya trapp tornet blir något högre än det befintliga för att klara av anslutningen till de nya fartygen.



*Fotomontage som visar planerat trapp torn tillsammans med befintlig bebyggelse (från Lokstallet)*

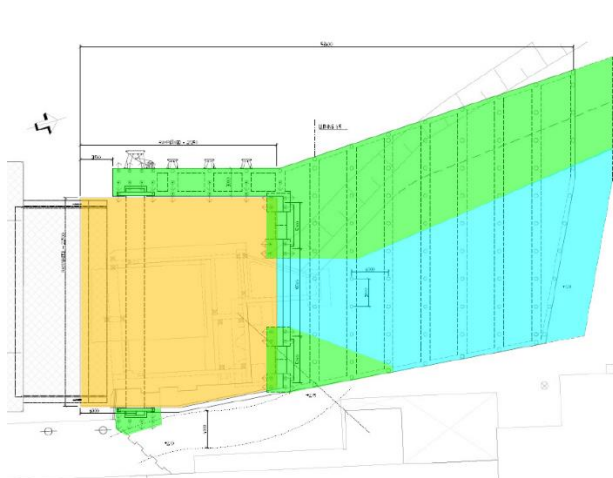


*Fotomontage som visar planerat trapp torn tillsammans med befintlig bebyggelse (från havet)*



*Principskiss över den nya fenderlinjen och kajsidan*

Den fenderlinje som fartygen tar stöd mot kommer att förlängas söderut. Inom detta område finns ett grund som fartygen annars riskerar att slå i vid ogynnsamma väderlekar. Förlängningen av fenderlinjen innebär också att ett ny gångbar överdäckad yta skapas mellan fenderlinjen och den befintliga strandlinjen. Denna överdäckning bär inte tyngre byggnader eller trafik, men i planförslaget finns en byggrätt för att möjliggöra mindre enkla förråd och dylikt.



*Principskiss på framtida ramp och bild på befintlig ramp. På principskissen kan den befintliga rampen skönjas med tunna gråa linjer under de färgade fälten.*

Den sista större förändringen i planområdet är möjliggörandet av en ny påkörningsramp i Torskholmens södra ände. Denna påkörningsramp utförs i befintlig marknivå och kommer att likna den befintliga rampen.

Inom planområdet finns också två mindre tillfälliga byggnader som används för tullpersonal och biljettförsäljning. Inom detta område medges permanenta byggrätter som dock är av en betydligt lägre höjd än den befintliga terminalbyggnaden.

### **Gatunät och trafik**

Områdets trafikförsörjning och parkeringslösning föreslås inte förändras. Den största allmänna parkeringen ligger i direkt anslutning öster om terminalbyggnaderna och omfattar cirka 70 parkeringsplatser.

Någon förändring av områdets trafikmatning bedöms inte vara nödvändig i nuläget. De nya fartygen har en kapacitet på cirka 100 fordon fler än de största befintliga fartygen, men antalet anlöp per dag ändras inte. Trafikpåverkan är därför begränsad till de tillfällen då den stora mängden fordon ska lämna färjan på samma gång. Oavsett vilken trafiklösning som väljs kommer denna mängd att, likt dagens situation, få en märkbar effekt på det lokala trafiksystemet.

Strömstads kommun håller dock på att se över trafiklösningen för hela området kring södra infarten och Torskholmen, inklusive järnvägsstationen och färjeläget. För att inte omöjliggöra andra framtida lösningar har inte området kring bommarna där bilarna kör in till färjeområdet tagits med i planområdet.

För att säkerställa släntstabiliteten i området har även en delsträcka av Uddevallavägen planlagts. Regleringen av vägen består av en höjdsättning som innebär att vägen ska bibehålla sin befintliga nivå.

## **Natur**

De kommande arbetena i vatten kräver anmälan om vattenverksamhet till Länsstyrelsen. De planerade arbetena i vatten kommer att uppföras över de befintliga betongmadrasser som fungerar som erosionsskydd. Det finns inga sediment eller föroreningar ovanpå dessa betongmadrasser eftersom propellervattnet dagligen spolar madrassen ren. Påverkan på växt- och djurliv bedöms av dessa anledningar bli mycket begränsad.

Allt krossat berg som tas upp vid kommande borrningsarbeten kommer att omhändertas på land. Eftersom borrningen går genom betongmadrassen begränsas sedimentspridningen vid borrning av pålar.

## **Dagvattenhantering**

Merparten av dagvattnet i området genereras av den mycket stora uppställningsytan där fordonen som ska köra på färjan väntar. Det dagvatten som inte rinner direkt till havet på grund av befintliga marknivåer samlas upp i en dagvattenledning med utlopp i stadens gästhamn norr om planområdet.

Takvattnet från terminalbyggnaden samlas upp i ett ledningsnät med utlopp i närheten av påkörningsrampen.

