



## PLANBESKRIVNING

tillhörande detaljplan för

### Del av Oslovägen

#### Strömstad

Strömstads kommun  
Västra Götalands län

Upprättad: 2009-04-02,  
redigerad 2009-09-10



Till detaljplanen hör följande handlingar:

- Plankarta med bestämmelser, skala 1:1000
- Illustrationskarta, skala 1:1000
- Planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Utlåtande daterat 2009-08-18

Övriga handlingar:

- Samrådsredogörelse, daterad 2008-10-16.
- Miljöbeskrivning, Rådhuset Arkitekter AB, daterad 2009-04-02.
- Rapport (RGeo) och Tekniskt PM, Oslovägen - Strömstad kommun, Skanska Teknik AB, referens nr 129477, daterad 2009-03-18.
- Principförslag – Gatu- och va-anläggningar, BBK Teknik & Miljökonsulter, daterad 2009-03-06.
- Trafikteknisk PM, Utbyggnad i Bränneriängen, WSP Samhällsbyggnad, daterad koncept 2009-08-24

**Rådhuset Arkitekter AB**  
Samhällsplanering & Miljö  
Box 114  
451 16 Uddevalla  
Tel: 0522 - 65 66 67  
Fax: 0522 - 65 67 77

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Antagen av KF  
Laga kraft

2010-02-18  
2010-11-11

<b>ALLMÄNT .....</b>	<b>3</b>
Bakgrund .....	3
Syfte och huvuddrag .....	4
<b>AVVÄGNINGAR ENLIGT MILJÖBALKEN .....</b>	<b>4</b>
Riksintressen enligt 3 och 4 kap MB .....	4
Miljökvalitetsnormer .....	4
<b>PLANDATA .....</b>	<b>5</b>
Planområde och planerad förändring .....	5
<b>TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN .....</b>	<b>6</b>
Översiktliga planer .....	6
Detaljplaner .....	6
Förordnanden .....	7
Natura 2000 .....	7
Byggnadsfritt område enligt väglagen .....	7
Program för detaljplanen – kommunala beslut .....	8
Planförfarande .....	8
Miljöbedömning - MKB .....	9
Markägare .....	9
<b>FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR och konsekvenser .....</b>	<b>9</b>
Natur .....	9
Mark, markbeskaffenhet och vegetation .....	9
Geoteknik .....	10
Förekomst av sten- och block .....	11
markRadon .....	12
Översvämning, erosion .....	12
Fornlämningar .....	12
Bebyggelseområden .....	12
Befintlig bebyggelse .....	12
bebyggelse, planförslaget .....	14
Byggnadsutformning .....	17
Tillgänglighet .....	17
Friytor .....	17
Lek och rekreation .....	17
Vattenområde - Strömsvattnet .....	17
Vägar och trafik .....	18
Vägstruktur .....	18
Trafikflöden .....	19
Kollektivtrafik .....	20
Gång- och cykelvägar .....	20
Parkering, varuintag .....	22
Farligt gods .....	23
Störningar .....	24
Trafikbuller .....	24
Verksamhetsbuller .....	25
Luftföroreningar från trafiken .....	25
Verksamheter, riskavstånd mm .....	26
Buller under byggtid .....	26
Teknisk försörjning .....	26
Vatten, avlopp och dagvatten .....	26
Avfall .....	27
el och tele .....	27
Värme .....	27
<b>FORTSATT ARBETE .....</b>	<b>28</b>
<b>MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN .....</b>	<b>28</b>
<b>REDIGERING .....</b>	<b>28</b>

**BILAGA 1:**     Sektion E

**BILAGA 2:**     Sektion F, G, H, I



## PLANBESKRIVNING

tillhörande detaljplan för

### Del av Oslovägen

Strömstads kommun

---

## ALLMÄNT

### BAKGRUND

Oslovägen är entré till centrala Strömstad för trafikanter som kommer från norr och öster via Ringvägen och väg E6. Handelsområdet vid Oslovägen har med tiden vuxit sig starkare och livligare samtidigt som trafiken stadigt har ökat in mot centrum. Trafikstråket har, trots närheten och den starka kopplingen till centrum, en karaktär av genomfart. Kommunen har under senare år fört en kontinuerlig dialog om den framtida utvecklingen av området med fastighetsägarna.

I planens programskede redovisade kommunen följande syften med planarbetet kring Oslovägen:

- Skapa utvecklingsmöjligheter
- Tillskapa bostäder i attraktiva lägen längs Strömsvattnet
- Göra det gröna området längs Strömsvattnet mer tillgängligt för allmänheten
- Se över trafiksituationen för att skapa ett bättre flöde i trafiken
- Skapa en inbjudande entré till staden genom att studera utformning av byggnader, skyltar och växtlighet längs Oslovägen

Med programmet och redogörelsen för programsamrådet som underlag tog miljö- och byggnämnden 2006-02-02 beslut om att detaljplanearbetet skulle gå vidare enligt de kommentarer som gavs i samrådsredogörelsen tillhörande programmet.

Med utgångspunkt från ovanstående togs ett planförslag fram, varefter beslut fattades om plansamråd, av dåvarande Miljö- och byggnadsnämnd, 2006-12-14. Innan dess att planen skulle sändas på samråd förändrades den politiska uppdelningen inom Strömstad kommun varvid samrådsbeslutet återremitterades. Den nya majoriteten ansåg bl a att bostadsändamålet skulle utgå ur planförslaget.

Planförslaget omarbetades därefter, nytt beslut om plansamråd fattades 2008-06-19 och samråd genomfördes 2008-07-08 – 2008-09-08 med ett förslag som inte innefattade bostadsändamål. Planområdet omfattade i huvudsak Oslovägen och markområden söder därom och var i förhållande till 2006-års planförslag mindre till ytan.

Efter samrådet utgick föreslaget friskvårdscentra ur planen på grund av dåliga geotekniska förutsättningar. I samma skede framförde boende inom fastigheterna Hantverkaren 13, 14, 15 och 16 samt verksamhetsidkare inom fastigheterna Sadelmakaren 10 och 15 önskemål om att få ingå i planförslaget. Plangränsen har justerats enligt ovanstående önskemål. Planarbetet har i övrigt bedrivits vidare enligt de kommentarer som gavs i samrådsredogörelsen tillhörande Miljö- och byggnämndens beslut, 2008-10-16.

Beslut att godkänna planförslaget för utställning fattades 2009-04-02.

## SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med detaljplanen är att knyta området vid Oslovägen starkare till centrum så att det blir en integrerad del av innerstaden och att tillskapa nya byggrätter för handel och kontor.

## AVVÄGNINGAR ENLIGT MILJÖBALKEN

### RIKSINTRESSEN ENLIGT 3 OCH 4 KAP MB

Planområdet berör inget riksintresse enligt miljöbalkens 3:e kapitel. Strömsvattnet är dock längre uppströms av riksintresse för naturvård enligt miljöbalken 3 kap 6 §.

Planområdet ligger, liksom hela tätorten, inom den kustzon utmed norra Bohuskusten som omfattas av särskilda hushållningsbestämmelser enligt miljöbalken 4 kap 2 och 3 §§. Enligt bestämmelserna i 2 § ska turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets intressen särskilt beaktas vid bedömningen av om exploatering eller andra ingrepp ska tillåtas. Enligt bestämmelserna i 3 § får inte anläggningar av visst slag, som tung industri, anläggas. Samtidigt ska bestämmelserna inte vara ett hinder för utveckling av befintliga tätorter eller av det lokala näringslivet.

Planområdet är en del av Strömstad tätort och är redan exploaterat, varför det redan i programskedet bedömdes att en utveckling av detta område inte strider mot miljöbalkens 4:e kapitel.

### MILJÖKVALITETSNORMER

Enligt miljöbalkens 5 kap. ska det säkerställas att föreslagna åtgärder inte medför att de regler som meddelats i förordning om miljö kvalitetsnormer i utomhusluft överskrids. Miljö kvalitetsnormer (MKN) har hittills meddelats för halterna av kväveoxid, svaveldioxid, kolmonoxid, bly, partiklar (PM10), kvävedioxid, bensen (2010-01-01) och ozon (2009-12-31). Datum inom parentes anger det datum efter vilket gränsvärden för respektive ämne inte får överskridas. Övriga normvärden gäller redan idag.

Miljö kvalitetsnormer har även utfärdats för fisk- och musselvatten, vilka dock inte berör det aktuella planområdet.

Genom rening av såväl bilavgaser som utsläpp via skorstenar har luftkvaliteten gradvis förbättrats under senare årtionden. En viss motverkande effekt har dock skett genom att bl a biltrafiken ökat och blivit intensivare. Halterna av kvävedioxid, bly, kolmonoxid och partiklar (PM10) härrör huvudsakligen från biltrafiken och utefter vissa hårt trafikerade vägar i våra större tätorter kan t ex halterna av kvävedioxid överträda gällande norm.

Som underlag för detaljplanen har en trafikutredning tagits fram av WSP Samhällsbyggnad, "Trafikteknisk PM, Utbyggnad i Bränneriängen". I utredningen ingår en bedömning av luftkvalitet som utgår från en prognos för ökad trafik om området byggs ut enligt planförslaget. Halterna av kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) och partiklar (PM10) har bedömts i vägavsnittet, eftersom dessa i praktiken har visat sig vara främst trafikrelaterade.

Bedömningen för PM10 är att halterna i vägavsnittet idag är så låga att risken för överskridande av miljö kvalitetsnormerna bedöms vara låg. I bedömningen medtas även att trafiktoppen ligger under sommarmånaden efter partikelsäsongen (mars, april) då dubbdäck inte används och att vägen utsätts för mindre slitage än under vintern.

För NO<sub>2</sub> har bedömning av halterna har gjorts på tre punkter i det berörda gaturumsavsnittet. I dagsläget klaras miljö kvalitetsnormerna vid alla tillfällen men närmare centrum kan det finnas en viss risk för att miljö kvalitetsnormen för dygnsmedelvärde överskrids. Vid en successiv utbyggnad av området bedöms halterna av NO<sub>2</sub> stiga till en början för att på sikt bli lägre än dagens nivåer. Det beror på att den svenska bilparken förnyas med bilar med förbättrad avgasrening.

Modellberäkningar har gjorts för år 2011 och år 2025. Beräkningarna visar på ökade nivåer 2011 och på lägre nivåer 2025 i förhållande till dagsläget. Bedömningen är att risken för ett överskridande av miljökvalitetsnormerna av NO<sub>2</sub>-halterna på tim-, dygns- och årsmedelvärdet ligger på samma nivå som i nuläget.