Med tanke på de mycket stora ytorna och avsaknaden av rening innan vattnet når recipient bör någon form av reningssteg utföras i framtiden. Som en del av det framtida underhållet kommer uppställningsområdet att få en ny markbeläggning och i detta läge är det lämpligt att ta ett samlat grepp kring uppsamling och rening av dagvatten med t.ex. filterbrunnar.

Detta samlade grepp bör tas i ett skede när det är aktuellt att göra förändringar inom området. I och med att det rör sig om en befintlig verksamhet saknas medel i detaljplanen att tvinga fram ett genomförande, och åtgärderna som behöver genomföras är av en högre detaljeringsgrad än vad som är motiverat att studera i en detaljplan.

Ytterligare dagvatten kan också komma att genereras av det nya kajdäcket mellan befintlig strandlinje och framtida fenderlinje. Nyttjandet av denna yta kommer dock att vara begränsad till fottrafik och lättare fordon eftersom däckets inte bär tunga laster. Delar av överdäckningen kan också komma att ske med nåtgaller och i detta fall ökar inte dagvattentillströmningen mer än obetydligt.

## **Släckvatten**

Med tanke på risken för brand i fordon och byggnader bör det också övervägas om någon form av uppsamlingsmagasin med avstängningsventil kan anordnas för att omhänderta släckvatten. Med tanke på de stora ytorna i området bör det finnas gott om utrymme för att bygga ett sådant underjordiskt magasin.

## **Teknisk försörjning**

Området är redan anslutet till stadens tekniska försörjningssystem. För att de nya fartygen ska kunna gå på el när de ligger i hamnen behöver dock anslutningar för detta byggas.

### **Risker och störningar**

Om de tekniska systemen anpassas så att de nya fartygen kan gå på el när de ligger i hamnen minskar störningar i form av både buller och utsläpp för boende i närheten av färjeläget. I nuläget är det dock inte klarlagt när detta system kommer att byggas ut, och till dess är påverkan vad gäller dessa frågor oförändrat.

Det nya trappornet tillåts bli högre än det befintliga, men är fortfarande betydligt lägre än berget där de närliggande bostäderna finns. Någon utsiktspåverkan uppstår därmed inte.

### **Markföroreningar**

Hamnområdet är ett MIFO-objekt med riskklass 2 och med objektsnummer 160644 (Colorline/Kystlink hamn). Riskklassningen är en schablonklassning genom inventering av alla varv och hamnar. Marken är utfylld med okända massor. En upplysning har därför införts på plankartan om att tillsynsmyndigheten ska kontaktas vid schaktningsarbeten.



## 5. Konsekvensbeskrivning

### Hållbar utveckling

Detaljplanen innebär i huvudsak att befintlig markanvändning bekräftas samt att pågående färjetrafik kan utvecklas och ta emot nya, miljövänligare fartyg. Det gällande miljötillståndet för färjetrafiken innebär att antalet anlop inte kan öka utan omprövning av detta och detaljplanen bidrar därmed till den hållbara utvecklingen.

### Miljömål

Riksdagen har beslutat om 16 nationella miljö kvalitetsmål. I Strömstads kommun har man valt att lyfta fram fyra lokala miljömål, *Begränsad klimatpåverkan*, *Giftfri miljö*, *Hav i balans samt levande kust och skärgård* samt *God bebyggd miljö* som man vill fokusera på. Dessa fyra är kommenterade mer utförligt nedanför medan resterande finns i tabellen som berör detta i behovsbedömningen.

Begränsad klimatpåverkan: Planförslaget syftar till att göra det möjligt för nya, miljövänligare hybridfartyg att trafikera sträckan Strömstad-Sandefjord. De föreslagna åtgärderna bedöms därför bidra positivt till miljömålet.

Giftfri miljö: Eftersom de nya anläggningarna i vatten byggs ovanpå befintliga betongmadrasser bedöms det inte kunna uppstå spridning av förorenade bottensediment. Miljömålet bedöms därför inte påverkas negativt.

Hav i balans samt levande kust och skärgård: Miljömålet påverkas inte nämnvärt utöver den minimala ökningen av dagvatten som når Strömstadsfjorden. På grund av de begränsade ytorna och avsaknaden av betydande verksamhet ovanpå det nya kajdäcket bedöms inte miljömålet påverkas negativt.

God bebyggd miljö: Detaljplanen gör det möjligt att bygga ett nytt trapporn utmed Uddevallavägen invid havet. Detta innebär att ytterligare byggnation avskiljer vyn mellan passagen utmed havet och havsutsikten för allmänheten. Trappornet är dock begränsat i storlek och bedöms därmed inte ha nämnvärd påverkan på miljömålet.

### Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer finns för utomhusluft, omgivningsbuller, fisk- och musselvatten samt för kustvatten, sjöar och vattendrag. Vad gäller detaljplanen omfattas vattenområdet i och utanför planområdet, Strömstadsfjorden, av miljö kvalitetsnorm för musselvatten samt kustvattenförekomst. Kustvattenförekomsten är av måttlig ekologisk status.

Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte innebära någon påtaglig påverkan på vattenkvaliteten i Strömstadsfjorden med tanke på den mycket begränsade ökningen av hårdgjorda ytor. Eftersom de nya anläggningarna konstrueras ovanpå befintliga betongmadrasser blir även påverkan som annars hade kunnat uppstå genom sedimentspridning försumbar.

Under förutsättning att färjelägets tekniska anläggningar byggs ut kommer fartygen i framtiden att kunna gå på el när de ligger i hamnen. Detta får i så fall en positiv påverkan på MKN för utomhusluft.

## 6. Genomförande

### Organisatoriska frågor

#### *Tidplan*

Samråd	oktober/november 2017
Granskning	december 2017
Antagande	1:a kvartalet 2017

#### *Genomförandetid*

Genomförandetiden är fem år från den dag detaljplanen vinner laga kraft. Vald genomförandetid ger en skäligen tid för utbyggnad av planområdet. Under genomförandetiden har fastighetsägaren en garanterad rätt att efter ansökan om bygglov få bygga i enlighet med planen. Efter genomförandetidens slut är fastighetsägaren inte längre garanterad bygg rätt. Planen fortsätter dock att gälla till dess att den ändras eller upphävs av kommunen.

#### *Huvudmannaskap*

Huvudmannaskap innebär ett ansvar för utbyggnad, drift och underhåll av allmänna platser. De allmänna platserna i detaljplanen är redan utbyggda. Kommunen är huvudman för allmänna platser inom planområdet.

#### *Ansvarsfördelning*

Kommunen kommer att ansvara för utbyggnaden av de anläggningar som behövs för den kommande färjetrafiken. Respektive ledningsägare än ansvarig för ledningar inom planområdet.

Eftersom detaljplanen inte medför tvingande kostnader för kommunen, samt att det är kommunen själv som driver planprojektet, är ett exploateringsavtal inte nödvändigt.

### Fastighetsrättsliga frågor

#### *Fastighetsbildning*

Detaljplanen innebär inte någon tvingande förändring av områdets fastighetsindelning. Planförslaget innebär att tidigare allmän platsmark blir planlagd som kvartersmark. Eftersom denna mark dock ägs av kommunen och inte omfattas av något tomträttsavtal behövs inte någon fastighetsreglering i detta fall, utan marken kan fortsatt ingå i Strömstad 4:16.

### Fastighetsrättsliga frågor

<i>Fastighet</i>	<i>Konsekvens</i>
Strömstad 4:16	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tillåten användning för del av området ändras från Th, område för hamnändamål, till det nu gällande allmänna rådet "V, Hamn"</li> <li>• Del av område reglerat som vattenområde ändras till "V, Hamn"</li> <li>• Del av område reglerat som allmän plats, gata, ändras till "V, Hamn"</li> <li>• Bestämmelsen om att mark inte får bebyggas tas bort</li> <li>• Tillåten höjd på byggnader justeras till befintlig nockhöjd</li> <li>• Vattenområdets användning preciseras till "Vattenområde för färjetrafik"</li> <li>• Uddevallavägens användning bekräftas som "Väg" och begränsas med angivna höjder över nollplanet.</li> </ul>
Strömstad 4:23	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tillåten användning ändras från Th, område för hamnändamål, till det nu gällande allmänna rådet "V, Hamn"</li> <li>• Bestämmelsen om att mark inte får bebyggas tas bort</li> <li>• Tillåten höjd på byggnader justeras till befintlig nockhöjd</li> </ul>

### Servitut

Planområdet angränsar till ett servitut för fastigheten Sardinien 1 söder om planområdet. Enligt inskrivningsmyndigheten på Lantmäteriet omfattar servitutet en brygga som vid bildandet skulle användas för lastning och lossning till fabriken på Sardinien 1. Servitutet är avgränsat till ett cirka 30 meter långt område väster om Skärbygdsvägen (nuvarande Uddevallavägen) i jämnhöjd med tomten (Sardinien 1). Till granskningen har plangränser i söder justerats för att inte riskera att beröra det aktuella servitutet.