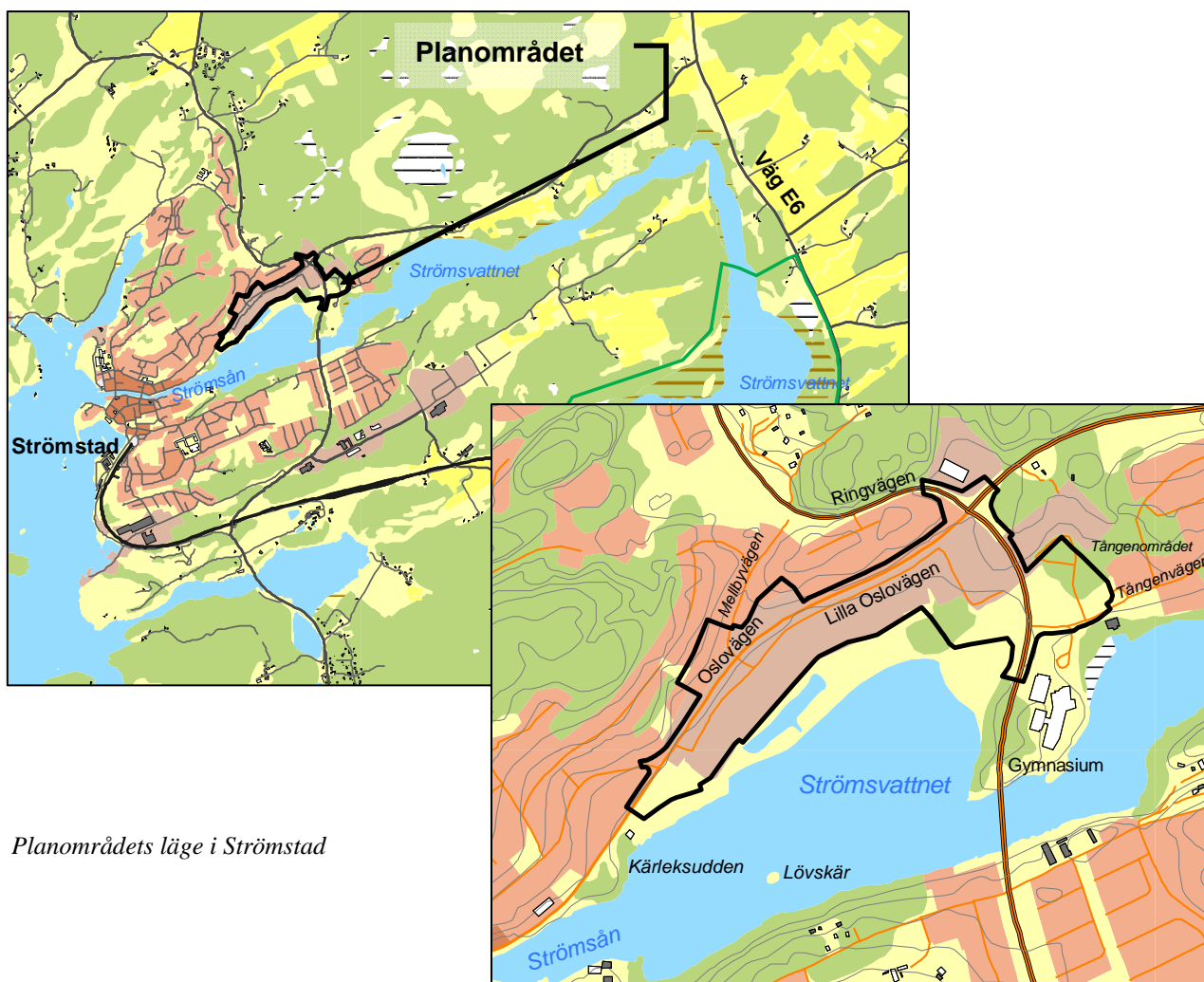
Utsläppen av svaveldioxid som huvudsakligen har sitt ursprung från eldning och utsläpp från eldstäder kommer inte att öka i samband med plangenomförandet eftersom uppvärmning av nya fastigheter/lokaler främst kommer att ske genom nyttjande av alternativa energikällor.

## PLANDATA

### PLANOMRÅDE OCH PLANERAD FÖRÄNDRING

Planområdet är beläget norr om Strömsvattnet och omfattar Oslovägen samt del av landområdet mellan sjön och Oslovägen. I planen ingår även delar av bebyggelsen kring korsningen mellan Oslovägen och Mellbyvägen, korsningen Oslovägen/Ringvägen, Ringvägen på delen närmast korsningen samt parkeringsområdet vid Tångenvägen, norr om Strömstads gymnasium.

Planområdet omfattar en yta om ca 16 ha. Planområdets läge och ungefärliga avgränsning framgår av kartbilden nedan.



Planområdets läge i Strömstad

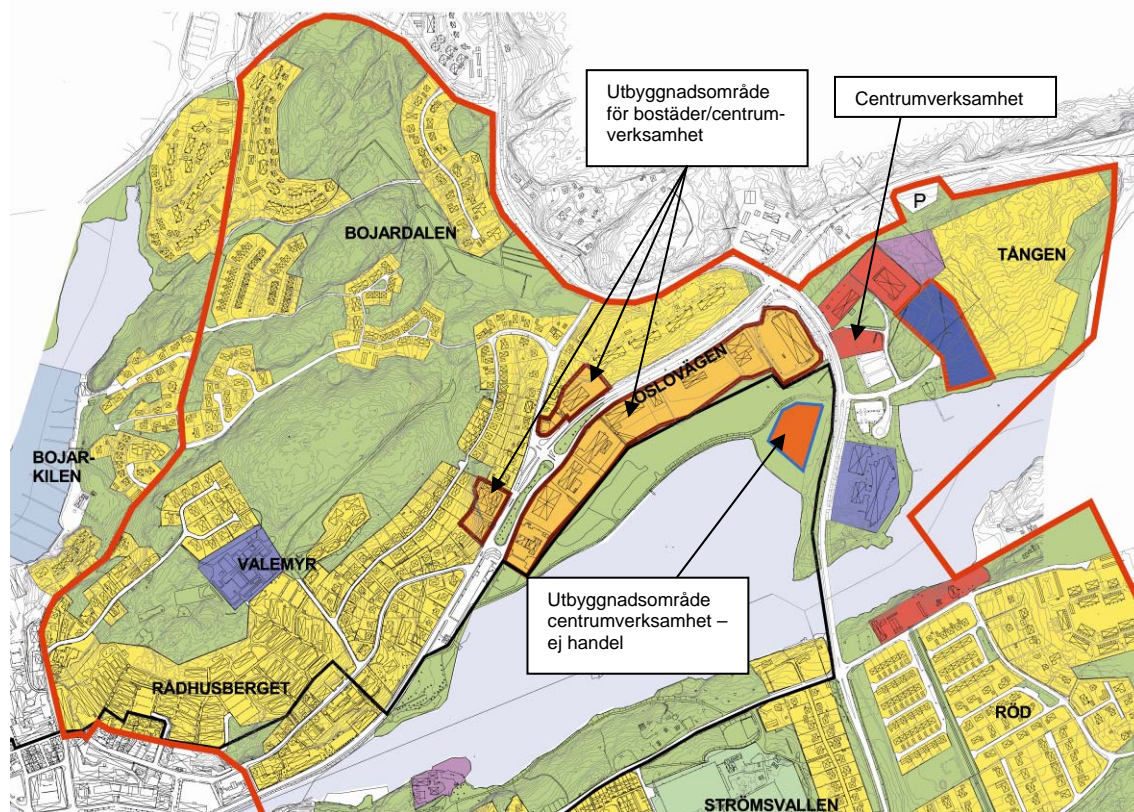


# TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

## ÖVERSIKTLIGA PLANER

Den kommuntäckande planen för Strömstads kommun utgörs av ÖP 2002 (översiktsplan 2002). Det pågår ett arbete med en fördjupning av översiktsplanen för Strömstad. Denna plan, *Fördjupad översiktsplan för Strömstad med Skee*, har varit på förnyat samråd under juli – oktober, 2006.

I det förslag som varit på samråd ingår Oslovägen i delområdet "Centrum – Östra delarna". Det befintliga handels- och verksamhetsområdet vid Oslovägen är i förslaget redovisat som "utbyggnadsområde för bostäder/centrumverksamhet" och området närmast Strömsvattnet som "park/stadsnatur". På östra sidan av Ringvägen redovisar förslaget "verksamheter och natur". Planförslaget överensstämmer i huvudsak med de intentioner som är redovisade hittills i arbetet med den fördjupade översiktsplanen.



Utsnitt ur markanvändningskartan i samrådshandling juni 2006 för FÖP Strömstad med Skee.

## DETALJPLANER

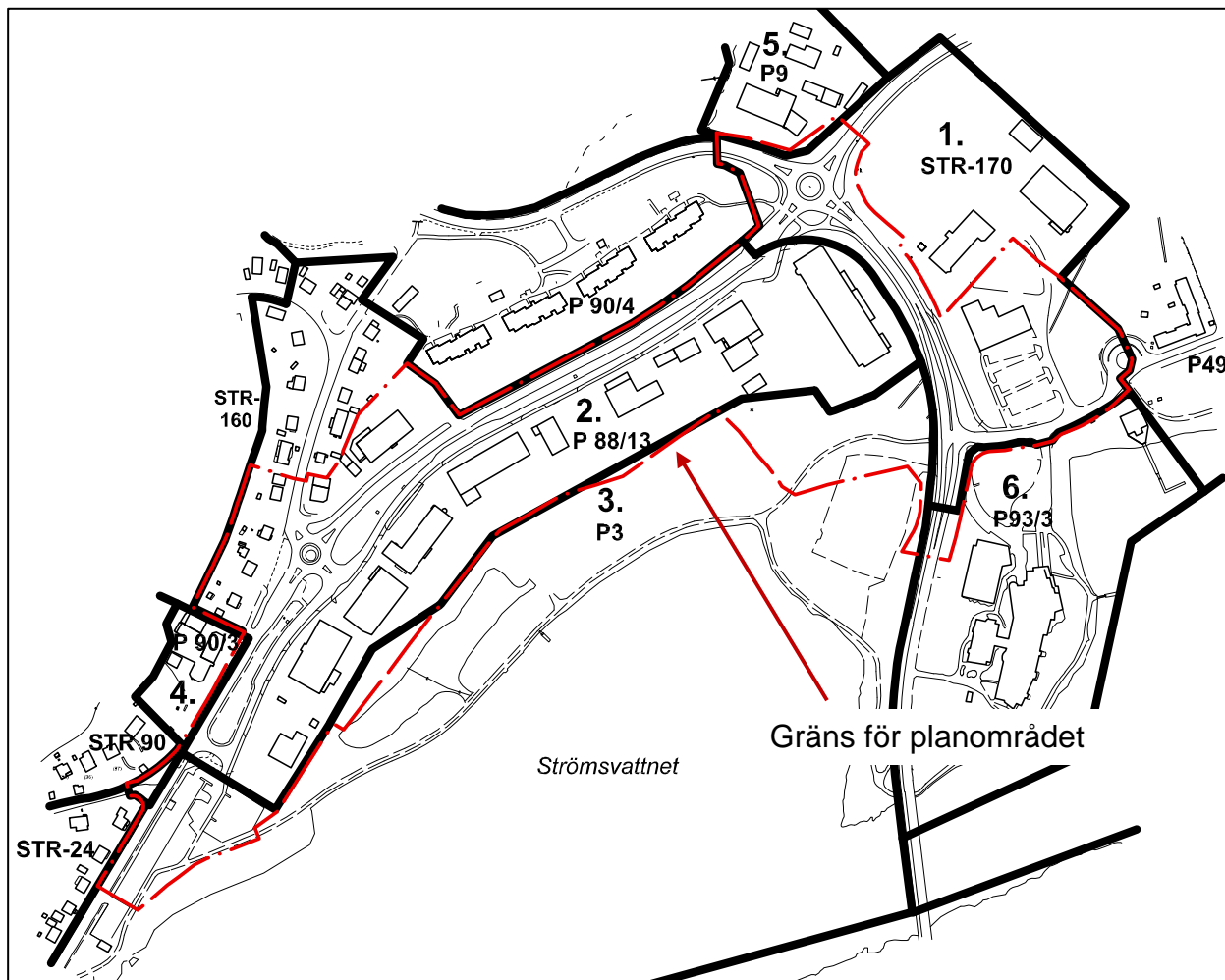
För olika delar av området gäller detaljplaner enligt följande:

1. Förslag till stadsplan för Tångenområdet.  
(Ringvägen och korsningen med Oslovägen) Fastställd 1981-04-02.
2. Förslag till ändring av stadsplan för del av Strömstad område söder om Oslovägen  
(Till största delen nuvarande handelsområde). Fastställd 1988-12-14.
3. Del av Strömstad 3:13 m fl Strömsvattnets n:a strand (området utmed Strömsvattnet). Laga kraft 1998-01-13.



4. Del av kvarteret Slaktaren (Handelsområde nordväst om Oslovägen). Laga kraft 1989-12-19.
5. Detaljplan del av Strömstad 3:16 m fl (ny brandstation). Laga kraft 1998-10-23
6. Södra Tången, del av Strömstad 3:13 m fl (Gymnasiet med omgivningar). Laga kraft 1993-002-25.

Genomförandetiden har gått ut för samtliga ovannämnda planer.



Översikt av gällande detaljplaner kring Strömsvattnet

## FÖRORDNANDEN

Strömsvattnet söder om planområdet omfattas inte av strandskydd. Planen berörs inte av några förordnanden.

## NATURA 2000

Planområdet berörs inte av Natura 2000- område.

## BYGGNADSFRIIT OMRÅDE ENLIGT VÄGLAGEN

Kring allmänna vägar råder förbud att uppföra byggnader inom en zon om minst 12 meter. Kring väg 176, Ringvägen, är området utökat då vägen idag är transportväg för farligt gods. Då ny väg E6 med nya infarter till Strömstad byggts ut kommer dessa att vara transportleder för farligt gods. Kommunen har fört en dialog med Vägverket angående bl a vilket byggnadsfritt avstånd som ska gälla längs med Ringvägen.

## PROGRAM FÖR DETALJPLANEN – KOMMUNALA BESLUT

Miljö- och byggnadsnämnden beslutade 2005-09-15 att uppdra åt miljö- och byggförvaltningen att ta fram ett planprogram för Oslovägen.

Programmet, daterat 2005-10-11, var föremål för samråd under tiden 2005-11-16 – 2006-01-02, varefter en samrådsredogörelse upprättades. I redogörelsen är inkomna synpunkter sammanfattade och kommenterade av kommunen. Redogörelsen är daterad 2006-01-09.

Med programmet och redogörelsen för programsamrådet som underlag tog miljö- och byggnadsnämnden 2006-02-02 beslut om att detaljplanearbetet skulle gå vidare enligt de kommentarer som gavs i samrådsredogörelsen.

En samrådshandling togs fram med datering 2006-12-14. Miljö- och byggnadsnämnden tog beslut om plansamråd 2006-12-14, § 285. Till beslutet var kopplat vissa mindre justeringar av handlingen.

Vid inträdet av 2007 förändrades den politiska uppdelningen inom Strömstad kommun. Miljö- och byggnadsnämnden fattade 2007-03-01, § 58 beslut om att planärendet för Oslovägen skulle återremitteras till Plan- och byggavdelningen för att planen skulle förenklas med avseende på byggrätter samtidigt som möjligheten till bostäder utgick ur förslaget.

En ny samrådshandling togs därefter fram med datering 2008-06-19. Miljö- och byggnadsnämnden tog ett nytt beslut om plansamråd 2008-06-19 § 197 och planhandlingarna har därefter varit utsända på samråd under tiden 2008-07-08 – 2008-09-08. Efter samrådet upprättades en samrådsredogörelse av kommunen där inkomna synpunkter är sammanfattade och kommenterade. Redogörelsen är daterad 2008-10-16.

Miljö- och byggnadsnämnden beslutade 2008-10-16, § 293 efter överläggning att samrådsredogörelsen skulle färdigställas utifrån nämndens diskussion för att därefter kommuniceras med berörda. Samtidigt uppdrogs Plan- och kartavdelningen att tillsammans med Tekniska förvaltningen redogöra för de ekonomiska förutsättningarna för planens genomförande för exploatörer och markägare inom planområdet. Denna diskussion ska tas upp under eller efter utställningen av planförslaget.

Efter beslut i miljö- och byggnadsnämnden 2009-01-29 återremitterades lokalisering av hälsocenter till Plan- och kartavdelningen. Samtidigt beslutades att fastigheterna Hantverkaren 13-16 skall ingå i planområdet. Hälsocentrat har under det fortsatta arbetet helt utgått ur planen på grund av dåliga geotekniska förutsättningar inom samtliga studerade lägen.

Miljö- och byggnadsnämnden beslutade 2009-04-02, § 71 att godkänna detaljplanen för utställning enligt 5 kap 23 § plan- och bygglagen (PBL). Samtidigt beslutades att byggrättsgränsen i förhållande till beslutsunderlaget skulle utökas i den nordvästra delen för fastigheterna Hantverkaren 13-16.

## PLANFÖRFARANDE

Planarbetet ska drivas enligt s k normalt planförfarande. Det innebär att planprocessen innehåller både ett samråds- och ett utställningsskede. Efter samrådet ska inkomna synpunkter sammanställas och kommenteras i en samrådsredogörelse. Planförslaget bearbetas sedan inför utställning. Efter utställningen upprättas ett utlåtande som sedan ligger grund kommunens antagande.

Detaljplanen ska antas av kommunfullmäktige.

## MILJÖBEDÖMNING - MKB

Allmänt: Detaljplaner ska enligt plan- och bygglagen miljöbedömas om dess genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Arbetet med en detaljplan inleds med en s.k. behovsbedömning där en bedömning av detaljplanens miljöpåverkan görs. Om de åtgärder som föreslås, bedöms kunna medföra en betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning upprättas.

Planförslaget: I skedet efter programarbetet gjorde kommunen, efter samråd med länsstyrelsen, bedömningen att plangenomförandet skulle innebära betydande miljöpåverkan, Miljö- och byggnämnden 2006-03-30, § 73. Som underlag för beslutet hade kommunens Miljö- och hälsoskyddsavdelning tillsammans med Plan- och byggavdelningen tagit fram ett underlag för behovsbedömning, daterat 2006-03-02. I detta skede var det ännu inte klargjort huruvida de miljöstörande verksamheterna som idag finns inom området skulle bekräftas eller inte i planförslaget. Det fortsatta planarbetet har inneburit att de miljöstörande verksamheterna inte kommer att bekräftas i den nya planen. Med anledning av detta har frågan om betydande miljöpåverkan på nytt behandlats i Miljö- och byggnämnden. Nytt beslut har fattats 2006-11-16, § 251, innebärande att det inte föreligger betydande miljöpåverkan.

Beslutet om att planen inte medför betydande miljöpåverkan innebär att en miljökonsekvensbeskrivning inte behöver upprättas för planförslaget. Eftersom planen dock är relativt komplex och omfattar ett stort bebyggelse- och naturområde så har planen kompletterats med en miljöbeskrivning benämnd "Detaljplan för Del av Oslovägen, Strömstads kommun, Miljöbeskrivning", som bilagts planhandlingen. I utredningen redovisas inverkan på miljön och hälsan för föreliggande planförslag samt ett nollalternativ.

## MARKÄGARE

Fastigheter inom planområdet där verksamheter bedrivs idag är i enskild ägo. Kommunen är ägare till större delen av övrig mark. Ägandeförhållandena framgår av den fastighetsförteckning som ingår i planhandlingarna.

## FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER

### NATUR

#### MARK, MARKBESKAFFENHET OCH VEGETATION

Planområdet består av en till stora delar exploaterad stadsmiljö kring huvudgatan in mot Strömstad centrum från öster. Inom ett område av ca 100 meter kring Oslovägen består marken till största delen av bebyggda eller hårdgjorda ytor för vägar, parkering etc.



Trafikytorna dominerar stadsbilden kring Oslovägen.

Terrängen sluttar svagt från högre liggande bergspartier i norr ner mot Strömsvattnet. Inom övriga ytor, bl a väster om Ringvägen och inom mellan Strömsvattnet och bebyggelsen, är området plant och delvis uppfyllt till en marknivå på ca +2 meter. Området öster om Ringvägen sluttar svagt ner mot vägen.

Öster om Ringvägen tar planförslaget bl a i anspråk en grusad yta som iordningsställts för infarts- och korttidsparkering samt ett mindre naturmarksområde bestående av berg i dagen med partier av tall och lövskog.

Zonen mellan Strömsvattnet och bebyggelsen utgörs av parkmark på nivån ca +2,0 meter (marken belägen utanför planområdet). Längs med Strömsvattnets strand löper en grusad gång- och cykelväg. I sydvästra delen har en vattenspegel tillskapats omgiven av anlagda gräsytor. I området närmast Strömsvattnet finns förutom parkmark ett område i nordöstra delen som lämnats orört. Det orörda markområdet är avgränsat från sjön av en vall som gångvägen ligger på. I det sankna området växer täta bestånd av vass samt dungar med sälj, al och björk.



Vy mot Ringvägen över parkområdet med gc-vägen närmast Strömsvattnet

Planförslaget: Den befintliga trädplanteringen, mellan Oslovägen och Lilla Oslovägen, kompletteras och den stadsmässiga karaktären förstärks därigenom.

Verksamheterna längs med Lilla Oslovägen skiljs från parkområdet vid Strömsvattnet med en nivåskillnad på ca 1,5 meter. För att bl a skydda den anlagda parken kring vattenspegeln mot verksamheternas parkeringsytor föreskriver planen ett plank i fastighetsgräns mot parkområdet. Planket ska uppföras till en höjd av minst en meter och ska visuellt skärma av verksamheter och parkeringar och samtidigt hindra lösa föremål att nå parken.

## GEOTEKNIK

Inom området har geotekniska undersökningar utförts av Viak AB, 1993 och Skanska Teknik AB vid ett flertal olika tillfällen. Som underlag för planarbetet har en kompletterande geoteknisk undersökning utförts av Skanska Sverige AB, Skanska Teknik. Undersökningen sammanfattas i "*Rapport (RGeo) och Tekniskt PM, Oslovägen - Strömstad kommun*", referensnr 129477, daterat 2009-03-18. Syftet med undersökningen har varit att bestämma jordlagerföljd, jordlagermäktigheter samt jordens hållfasthets- och sättningsegenskaper. Vidare har stabilitets- och sättningförhållandena inom det aktuella området utvärderats. Fältundersökningarna har utförts under februari 2009. Undersökningar före år 2000 berör huvudsakligen den södra och mellersta delen av nuvarande planförslag.

Av det tekniska PM:et framgår topografi, markförhållanden, jordartsbeskrivning hydrologin, sättningbenägenhet och stabilitetsförhållanden. Nedanstående utgör ett utdrag av det tekniska PM:et. För mer detaljerad redovisning hänvisas till PM:et och rapport RGeo.

Jordartsbeskrivning: De befintliga fyllnadsmassorna har en varierande mäktighet. I området kring Oslovägen är fyllningens mäktighet i den västra delen ca 3,5 meter för att sedan generellt öka i östlig riktning. Vid sonderingar i delområdet för den föreslagna gallerian uppgår fyllningens tjocklek till ca 6,5 meter. Området kring den befintliga dammen som även det är utfyllt har en mäktighet av ca 0,5-1,5 meter. Den naturligt lagrade jorden består i ytskiktet av organisk jord som torv och gyttja med en mäktighet av ca 0,5-1,0 meter. I östra delen uppgår mäktigheten till ca 2,0-3,0 meter. Inom sankmarksområdet och i den östra delen består den naturligt lagrade jorden i allmänhet av lerlager med mycket låg eller låg skjuvhållfasthet. Lerans mäktighet varierar inom området från ca 2-3 meter i den västra delen till ca 20 meter i den centrala delen vid Strömsvattnet. Därefter minskar lermäktigheten återigen i riktning mot öster och norr. Lerans egenskaper har bestämts på upptagna jordprover. Resultat avseende skjuvhållfasthet, sensitivitet mm redovisas i tekniskt PM och rapport RGeo.

Stabilitet: Inom planområdets sydvästra del, vid Statoil är nivåskillnaden ner mot Strömsvattnet mindre än 2,0 meter. Beräknad säkerhetsfaktor för kombinerad analys ger ett resultat som motsvarar god säkerhet mot skred.