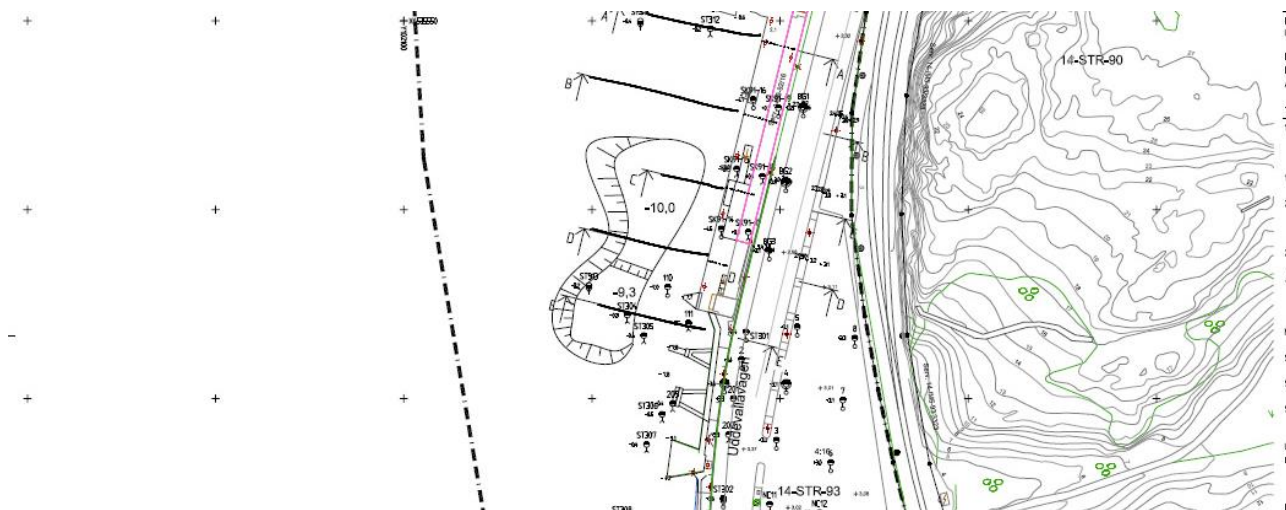
### Tekniska frågor och utredningar

#### Geoteknik

För att marken i planområdet ska bli lämplig för den användning som medges behöver geotekniska säkerhetsåtgärder genomföras. Dessa består delvis av begränsningar av den tillåtna trafiklasten och delvis av konstruktionsåtgärder. Begränsningar införs även för att behålla befintliga marknivåer.

De planerade kajanläggningarna kommer att byggas ovanpå pålade konstruktioner eftersom jordlagerförhållanden inte medger annat. Pålarna kommer enbart att utföras som borrade pålar. Inom den del som utpekats med otillfredsställande släntstabilitet kommer en tryckbank att läggas ut. Kommunen ser inte något planerad åtgärd framför sig som kommer att medföra utfyllnader eller avschaktningar som kommer att medföra en försämring av släntstabiliteten.

Samtliga nya konstruktioner kommer att medföra bygglov vilket medför att stabilitetsförhållandena även granskas i detta skede.



*Principskiss över föreslagen tryckbank*

Den mest omfattande geotekniska säkerhetsåtgärden som krävs är en tryckbank i vattnet utanför kajen där färjorna lägger till. Tryckbanken redovisas på ritning G501 som är en bilaga till den geotekniska utredningen. Schaktarbeten får inte ske i slänten under vattennivån utan att släntstabiliteten vidare kontrolleras.

Uddevallavägen har också planlagts utmed kajkanten med en begränsning som innebär att den befintliga marknivån måste bibehållas.

### ***Vatten och avlopp***

Fastigheterna inom planområdet är anslutna till det kommunala VA-nätet.

### ***Dagvatten***

Anslutning för dagvatten ingår i anslutningsavgiften för vatten och avlopp.

### ***El och tele***

El och tele finns utbyggt inom området.

## **Ekonomiska frågor**

### *Ekonomiska konsekvenser*

Detaljplanen innebär inga ekonomiska konsekvenser för kommunen utöver kostnaderna för att ta fram förslaget. Själva utbyggnaden av färjeterminalen för dock med sig betydande kostnader, men dessa hanteras som en separat investering hos hamnavdelningen. Eftersom kommunen äger all mark som planläggs är det inte aktuellt med någon inlösen av mark.

## **Administrativa frågor**

### *Planavgift*

Planavgift ska inte tas ut vid prövning av lovärenden som överensstämmer med detaljplanen i enlighet med upprättat plankostnadsavtal.

### *Förfarande*

Planförslaget handläggs med ett utökat förfarande enligt plan- och bygglagen (PBL) 5 kap. 7 §.

### *Revideringar inför antagande*

Planförslaget har reviderats inför antagande:

- Grundkartan har reviderats enligt Lantmäteriets synpunkter (synligare färg och tillagt traktnamn för Strömstad där det saknades)
- Korrigering av beskrivningen av huvudmannaskap (s. 15)
- Förtydligande av hur släntstabiliteten påverkas av planens genomförande (s. 17)

Miljö- och byggförvaltningen

Upprättad 2017-12-11

Reviderad 2018-01-25

Jimmy Magnusson

Planeringsarkitekt