Inom fastigheten Bränneriängen 5 där en ny galleria föreslås, är stabiliteten ner mot sankmarksområdet kontrollerad i tre sektioner. Området är utfyllt med i huvudsak sprängsten och under fyllningen består den naturligt lagrade jorden i huvudsak av lös till medelfast lera. Då utvärderingen av lerans skjuvhållfasthet visar en ökad hållfasthet under fyllningen ger detta beräkningsmässigt att säkerhetsfaktorn är ca tvåfaldig för kombinerade analyser, vilket är en tillfredsställande säkerhet mot skred.

Inom den östra delen är en överslagsmässigt beräknad säkerhetsfaktor m h t skred  $F_c > 2$  ner mot Strömsvattnet för rådande förhållanden.

Sammanfattningsvis kan konstateras att inom det aktuella området är säkerheten mot skred tillfredsställande inom hela området under rådande förhållanden.

Sättningar: Inom det utfyllda området längs Oslovägen bedöms konsolideringssättningar till största delen redan vara utbildade. Inom den centrala delen där gallerian föreslås har leran dock ännu inte konsoliderats för aktuell överlast inom byggnadsytans västra del. Då leran inte bör belastas ytterligare rekommenderas att byggnaden stödpålas då det normalt blir stora lokala laster vid pelarfundament. Då pålning sannolikt kommer att utföras genom sprängstensfyllningen krävs det troligen att pålarna borras då fyllningen innehåller block. Eventuella uppfyllningar i anslutning till byggnaden, speciellt i den sydöstra delen, bör minimeras eller kompenseras för att inte orsaka skadliga sättningar vid t ex entréer och ledningsanslutningar.

Väster om Ringvägen/söder om fastigheterna Bränneriängen 7 och 8 planeras ny bebyggelse och en ny väg som kräver uppfyllnader till ca +5,0 meter. För att undvika sättningar bör befintliga organiska jordlager med torv och gyttja schaktas bort och ersättas med packningsbar friktionsjord. Uppfyllnader på ca 1,5 – 2,0 m kan utföras och medföra begränsade sättningar i framtiden. Högre uppfyllnader kan utföras genom en förbelastning av ytan. Viktigt är att uppfyllnaden utförs med sådan geometri att skred ej inträffar.

Med anledning av ovanstående har planen försetts med bestämmelser angående uppfyllnader, grundförstärkningsåtgärder och grundläggning. Bestämmelserna hänvisar till "Rapport (RGeo) och Tekniskt PM Oslovägen - Strömstad kommun" upprättat av Skanska Teknik AB, referensnr 129477, daterat 2009-03-18.

## **FÖREKOMST AV STEN- OCH BLOCK**

Inom planområdet förekommer områden med berg i dagen endast norr om Oslovägen och öster om Ringvägen. Öster om Ringvägen är bergspartierna flacka och håller sig inom låga nivåer medan terrängen norr om Oslovägen är brantare.

Inom partierna förekommer inga lösa block eller större stenar som kan utgöra en säkerhetsrisk för människor eller djur.



## MARKRADON

Strömstads kommun utgörs i huvudsak av högradonmark med en berggrund av granit.

Planförslaget: Eftersom en noggrannare undersökning inte utförts avseende radonhalten inom området har planen försetts med bestämmelse innebärande att byggnader ska ha grundläggning i radonsäkert utförande, såvida det inte kan påvisas att marken kan klassas som normalriskområde för radon, enligt SSI:s normer

Vid grundläggning ska beaktas att granitkross till fyllnadsmaterial kan innehålla höga halter av radon.

## ÖVERSVÄMNING, EROSION

Parkområdet söder om planområdet står i direktkontakt med Strömsvattnet. Grundvattenytan i den övre akvifären bedöms följa vattennivån i sjön. Följande vattennivåer är karakteristiska för Strömsvattnet.

HHW	+3,01
MW	+1,50
LLW	+1,32

Vid höga vattenflöden finns risk för översvämning i den strandnära zonen kring Strömsvattnet. Vattennivåer på +1,5 meter över medelvattenståndet har uppmätts vid södra strandområdet. Som jämförelse kan nämnas nuvarande gc-väg längs med Strömsvattnet ligger på en genomsnittlig höjd av +2 – +2,5 meter (från söder mot norr). En slänt skiljer befintlig bebyggelse inom planområdet från det låglänta parkområdet vid Strömsvattnet.

Planförslaget: Befintlig nivåskillnad fullföljs enligt planförslaget för tillkommande kvarters- och vägmark mellan Ringvägen och Lilla Oslovägen, därmed finns ingen risk för översvämningar. Garageplan och andra utrymmen i källarplan under nivån + 3,5 ska enligt en generell bestämmelse i planen utföras med vattentät konstruktion. Nedfarten till garageplan och andra utrymmen ska höjdsättas så att vatten utifrån inte kan tränga in på våningsplanet.

## FORNLÄMNINGAR

På västra sidan av korsningen mellan Oslovägen och Ringvägen finns en fast fornlämning, en milstolpe. Enligt riksantikvarieämbetets register är milstolpen hitflyttad 1991, den stod tidigare öster om korsningen.

Planförslaget: I fall att milstolpen behöver flyttas i samband med byggnationen av den nya cirkulationsplatsen eller kringliggande sidoanläggningar ska tillstånd sökas hos Länsstyrelsen.

## BEBYGGELSEOMRÅDEN

### BEFINTLIG BEBYGGELSE

Södra sidan av Lilla Oslovägen kantas av stora byggnader där olika typer av butiker och verksamheter är inrymda.



1. Köksprofilen, bl a lackering av köksluckor.

Byggnaderna är uppförda i både ett och två plan. De flesta är relativt stora och kompakta byggnadsvolymer. Plåt och puts dominerar som fasadmateriell och byggnaderna har, med undantag av en rundad hallbyggnad, flacka takvinklar eller platta tak.



1. Däckfirma 2. Bensinstation

I det angränsande området norr om Oslovägen finns terrasserade flerfamiljshus i tre våningar inom Ryttagången. Kring korsningen norr om planområdet där Mellbyvägen ansluter till Oslovägen ligger både butiker och bostäder i en blandning av äldre och nyare bebyggelse.



1. Handelshus väster om korsningen Mellbyvägen, bl a Team Sportia.
2. Bebyggelse kring Mellbyvägens anslutning. I bakgrunden syns bebyggelsen inom Ryttagången
3. Bostadsbebyggelsen inom Ryttagången norr om Oslovägen

## BEBYGGELSE, PLANFÖRSLAGET

Den övergripande planidén är att möjliggöra en utveckling av bebyggelsen inom planområdet som ger en mer stadsmässig karaktär. Karaktären av småindustriområde ska tonas ner genom nybyggnation eller tillbyggnad av befintliga byggnader som bidrar till en tätare bebyggelse med stadskaraktär mellan Oslovägen och Strömsvattnet. Grönstrukturen och den allmänna tillgängligheten i området ska stärkas och bli mer stadslig genom förstärkning av gång- och cykelstrukturen samt parkområdet kring sjön. Kopplingen till bl a Tångområdet ska bli tydligare.



Utblickar mot söder från nedre plan i bostadshusen på Ryttargången

Öster om Ringvägen och norr om Tångenvägen tillskapas en ny tomtplats. Inom tomtplatsen har Växtriket medgetts etablering under år 2007 och byggnaden är i dagsläget redan uppförd. Byggrätten som medger handelsändamål har anpassats till den byggnad som redan är uppförd. Parkeringsytan som ligger norr om Växtriket tillhör och nyttjas av Växtriket.

Nuvarande livsmedelshall (Eurocash), söder om korsningen Oslovägen-Ringvägen, bekräftas i planen. Bestämmelserna medger ett uppförande av en eller flera byggnader med en sammanlagd bruttoarea av maximalt 5000 m<sup>2</sup>, vilket innebär att möjligheter finns till mindre utbyggnader av nuvarande livsmedelshall. Totalhöjden +16,5 meter innebär även att ett övre plan, för exempelvis kontor- och personalutrymmen, kan anordnas.

Söder om livsmedelshallen medger planen uppförandet av en ny handels- och kontorsbyggnad. Eftersom nuvarande markyta utgörs av låglänt mark på höjden 2-3 meter krävs uppfyllning till ca 5 meters höjd för att få en anpassning till den nya lokalvägen. Tomtplatsen medger etablering av kontor och handel med en total bruttoarea av 3000 m<sup>2</sup>. För att kunna tillgodose parkeringsbehovet medges parkering i byggnadens källarplan. Källarparkering behövs sannolikt vid ett fullt utnyttjande av bruttoarean eller kan vara ett alternativ till öppen markparkering. Totalhöjden innebär att det finns möjlighet att uppföra två våningsplan. Grundläggning av byggnader och uppfyllnader ska utföras enligt "Rapport (RGeo) och Tekniskt PM Oslovägen - Strömstad kommun" upprättat av Skanska Teknik AB, referensnr 129477, daterat 2009-03-18.

Inom samtliga fastigheter, söder om Lilla Oslovägen och mellan nuvarande livsmedelshall och bensinstation, medger planen handel och kontor. På fastigheten Bränneriängen 7, där nuvarande Köksprofilen är etablerad, bekräftas inte nuvarande användning. Samtliga handelsfastigheter, exklusive Växtriket och Sadelmakaren 14, har försetts med bestämmelse om att varumottagning ska ske inom inbyggda gårdsytor. Begränsningar har även införts avseende upplag och uppställning av containrar samt för placering av anordningar för ventilation och värmeåtervinning.

Inom fastigheten Bränneriängen 7 tillåts uppförandet av en eller flera byggnader med en sammanlagd bruttoarea av 4500 m<sup>2</sup>. Inom byggrätten har det bedömts som möjligt att anlägga ett parkeringsdäck i ett bottenplan. Parkeringsplanet kan exempelvis anordnas genom en mindre nedschaktning och en infart från söder. Byggnadens totalhöjd får maximalt uppgå till +17 meter, med angivelse i grundkartans nollplan. Totalhöjden innebär att det finns möjlighet att uppföra två våningsplan för exempelvis handel/kontor.

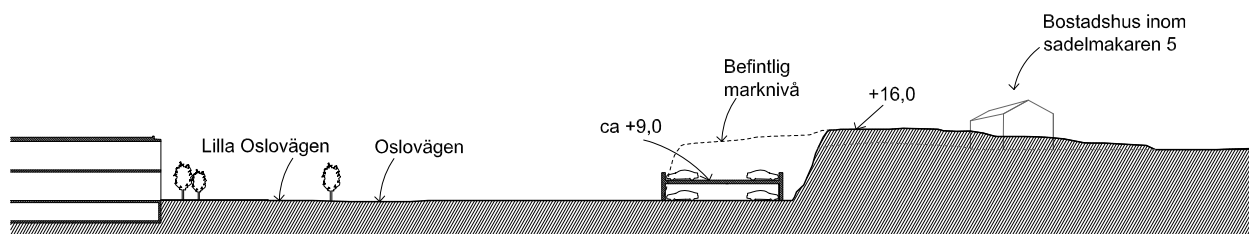




Bränneriängen 11, 12 och s:1 utgör idag en handelsfastighet, innehållande bl a Systembolaget. Planförslaget möjliggör en sammanbyggnad av Bränneriängen 2 med 11, 12 och s:1. Planen har dock utformats så att möjlighet finns att fortsatt ha kvar nuvarande indelning. Genom en sammanbyggnad erhålls fördelar genom att parkering och varuintag kan samordnas på ett bättre sätt än vad som är fallet idag. Den sammanlagda bruttoarean tillåts uppgå till 8500 m<sup>2</sup>. Totalhöjden har begränsats till 10 meter, vilket innebär att möjligheten finns att uppföra en byggnad i två våningsplan. Den relativt höga exploateringen i förhållande till tillgängliga kringytor och parkeringsområden innebär att det sannolikt krävs att ett parkeringsdäck uppförs. Planen tillåter ett uppförande av ett p-däck i två våningsplan på den sydöstra sidan av nuvarande byggnader. Planen medger även att ett parkeringsdäck uppförs i källarplan under byggnaderna. Den volymstudie som utförts av Bright Arkitekter AB, har legat till grund för utformningen av planbestämmelserna.



För fastigheten Sadelmakaren 14, på norra sidan av Oslovägen, bekräftas nuvarande användning som handels- och kontorshus. Den högsta tillåtna bruttoarean på 2600 m<sup>2</sup> innebär att byggnaden kan utökas i förlängningen av den nordöstra gaveln. Våningstalet är låst till maximalt 2 våningar genom totalhöjden 10 meter. Parkeringsytorna inom fastigheten är idag relativt begränsade, varför möjlighet har tillskapats att utöka fastigheten genom markköp från Strömstad 3:13. Inom det tillköpta området och delar av den befintliga fastigheten ger planen möjlighet att uppföra ett parkeringsdäck ovanpå markparkeringen. Höjden på garaget begränsas till +9,0 meter och kommer inte att överstiga bakomvarande bergskontur.



Sektion över det föreslagna parkeringsdäcket i förhållande till bakomvarande bergskontur och bostadsbebyggelse.

Inom fastigheterna Sadelmakaren 10 och 15 anger gällande plan användningen drivmedelsförsäljning och handel. Användningen är inte längre aktuell och planförslaget anger istället användningen handel och kontor. Den totala bruttoarean har begränsats till 600 m<sup>2</sup>. Den högsta tillåtna totalhöjden uppgår till 10 meter, vilket motsvarar maximalt 2 våningar. Parkering anordnas i markplan och eventuellt genom parkeringsköp i Sadelmakaren 14.



Inom fastigheterna Hantverkaren 13, 14, 15 och 16 ges möjlighet att utöver nuvarande bostadsändamål bedriva handel. Den totala bruttoarean har begränsats till 800 m<sup>2</sup> för varje fastighet. För varje fastighet gäller dessutom att den totala byggnadsarean inte får överskrida 500 m<sup>2</sup>. Byggrätterna har utökats mot nordväst i förhållande till gällande plan. Den högsta tillåtna totalhöjden uppgår till 10 meter och maximalt 2 våningar. Bestämmelserna ger möjlighet att uppföra byggnader med en större yta i det nedre planet än i det övre planet. Avsikten är att skapa förutsättningar att bedriva handel i bottenplan. Samtidigt kan bostäder med uteplatser i form takterrasser uppföras på det övre planet. Det ökade behovet av parkeringsplatser för handelsändamål kan tillgodoses genom att marken bakom husen sprängs eller schaktas bort.

För bensinstationen (Statoil) bekräftas nuvarande användning samtidigt som det ges möjlighet att bedriva handel inom området.

### BYGGNADSUTFORMNING

Planen har försetts med utformningsbestämmelser som reglerar totalhöjden och i vissa fall byggnadshöjden. Inom byggrätter med handel som huvudändamål söder om Oslovägen och inom kvarteret Sadelmakaren norr om Oslovägen har en bestämmelse införts som anger att skyltning ska ske på fasad.

### TILLGÄNGLIGHET

Planområdet är i sin helhet plant och inga lutningar på gator och gc-vägar överstiger gällande regler för rörelsehindrade.

Bebyggelsen inom planområdet kommer att planeras så att godtagbar tillgänglighet uppnås enligt gällande regler för rörelsehindrade.

### FRIYTOR

#### LEK OCH REKREATION

Strömsvattnet och Strömsåns nära anknäring till Strömstad har generellt stor betydelse för friluftslivet och rekreationsmöjligheterna för stadens innevånare. Ett grönstråk med gång- och cykelväg längs Strömsvattnet förbinder planområdet med centrum via Kärleksudden och vidare mot Tångenområdet. På parkeringsplatsen intill bensinstationen söder om Oslovägen är idag några skateboardramper placerade.

### VATTENOMRÅDE - STRÖMSVATTNET

Söder om planområdet ligger Strömsvattnet. Sjön är rik på fisk och en viktig fågelsjö. Strömsvattnet är uppströms och ca två kilometer sydost om planområdet ett Natura 2000-område. Området utgör även naturreservat.

Strömsvattnet är idag kommunens reservvattentäkt men det finns ännu inget vattenskyddsområde. Det finns inte heller någon definierad plats för själva vattenuttaget.

Strömstads kommun undersöker för närvarande möjligheterna att ordna reservvattentäkt på annan plats då man anser att Strömsvattnet är olämpligt med hänsyn till bl.a. vattenkvaliteten.

Väster om planområdet övergår Strömsvattnet till Strömsån, vilken har sitt utlopp i havet i centrum av Strömstad. Strömsvattnets värden för naturvård och friluftsliv/rekreation framgår närmare av den miljöbeskrivning som upprättats i samband med planarbetet.



*Vy över Strömsvattnet*

## VÄGAR OCH TRAFIK

### VÄGSTRUKTUR

I planförslaget ingår två större vägar, Ringvägen (väg 176) och Oslovägen. Vaghållare för Ringvägen och den anslutande vägen 1035 är Vägverket, medan övriga vägar inom planområdet ligger under kommunalt huvudmannaskap.

Korsningen Oslovägen - Ringvägen har under hösten 2008 byggts om med en ny cirkulationsplats. I anslutning till cirkulationsplatsen har nya gång- och cykelöverfarter byggts.

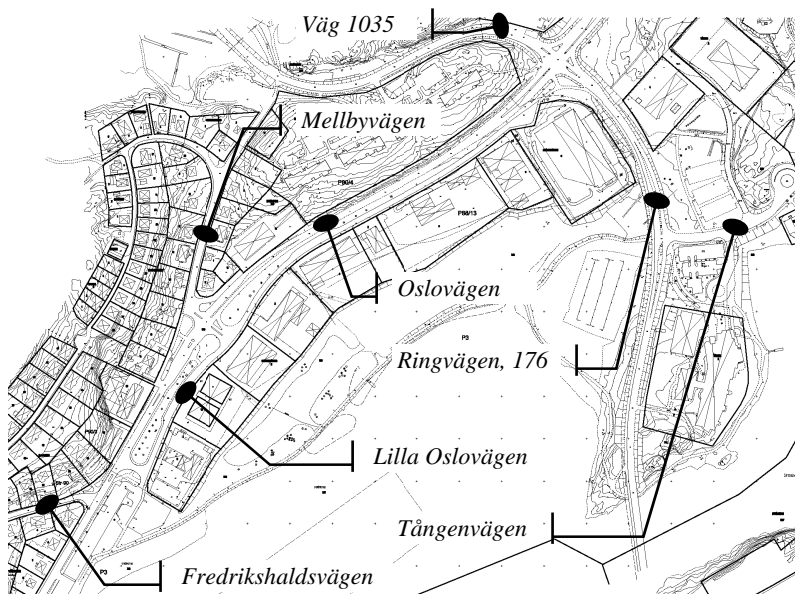
Parallellt med Oslovägen löper Lilla Oslovägen. I korsningen Lilla Oslovägen/Oslovägen ansluter Mellbyvägen. I korsningen har en cirkulationsplats anlagts under våren 2008.

I södra delen av planområdet ansluter Fredrikshaldsvägen till Oslovägen.

I östra delen av planområdet ansluter Tångenvägen till Ringvägen.

**Planförslaget:** Planförslaget ger utrymme och möjlighet till anläggandet av en cirkulationsplats i korsningen Oslovägen – Fredrikshaldsvägen. Vid en eventuell ombyggnad krävs bl a nya utfarter för Slaktaren 19 och 22. En eventuell ombyggnad är idag inte prioriterad av kommunen utan kommer att genomföras först när behov uppstår.

Korsningen Ringvägen - Tångenvägen bör enligt planförslaget byggas om till cirkulationsplats. I samband med ombyggnaden krävs nya gång- och cykelöverfarter.

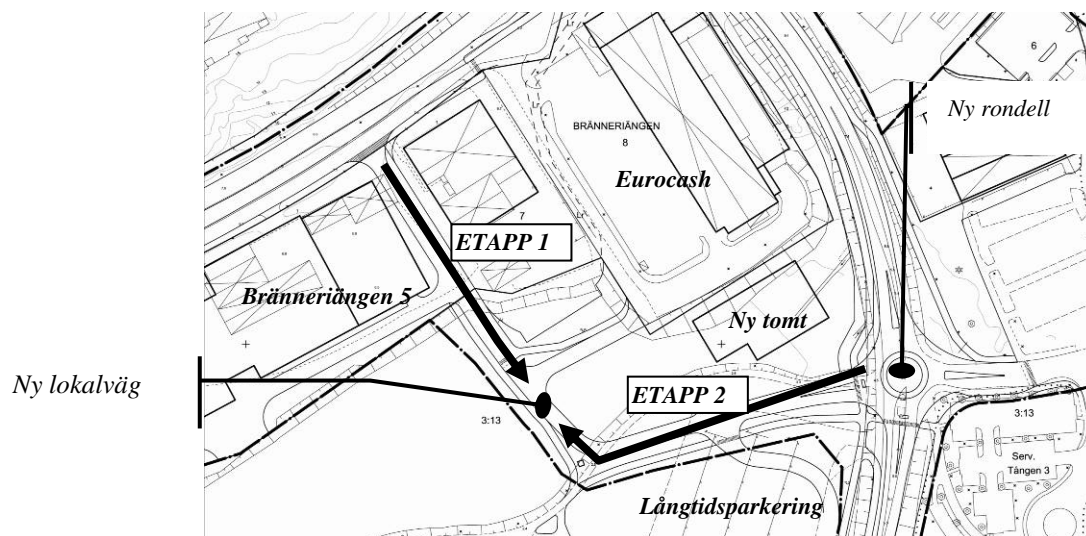


Korsningen Ringvägen-Tångenvägen



Fotomontage, ny cirkulationsplats Oslovägen-Mellbyvägen

Från den föreslagna rondellen i korsningen Ringvägen – Tångenvägen byggs en ny lokalgata mot öster fram till Lilla Oslovägen. Den nya gatan ansluter väster om nuvarande Köksprofilen (Bränneriängen 7). Gatan kommer bl a att fungera som förlängning av Lilla Oslovägen. Från gatan kommer Eurocash (kundparkering), långtidsparkeringen söder om planområdet, ny tomt söder om Eurocash och den nya byggnaden på Bränneriängen 5 m fl att kunna nås. För att så snart som möjligt avlasta Lilla Oslovägen, korsningen Oslovägen/Lilla Oslovägen och Oslovägen bör lokalgatan byggas ut i ett sammanhang och då i samband med handelsetableringen på Bränneriängen 5.



Om en etappindelad utbyggnad väljs så bör etapp ett i sådana fall omfatta sträckan från Lilla Oslovägen och vidare fram till infarten till parkeringsytan på Bränneriängen 8 (Eurocash). Utbyggnaden skulle i sådana fall kunna nyttjas av Eurocash (kundparkering) och handelsetableringen på Bränneriängen 5.

## TRAFIKFLÖDEN

En trafikutredning benämnd "Trafikteknisk PM, Utbyggnad i Bränneriängen" har tagits fram av WSP Samhällsbyggnad som underlag för planen. Inom ramen för utredningen har befintliga trafikmängder samt bedömd trafikallsträng beräknats.

Utifrån gjorda mätningar och manuella räkningar har trafikflödet år 2009 bedömts uppgå till:

- Oslovägen, söder om cirkulationsplatsen Oslovägen/Mellbyvägen, ca 7360 fordon/årsmedeldygn (ÅDT) och ca 10000 fordon/sommarmedeldygn.
- Oslovägen, norr om cirkulationsplatsen Oslovägen/Mellbyvägen, ca 11660 fordon/årsmedeldygn (ÅDT) och ca 15850 fordon/sommarmedeldygn.
- Lilla Oslovägen, vid den föreslagna gallerian, ca 6000 fordon/årsmedeldygn och ca 8080 fordon/sommarmedeldygn.
- Ringvägen, söder om korsningen med Oslovägen, ca 5000 fordon/årsmedeldygn och 6800 fordon/sommarmedeldygn, varav tung trafik ca 4%.

Planförslaget: Ett genomförande av planförslaget innebär en omfördelning och ökning av nuvarande trafik inom planområdet.

Ökningen av bruttoarean och möjligheten till ytterligare affärer och kontor medverkar till att trafikflödet kommer att öka inom området. En omfördelning av trafiken kommer att ske genom att trafiken från norr och öster huvudsakligen förväntas nyttja den nya lokalgatan mellan Ringvägen och Lilla Oslovägen för att nå butiker inom planområdet.

Anläggandet av cirkulationsplatser på Oslovägen och Ringvägen innebär bl a en dämpad trafikrytm och lägre körhastighet på dessa vägar. Genom cirkulationsplatsernas tillkomst kommer trafiksäkerheten för såväl motor- som gc-traffic att öka.

I trafikutredningen har trafikökningen beräknats för den föreslagna utbyggnaden. Trafikalsträngen, dvs. den ökning av trafiken som planen medför, bedöms till ca 7200 fordon under årsmedeldygn, ca 5700 fordon/dygn under vintern och ca 9500 fordon/dygn under sommaren. Trafikalsträngen bedöms komma att fördelas med ca 20% västerut på Oslovägen mot centrum, ca 20% till Ringvägen och ca 60% österut på Oslovägen. Fördelningen mellan väster och öster är vald med utgångspunkt från de manuella räkningarna. I verkligheten kan man sannolikt räkna med att fler kommer att välja alternativet via Ringvägen, särskilt i högrafik och när alternativet blivit känt av besökare till området.



En trafikprognos har gjorts för utbyggnad av området år 2025. I prognosen ingår utöver planens trafikallsträng en allmän trafikökning med ca 15 %. Det innebär att de trafikmängder som redovisas och som används för beräkning av kapacitet, buller och avgaser ligger relativt högt och bedöms inte komma att överskridas. Handelsetableringen är dessutom så stor att man skulle kunna anta en viss reduktion i trafikallsträngen kanske i storleksordningen 5-10%. Detta beror på att kunder handlar i viss utsträckning inom området och därmed inte belastar det externa vägnätet. Ovanstående förhållande, som ger något högre externa trafikmängder, har inte tagits med i beräkningarna. I prognosen bedöms trafikflödet till:

- Oslovägen, söder om cirkulationsplatsen Oslovägen/Mellbyvägen, ca 9600 fordon/årsmedeldygn och ca 13000 fordon/somarmedeldygn.
- Oslovägen, norr om cirkulationsplatsen Oslovägen/Mellbyvägen, ca 15800 fordon/årsmedeldygn och ca 19500 fordon/somarmedeldygn.
- Lilla Oslovägen, vid den föreslagna gallerian, ca 2100 fordon/årsmedeldygn och ca 5900 fordon/somarmedeldygn.
- Ringvägen, söder om korsningen med Oslovägen, ca 6100 fordon/årsmedeldygn och ca 9800 fordon/somarmedeldygn.

Sammantaget blir trafikökningen störst på tillfartsvägarna in mot planområdet medan effekterna från planområdet och vidare in mot centrum blir mer begränsade. Trafikflödet på Lilla Oslovägen beräknas minska, räknat över års- och somarmedeldygn.

Om det skulle uppstå köproblem mellan cirkulationsplatsen Oslovägen/Mellbyvägen och korsningen på Lilla Oslovägen, som dock inte kan förutses i nuläget, finns det möjlighet att bygga ut ett separat fält för högersvängande trafik i den befintliga cirkulationen och/eller bygga ut en cirkulation i korsningen Oslovägen-Fredrikshaldsvägen, vilket innebär att fler skulle välja den korsningen vid färd mot centrum och därmed reduceras belastningen i korsningarna väsentligt. Eftersom antaganden om trafikmängder avser en maxsituation är detta åtgärder som bör kunna vidtas i ett senare skede om behov uppkommer mer än vid något enstaka tillfälle.

## KOLLEKTIVTRAFIK

Inom planområdet finns busshållplatser vid korsningen mellan Oslovägen/Ringvägen och Oslovägen/Mellbyvägen. Bussar stannar även vid Gymnasiet sydost om planområdet. Hållplatsen i anslutning till Ringvägen anlades nyligen i samband med att rondell byggdes i korsningen och har god standard med bl a väderskydd.

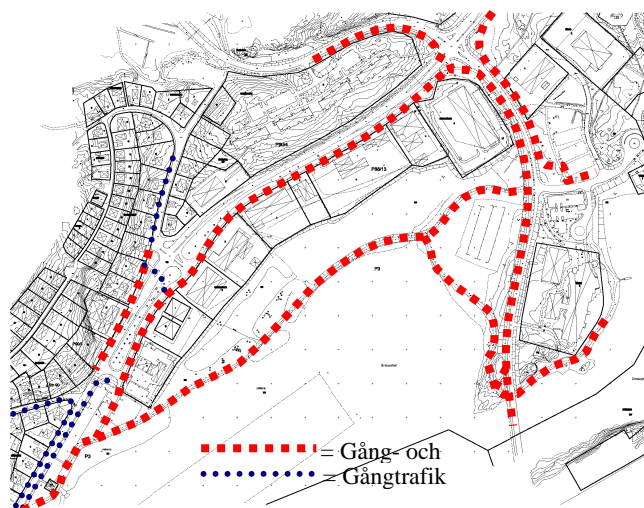
Flera busslinjer trafikerar hållplatserna vid Oslovägen, däribland tätortsbussen som körs med bussar med lågt golv och som går mellan Strömstad station och Strömstad spa. Från stationen finns regionala förbindelser med buss och tåg. Gränspendeln mot Halden och Oslo, med avgångar varje timme i högrafik stannar vid Oslovägen. Underlaget för kollektivtrafiken kommer att öka genom utbyggnaden.

Planförslaget: Sammantaget ger de befintliga hållplatserna en god tillgänglighet till samtliga av planområdets delar. Gångstråk i planen har lagts ut så att bl a busshållplatser kan nås på ett fullgott sätt.

De befintliga busshållplatserna med väderskydd har säkerställts i planförslaget.

## GÅNG- OCH CYKELVÄGAR

Inom planområdet finns idag ett etablerat gång- och cykelnät.



Befintligt gång- och cykelnät

På båda sidor av väg 1035 och Ringvägen löper idag en från biltrafik separerad gång- och cykelväg. Oslovägen passerar via ljusreglerad överfart. Gång-/cykelvägen på västra sidan av Ringvägen har förbindelse med en gc-bana som löper parallellt med Lilla Oslovägen och med gc-vägen som går längs med Strömsvattnets norra sida.

Gång- och cykelstråket längs Lilla Oslovägen är förbundet med den gång- och cykelväg som finns utefter Strömsvattnets norra sida. Tillsammans förbinder de centrum med Ringvägen, Tångenområdet och skolområdet vid Strömsvattnet.

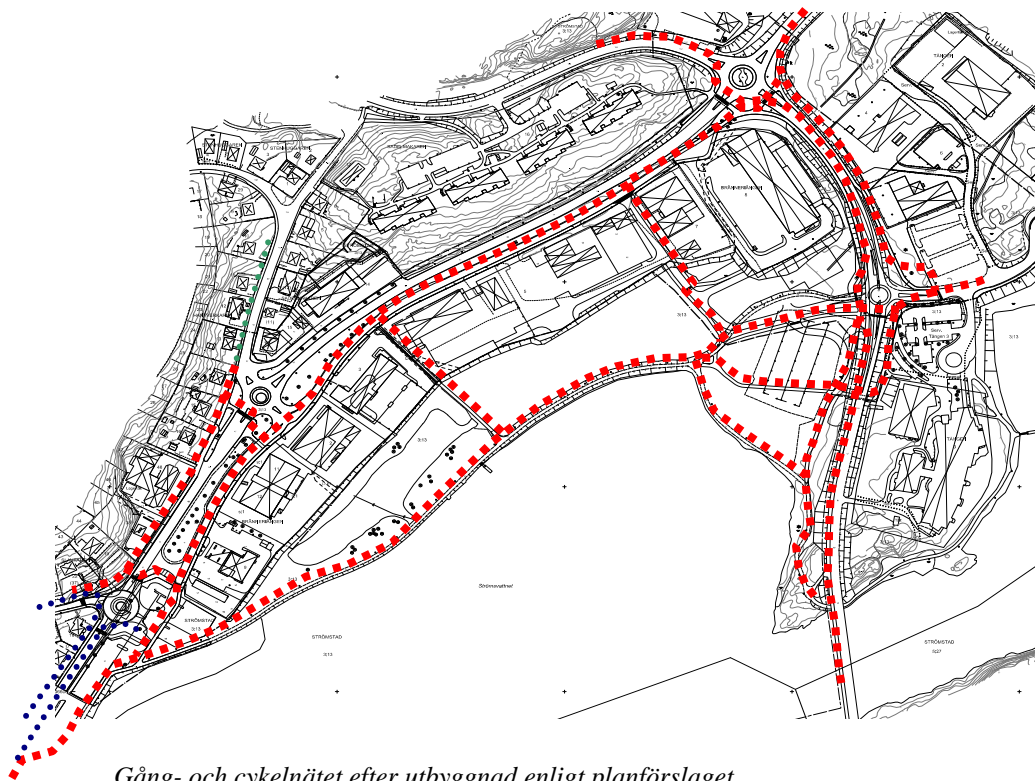
Planförslaget: Cyklister kommer att nå Lilla Oslovägen genom nya gång- och cykelförbindelser från Strömsvattnet. De nya stråken anläggs öster om vattenspegeln i parken vid Strömsvattnet och längs med den nya lokalvägen som förbinder Lilla Oslovägen med Ringvägen.



Den befintliga gc-vägen längs med Strömsvattnet

I samband med anläggandet av cirkulationsplats i korsningen Ringvägen/Tångenvägen ger planen möjlighet till ombyggnad av gc-stråken till Strömstad gymnasium och Tångenområdet. Anslutning till gymnasiet och Tångenområdet kan antingen ske via korsningen Ringvägen-Tångenvägen eller i en framtid via ny gc-tunnel under Ringvägen. Via korsningen Ringvägen/Tångenvägen ges även möjlighet att ta sig vidare norrut på befintligt gc-stråk.

Nuvarande gc-stråk på norra sidan av Oslovägen (mellan Mellbyvägen och nuvarande Uno-X station) ges i planen möjlighet och utrymme till sammankoppling med Fredrikshaldsvägen.



Gång- och cykelnätet efter utbyggnad enligt planförslaget



Genom de åtgärder som föreslås kommer gång- och cykelvägnätet att bli sammanhängande och trivsammare inom området samtidigt som de föreslagna åtgärderna bedöms öka trafik-säkerheten för den oskyddade trafikantgruppen.

### **PARKERING, VARUINTAG**

Sommartid går särskilda parkeringsbussar mellan infartsparkeringar och centrum. Söder om planområdet finns idag infartsparkering väster om Ringvägen, mitt emot gymnasieskolan. Öster om Ringvägen och norr om Tångenvägen finns ytterligare en större parkering (ca 100 p-platser) som till viss del nyttjas som infartsparkering under sommaren. Parkeringen nyttjas även av personal till gymnasiet.

I planområdets sydvästra del finns en långsträckt parkering med ca 90-talet platser. Strax söder Statoil om finns ytterligare en parkeringsyta med ett 50-tal platser. Båda parkeringsytorna nås via Lilla Oslovägen.

Inom planområdet finns i övrigt en större markparkering med ca 80-talet bilplatser för besökande till livsmedelshallen. I övrigt sker all parkering till butiker och verksamheter inom planområdet utefter Lilla Oslovägen eller i anslutning till respektive butik/verksamhet.

Varutransporter till verksamheter utefter Lilla Oslovägen och Oslovägen sker från respektive väg, antingen från gavel eller baksidan av respektive byggnad. Lastintag och lastgårdar är samtliga utformade som öppna gårdar i markplan.

Planförslaget: Efter omstrukturering av parkeringsytan i planområdets sydvästra del, norr om nuvarande taxistation, kommer ytan att rymma ca 55 p-platser.

Parkeringsytan söder om bensinstationen tas bort för att ge utrymme för biltvätt och återvinningsstation.

Den allmänna parkeringsytan öster om Ringvägen bekräftas i planförslaget. Parkeringsytan är utlagd som allmän platsmark.

På Ringvägens västra sida ligger ett område som idag utgörs av infartsparkering. Området ligger till stor del utanför plan men sträckningen av den nya lokalgatan medför att delar av infartsparkeringen försvinner.

Inom den föreslagna gallerian i det centrala byggnadskvarteret Bränneriängen 5, kommer parkering att anordnas inom byggnaden. Parkering sker i byggnadens källarvåning samt i en parkeringsdel i tre till fyra våningar i byggnadens östra del. Infart till parkering är föreslagen att ske via den nya lokalgatan som förbinder Lilla Oslovägen och Ringvägen.

För övriga butiker/verksamheter förutsätts att parkering liksom idag löses inom egen fastighet.

För den nya fastigheten söder om nuvarande livsmedelshall, nuvarande Köksprofilen och för fastigheterna som är belägna mellan bensinstationen och den föreslagna gallerian medges parkering i källarplan.

Förutom parkeringsdäcket i den föreslagna gallerian medges uppförande av ytterligare två parkeringsdäck, ett inom fastigheten Sadelmakaren 14 och ett inom Bränneriängen 2 samt s:1.

Varutransporter inom de två centrala byggnadskvarteren har genom planutformning styrts till de sidor som vetter mot Strömsvattnet.



*Allmänna parkeringsytan öster om Ringvägen.*

Parkeringsnormen för Strömstad har tidigare använts vid bedömningen av behovet av parkeringsplatser. Normen är utarbetad 1981 och anger att det för kontor ska finnas 15 p-platser/1000m<sup>2</sup> våningsyta och 30 p-platser/1000m<sup>2</sup> våningsyta för butiker. Under perioden från framtagandet av p-normen till dagens datum har trafiken och handelssituationen kraftigt förändrats, framför allt inom Strömstadsregionen där den s k Norgehandeln gjort sig påmind. I nuvarande planförslag har därför målsättningen varit att nå fram till 20 p-platser/1000m<sup>2</sup> bruttoarea för kontor, 42 p-platser/1000m<sup>2</sup> bruttoarea för handel och 50 p-platser/1000m<sup>2</sup> bruttoarea för handel med livsmedel.

I den trafikutredning som tagits fram av WSP Samhällsbyggnad "Trafikteknisk PM, Utbyggnad i Bränneriängen", bedöms det tillkommande parkeringsbehovet uppgå till ca 1360 platser. Det bör påpekas att det bedömda parkeringsbehovet avser ett fullt utbyggt planområde. Eftersom planförslaget inte särskiljer de tillåtna ytorna för kontor och handel kan behovet av parkeringsplatser förändras. Behovet av ca 1360 p-platser har framräknats utifrån att större delen av den tillåtna bruttoarena utgörs av handel och får därför ses som ett maxbehov. Inom ramen för planförslaget finns möjlighet att uppfylla det beräknade behovet av parkeringsplatser genom att parkeringsdäck alternativt parkeringsgarage anordnas inom flera fastigheter.

Om behovet av parkeringsplatser inte kan lösas inom den egna fastigheten kan ett alternativ vara parkeringsköp inom anslutande fastigheter.

Att antalet parkeringsplatser som kan tillskapas inom respektive fastighet är tillfyllest bevakas vid bygglovgivning.

### **FARLIGT GODS**

Väg 176, Ringvägen, är idag utpekad som transportväg för farligt gods. Då ny väg E6 med nya infarter från norr och söder till Strömstad byggs ut kommer dessa att vara transportleder för farligt gods.

Ringvägen är numera skyltad som farlig gods led från E6 vid Värmlandsbro, till rondellen vid Ringvägen, Ringvägen till Hålkedalen och därifrån in till Torskholmens färjeläge. Det innebär att inget farligt gods får finnas innanför Torskholmen eller innanför rondellen vid räddningsstationen. Undantagna är transporter av villaolja samt transporter av diesel, bensin och E85 till bensinstationerna på Oslovägen.

Transporten av bensin från bensinlagret i Myren passerar varje dag samt trafiken som ska till ColorLine. ColorLine har 2-3 bilar per vecka till eller från Torskholmen med farligt gods. När södra infarten till Strömstad blir färdigställd kommer dessa transporter på Ringvägen att upphöra.

Den bebyggelse som planeras närmast Ringvägen kommer inte att ligga närmre vägen än redan befintlig bebyggelse på Bränneriängen 8.

## STÖRNINGAR

### TRAFIKBULLER

Planförslaget: Ökningen av bruttoarean och möjligheten till ytterligare affärer och kontor medverkar till att trafikflödet kommer att öka inom och i anslutning till området. En omfördelning av trafiken kommer att ske genom att trafiken från norr och öster till stor del förväntas nyttja den nya lokalgatan mellan Ringvägen och Lilla Oslovägen för att nå butiker inom planområdet. Sammantaget blir trafikökningen störst på tillfartsvägarna in mot planområdet medan effekterna från planområdet och vidare in mot centrum blir mer begränsade. De nya cirkulationsplatserna på Oslovägen och Ringvägen förväntas innebära att trafikrytm dämpas och att körhastigheten blir lägre på dessa vägar än vad som är fallet idag.

I den trafikutredning som tagits fram av WSP Samhällsbyggnad som underlag för planen, benämnd "Trafikteknisk PM, Utbyggnad i Bränneriängen" ingår en bedömning av trafikbuller. Trafikbullerberäkningar har utförts för fyra olika situationer:

1. befintlig trafik och vägdragning år 2009 (nuläget).
2. nuvarande vägdragning med normal tillväxt + 15 % år 2025.
3. prognoserad trafik med utbyggnad av verksamheter och vägar enligt planförslaget år 2025.
4. samma som alternativ tre men med en skyltad hastighet av 30 km/tim på Oslovägen.

Beräkningar har utförts i fem beräkningspunkter som frifältsvärde vid fasad på respektive bostadshus. Mätpunkterna är jämt fördelade längs Oslovägen med mätpunkt:

1. vid ett av terrasshusen inom Sadelmakaren 16.
2. i anslutning till korsningen Oslovägen/Mellbyvägen.
3. i anslutning till korsningen Oslovägen/Fredrikshaldsvägen.
4. vid Oslovägen mitt för servicehuset Jägaren.
5. vid Oslovägen, systembolaget.

Riksdagen beslöt 1997 om riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. Riktvärdena anger 30 dBA ekvivalentnivå inomhus, 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid, 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad) och 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad. Vägverket har en egen målsättning innebärande att ekvivalentnivån inte får överstiga 65 dBA, utomhus, i befintlig miljö för att åtgärder ska bli aktuella. Åtgärderna inriktas i första hand till att klara inomhusmiljön.

Vid samtliga fem beräkningspunkter beräknas riktvärdet 55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå att överskridas. Nivåerna är lägst för vinterperioden med ökande nivåer för årsdygnstrafiken och högst nivåer för sommartrafiken. Nivåerna ligger mellan 58-63 dBA för befintlig situation år 2009 (alternativ ett). För befintlig situation 2025 (alternativ två) ökar nivåerna något. Alternativ tre medför något större påverkan jämfört med alternativ ett då nivåerna ökar med 1-2 dB i jämförelse. I beräkningarna har hänsyn tagits till att det kan finnas risk för störande ljudreflektioner från den föreslagna gallerian på Bränneriängen 5.

Maximala ljudnivåer varierar inte med de olika fallen beroende på att de uppkommer vid enskilda fordonspassager. Beroende på bl a avståndet till bullerkällan varierar de beräknade maximalnivåerna för beräkningspunkterna mellan 68-87 dBA. Det högsta värdet erhålls vid beräkningspunkt fem som ligger längst in mot centrum, utefter Oslovägen. Med nivåer över 70 dBA kan riktvärdet på uteplats överskridas. Med nivåer över 75 dBA kan riktvärdet inomhus komma att överskridas, eftersom det saknas kännedom om bl a fasadisolering, fönstertyp, ventilation mm.

Vid samtliga beräkningspunkter och för samtliga tidpunkter klaras Vägverkets målsättning om att inte överskrida ekvivalentnivån 65 dBA i befintlig miljö.

Om hastigheten på gatorna sänks från 50 till 30 km/h i utbyggnadsalternativet beräknas ljudnivåerna att reduceras med 2 dB för samtliga punkter förutom punkt fem där det inte sker någon hastighetsreduktion. Den maximala ljudnivån beräknas inte komma att påverkas då ljudemission från lastbilar och bussar inte förändras vid hastigheter mellan 30 till 50 km/h, dock kommer antalet tillfällen att öka när de maximalnivåerna kan komma att upplevas som störande eftersom trafikmängden ökar. En sänkning av hastigheten skulle således innebära att de ekvivalenta bullernivåerna vid de beräknade husen, förutom vid beräkningspunkt fem, skulle komma att sänkas till en nivå som huvudsakligen ligger under nivåerna för år 2009.

Skillnaden i störningsgrad mellan de olika alternativen bedöms i detta sammanhang som relativt liten och åtgärder i form av plank eller liknande bedöms inte som ett realistiskt alternativ.

### VERKSAMHETSbuller

Planförslaget: Inga nya bostäder tillkommer inom planområdet.

Två bostadsfastigheter, Sadelmakaren 1 och 2, ligger idag i anslutning till Sadelmakaren 14, 15 och 10, där planen medger handel och kontor. I dagsläget sker all varuhantering inom Sadelmakaren 14 inom ett område som vetter mot bostadsfastigheterna, vilket innebär störning i samband med lastning och lossning. För att förbättra nuvarande situation och för att förhindra att störningar uppstår föreskriver planen uppförandet av ett skyddsplank om ca 2 meters höjd mot bostadsfastigheterna. Planket uppförs på fastigheterna Sadelmakaren 14, 15 och 10.

### LUFTFÖRORENINGAR FRÅN TRAFIKEN

Trafiken medför utsläpp av olika luftföroreningar varav flera ämnen omfattas av Naturvårdsverkets gräns- och riktvärden. I anslutning till större gator och där t ex gaturummen är slutna kan generellt dessa luftföroreningar nå kritiska nivåer av utsläppshalter.

Den goda luftomsättningen inom det aktuella området, den i detta sammanhang glesa bebyggelsen och de öppna gaturummen bidrar till att halterna i detta fall snabbt sprids med vinden i stället för att ligga kvar. Resultaten från de mätningar som kommunen regelbundet genomför visar inte på några halter från trafiken som överstiger eller ligger i närheten av Naturvårdsverkets gräns- och riktvärden.

Som underlag för detaljplanen har en trafikutredning tagits fram av WSP Samhällsbyggnad, "Trafikteknisk PM, Utbyggnad i Bränneriängen" där en bedömning av luftkvaliteten ingår. Halterna av kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) och partiklar (PM<sub>10</sub>) har bedömts i vägavsnittet, eftersom dessa i praktiken har visat sig vara främst trafikrelaterade. I dagsläget bedöms halterna av PM<sub>10</sub> ligga under både miljökvalitetsnorm och generationsmålet för friskluft. För NO<sub>2</sub> bedöms halterna i gaturummet in mot centrum ligga på en nivå som innebär att det kan finnas en viss risk att miljökvalitetsnormen för dygnsmedelvärdet överskrids längs med Oslovägen, närmare centrum.

Planförslaget: Den trafikökning som beräknas bli följden av ett plangenomförande bedöms inte påverka utsläppshalter och utsläppsmängder i den omfattning att det blir märkbart för omgivande bostäder. Halterna av PM<sub>10</sub> är idag så låga att den förväntade ökningen av trafik inte medför risk för överskridanden av miljökvalitetsnormen. Halterna av NO<sub>2</sub> bedöms till en början öka något vid en successiv utbyggnad av området. På sikt kommer nivåerna bli lägre än dagens allteftersom bilparken förnyas. Beräkningarna visar på ökade nivåer 2011 och på lägre nivåer 2025 i förhållande till dagsläget. Bedömningen är att risken för ett överskridande av miljökvalitetsnormerna av NO<sub>2</sub>-halterna på tim-, dygns- och årsmedelvärdet ligger på samma nivå som i nuläget.

## VERKSAMHETER, RISKAVSTÅND MM

På fastigheten Bränneriängen 9, i planområdets sydvästra del, finns idag en bensinstation. Nuvarande användning innebär att platsen kan innehålla förorenad mark. Hanteringen av bensin och andra lättantändliga drivmedel innebär en risk för explosion. Närmast belägna bostäder ligger utanför planområdet, ca 125 – 150 meter sydväst om bensinstationen. Användningen bedöms inte medföra några negativa konsekvenser för bostadsbebyggelsen. Bensinstationen bedöms inte heller utgöra någon risk för närmast belägna handels- och kontorsfastighet, ca 50 meter norr om anläggningen.

Planförslaget: Användningen bilservice bekräftas i planförslaget. Ingen förändring föreslås i närheten av området som ökar de risker som är förknippade med den pågående verksamheten.

## BULLER UNDER BYGGTID

Bulleremissionerna från en arbetsplats beror främst på vilka arbeten som skall utföras och vilka maskintyper som kommer till användning. Av stor betydelse är också hur arbetsplatsen planeras med avseende på dels maskinernas uppställning och avskärmning, dels transportvägar för bortforsling av schaktmassor och tillförsel av olika byggnadsmaterial.

Ljudnivåerna från spontning och pålning kan höras över stora områden. Övriga ljudkällor som kan förekomma är exempelvis grävmaskiner, dumpers, bandschaktare, lastbilar, vibrovältar, jordstamper, planvibratorer, betongpumpar och stavvibratorer. Ljudnivåerna från dessa aktiviteter ligger i normalfallet ca 15 dB under ljudnivåerna från spontning och pålningsarbeten.

## TEKNISK FÖRSÖRJNING

### VATTEN, AVLOPP OCH DAGVATTEN

Ett ”Principförslag – Gatu- och va-anläggningar” har upprättats av BBK Teknik & Miljökonsulter som underlag för detaljplanen. I principförslaget redovisas befintliga och föreslagna vatten- och avloppsanläggningar samt dagvattenanläggningar.

Planområdet ligger inom det kommunala verksamhetsområdet för vatten- och avlopp. Samtliga befintliga byggnader är idag anslutna till det kommunala va-nätet.

I huvudsak allt dagvatten från byggnader och hårdgjorda ytor väster och norr om Strömsvattnet avleds idag via rörledningar och diken ner mot den norra viken av sjön, väster om ringledden. En viss reningseffekt kan antas för det dagvatten som avleds via öppna diken ner mot Strömsvattnet.

En mycket stor andel av dagvatten från Oslovägen och anslutande gator i väster avleds med rörledning direkt till Strömsvattnet genom den södra delen av planområdet. Dagvatten från tak och övriga ytor kring byggnaderna längs med Oslovägen leds antagligen via andra ledningar direkt mot Strömsvattnet eller mot dammen väster om Strömsvattnet.

Planförslaget: Föreslagen byggnation enligt detaljplanen innebär att nya byggnader längs Oslovägen kan ansluta till de befintliga va-ledningar inom Oslovägens köpcenter.

Befintliga ledningar har säkerställts i planen. Befintligt dike inom Bränneriängen 8 kulverteras och förlängs till anslutande lokalgata. Området har säkerställts i planen med ett sk u-område.

Området för handel och kontor söder om Bränneriängen 8 kräver nya va-anläggningar. I anslutning till föreslagen lokalgata, sydväst om handels- och kontorsområdet föreslås en avloppspumpstation som betjänar området. Spillvattenavloppet pumpas sedan upp till Oslovägens befintliga ledningssystem via den föreslagna nya lokalgatan. Vattenledningar med erforderliga dimensioner förläggs i samma rörschakt.

Dagvattnet från samtliga hårdgjorda ytor bör renas via fördröjnings eller avsättningsmagasin som med fördel kan anläggas under föreslagna p-tytor. Under den föreslagna återvinningsstationen föreslås att ett magasin utförs så att områden inom detaljplanen och det vägvatten som nu mynnar direkt i Strömsvattnet först kan ledas genom magasinet. En uppsamlingspunkt bör även ordnas med en avskiljarbrunn före utsläpp i dagvattensystemet.



För de p-ytor och övriga ytor som ordnas omedelbart väster om den befintliga dammen kan dammen utgöra magasin för efterpolering av dagvatten. Längst i öster kan om möjligt de öppna diken som transporterar dagvatten från Tångenområdet få vara kvar eller byggas om längs den nya väganslutningen. Idag passerar viss del av dagvattnet områden med vass. Om detaljplanens intentioner förverkligas där vassområden ska kvarstå eller nyetableras är det en stor fördel om dagvattenutsläppen kan göras i anslutning till dessa då just rotsystemen för bladvassen har en bra förmåga att rena förorenat vatten.

Sammanfattningsvis kan sägas att det är viktigt att utnyttja ytorna under samtliga p-ytor där sprängstensmagasin kan utföras. Den befintliga dammen innebär viss fördröjning samt även områden med vass där exempelvis öppna diken kan mynna. Vid markprojekteringen av de olika handelsområdena kan dagvattenberäkningar utföras inom respektive yta för de då mer exakta anläggningarna. Magasinsstorleken bör omhänderta det s.k. 10 års-regnet från respektive yta. Magasinen bör förses med en tömningsledning ner mot dammen och för att få så stor effektiv fördröjning som möjligt.

Övriga rinningsvägar för dagvatten i området bör detaljstuderas vid projekteringen, men eftersom Strömsvattnet är recipient för hela området så bör samtliga dagvattenvolymer ner till sjön passera någon form av rening. Vattenströmning bör även ses över för parkområdet söder om planområdet så att det mesta av vattnet från området passerar den befintliga dammen innan något utsläpp sker till Strömsvattnet.

## AVFALL

I anslutning till parkeringsplatsen väster om Statoil finns en återvinningsstation där glas, papper etc kan lämnas i containrar och behållare.

Grovsopor från butiker och hushåll tas emot på återvinningscentralen vid Österöd, tillgänglig ca 2,5 km från planområdet via Ringvägen. Här finns också kommunens miljöstation.

*Planförslaget:* Planen redovisar ny plats för återvinningsstation, söder om bensinstationen.



Befintlig återvinningsstation, söder om Statoil

## EL OCH TELE

Mellan Oslovägen och Lilla Oslovägen finns tre transformatorstationer. Norr om livsmedels-hallen finns en transformatorstation.

*Planförslaget:* Samtliga fyra transformatorstationer har säkerställts i planen.

En ny transformatorstation föreslås i planen. Transformatorstationen är placerad mellan Oslovägen och Lilla Oslovägen i höjd med fastigheten Bränneriängen 5.

## VÄRME

Befintliga byggnader inom planområdet uppvärms idag genom enskilda värmeanläggningar. Öster om planområdet finns idag en fjärrvärmeanläggning som försörjer bl a Tångenområdet.

*Planförslaget:* Befintliga och tillkommande byggnader uppvärms fortsatt med enskilda värmeanläggningar. Uppvärmning bör ske genom nyttjande av alternativa energikällor som t ex berg- jordvärme eller genom värmeåtervinning.

## FORTSATT ARBETE

Nästa steg i planarbetet är att kommunen sammanställer inkomna yttranden under utställningen i ett utlåtande. Detaljplanen ska därefter antas av kommunfullmäktige.

## MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

För Strömstads kommun: Miljö- och byggförvaltningen genom Elin Solvang

För Rådhuset Arkitekter AB, konsult för planarbetet: Sören Mannberg och Lena Andersson

Strömstad 2009-04-02

Miljö- och byggförvaltningen

Rådhuset Arkitekter AB

Uddevalla

Elin Solvang

Sören Mannberg

## REDIGERING

Under utställningstiden har synpunkter inkommit på planförslaget som gett anledning till att redigera handlingarna. De kompletteringar och justeringar som gjorts saknar intresse för allmänheten, är av begränsad betydelse, innebär endast ett tillmötesgående av framförda erinringar och medför inga negativa konsekvenser för sakägare och övriga.

### Planbeskrivning:

- Övriga handlingar kompletteras med nytt datum för uppdaterat Trafiktekniskt PM, WSP Samhällsbyggnad.
- Med anledning av WSP's komplettering av det trafiktekniska PM:et har textredigering skett under kapitlen *"Miljökvalitetsnormer, Vägstruktur, Trafikflöden, Parkering/varuintag, Trafikbuller och Luftföroreningar från trafiken"*.
- Med anledning av länsstyrelsens och Vägverkets yttrande avseende transportled för farligt gods har beskrivningen kompletterats med nytt kapitel, *"Farligt gods"*.
- Under kapitlet *"Kollektivtrafik"* har texten kompletterats med uppgift om väderskydd.
- Under kapitlet *"Bebyggelse, planförslaget"* har exploateringsgraden justerats till 4500 m<sup>2</sup> vad gäller den totala bruttoarean inom Bränneriängen 7.
- Under kapitlet *"Bebyggelse, planförslaget"* har exploateringsgraden justerats till 800m<sup>2</sup> vad gäller bruttoarea och 500 m<sup>2</sup> vad gäller byggnadsarea inom fastigheterna Hantverkaren 13, 14, 15 och 16.

### Genomförandebeskrivning:

- Övriga handlingar kompletteras med nytt datum för uppdaterat Trafiktekniskt PM, WSP Samhällsbyggnad.
- Mindre textredigering har skett under kapitlen *"Ansvarsfördelning, Utbyggnad/etappindelning, Gemensamhetsanläggning, Ledningsrätt, Ekonomiska frågor/fastighetsbildning och Vatten/avlopp/dagvatten"*.

Plankarta:

- Med anledning av yttrande från Tekniska förvaltningen läggs den nya infarten till Bränneriängen 8 på kvartersmark. Området görs tillgängligt för allmänna underjordiska ledningar som u-område.
- U-området inom Bränneriängen s:1 tas bort.
- Bestämmelsen ”*plant*” kompletteras med rätten att uppföra väderskydd.
- Inom Bränneriängen 8 har plankartan redigerats vad avser egenskapen parkering. Tillåten parkeringsyta har utökats.
- Inom fastigheterna Hantverkaren 13, 14, 15 och 16 har exploateringsgraden justerats till 800 m<sup>2</sup> vad gäller bruttoarea och 500 m<sup>2</sup> vad gäller byggnadsarea.

Strömstad 2009-09-10  
Miljö- och byggförvaltningen

Rådhuset Arkitekter AB  
Uddevalla

Elin Solvang

Sören Mannberg