

# Del av OSLOVÄGEN

Strömstad, Strömstads kommun



2009-04-02

## MILJÖBESKRIVNING



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

**DETALJPLAN för  
Del av Oslovägen  
Strömstads kommun**

**MILJÖBESKRIVNING**

**Utställningshandling 2009-04-02**

---

**INNEHÅLLSFÖRTECKNING**

SAMMANFATTNING	2
Bakgrund och syfte	2
Planområdet	2
Planförslaget	3
Planförslagets konsekvenser	3
BAKGRUND	4
MILJÖBEDÖMNING	5
MILJÖBESKRIVNINGENS SYFTE OCH AVGRÄNSNING	5
Nivåavgränsning	5
Geografisk avgränsning	6
Behandlade miljöeffekter	6
OMRÅDESBESKRIVNING	6
Läge och karaktär	6
Riksintressen, förordnanden mm	7
STUDERADE ALTERNATIV	7
Alternativa förslag på utformning	7
Nollalternativet	10
PLANFÖRSLAGETS KONSEKVENSER	10
RIKSINTRESSEN	10
HÄLSA OCH SÄKERHET	10
Trafikbuller	10
Verksamhetsbuller	12
Luft	13
Förorenad mark	14
Risker	14
Trafiksäkerhet	14

MILJÖ	15
Landskaps-/stadsbild	15
Naturmiljö	17
Dagvatten	19
Rekreation och friluftsliv	19
Kulturmiljö	20
ALTERNATIV UTVECKLING AV PLANENS GENOMFÖRANDE	20
KÄLLFÖRTECKNING	21



## SAMMANFATTNING

### Bakgrund och syfte

Strömstads kommun har påbörjat ett planarbete som omfattar handelsområdet vid Oslovägen. Oslovägen är entré till Strömstad för trafikanter som kommer från norr och öster via Ringvägen och väg E6. Området är idag planlagt med inriktning på handel och verksamheter. Syftet med den nya detaljplanen är att säkerställa utveckling av befintliga och nya verksamheter. Målet är att knyta området starkare till centrum så att det blir en mer integrerad del av Strömstad.

Beslutet om att planen inte medför betydande miljöpåverkan har fattats av Miljö- och byggnämnden 2006-11-16. Det innebär att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) inte behöver upprättas för planförslaget. Eftersom planen omfattar ett relativt stort verksamhetsområde så har planen istället kompletterats med denna miljöbeskrivning som bilagts planhandlingen.

Under arbetet med programmet och vid programsamrådet framkom att hälsa och säkerhetsfrågorna (buller, förorenad mark, trafiksäkerhet mm) var särskilt viktiga att behandla i det fortsatta planarbetet. Även aspekter som stadsbilden och grönstrukturen bedömdes som viktiga att belysa.

### Planområdet

Planområdet är beläget norr om Strömsvattnet. Det omfattar Oslovägen, korsningen Oslovägen/Ringvägen, korsningen Oslovägen/Mellbyvägen samt parkeringsområdet vid Tångenvägen norr om Strömstads gymnasium. Området är totalt ca 16 ha stort. Inga utpekade naturområden med skyddsvärden finns inom planområdet.

## Planförslaget

Kommunen har valt att använda en utbyggnadsprincip som bygger på att området, bortsett från befintliga bostäder, även i fortsättningen ska vara ett renodlat handelsområde. Förslaget har en ny lokalgata som sammanbinder Lilla Oslovägen med Ringvägen. Inom området ska inte miljöfarliga eller störande verksamheter lokaliseras, undantaget den befintliga bensinstationen (Statoil) inom Bränneriängen 9.

Korsningen Ringvägen-Tångenvägen-ny lokalgata byggs om med ny cirkulationsplats. Ytterligare en ny cirkulationsplats föreslås längs Oslovägen i korsningen med Fredrikshaldsvägen. Gång- och cykelvägnätet föreslås bli förbättrat i hela området.

## Planförslagets konsekvenser

Planområdet ligger inom den kustzon utmed norra Bohuskusten som omfattas av särskilda hushållningsbestämmelser enligt miljöbalkens 4 kap 2 och 3 §. Planområdet är en del av Strömstad och är redan exploaterat, varför en utveckling av detta område inte bedöms strida mot miljöbalken.

De föreslagna verksamheterna inom planområdet bedöms medföra en trafikökning vilket leder till ökad bullerexponering för framför allt boende längs med Oslovägen på delsträckan centrum-Mellbyvägen. Redan i dagsläget ligger bullernivåerna över gällande riktvärden och skillnaden i störningsgrad bedöms i sammanhanget som liten.

Den miljöfarliga verksamhet som idag finns på Bränneriängen 7 (Köksprofilen) har fortsättningsvis inte någon planmässig förankring. På sikt förutsätter kommunen därmed att den inte ska vara kvar i området. Planförslaget bedöms därmed bidra till en förbättrad situation vad gäller störningar och risker för påverkan på människors hälsa och säkerhet.

Anläggandet av nya cirkulationsplatser på Oslovägen och Ringvägen samt nya gc-vägar inom planområdet bedöms bidra till en klart förbättrad och ökad säkerhet för oskyddade trafikanter i området. Framkomlighet och tillgänglighet ökar för den oskyddade trafikantgruppen.

Ur stadsbildsynpunkt bedöms planförslaget bidra till en förbättring i stora delar av området genom den placering och utformning av både ny och befintlig bebyggelse som föreslås. Utblickar mot Strömsvattnet försämras för bakomliggande bebyggelse vid Ryttargången.

De förbättringar som enligt planen föreslås i gång- cykelnätet innebär att tillgängligheten till park- och grönstråket längs Strömsvattnet kommer att förbättras. Planförslaget bedöms sammantaget medföra positiva konsekvenser för friluftslivet.

Strömsån, som ligger nedströms planområdet, bedöms inte påverkas negativt av planförslaget. Snarare ger planen förutsättningar för att vattenkvaliteten i Strömsvattnet/Strömsån förbättras till följd av den förbättrade dagvattenhanteringen inom området.

### ***Planförslagets konsekvenser, forts***

En mindre del av ett vassområde i nordöstra delen av planområdet föreslås fyllas ut för att tas i anspråk som tomtmark. Bladvassområden utgör generellt både häckningsplats och födosöksplatser för olika fågelarter och denna ekologiska funktion kommer lokalt att försvinna. Eftersom området är litet och strandmiljöer liknande denna finns i stor utsträckning kring Strömsvattnet bedöms konsekvenserna för fågellivet som marginella.

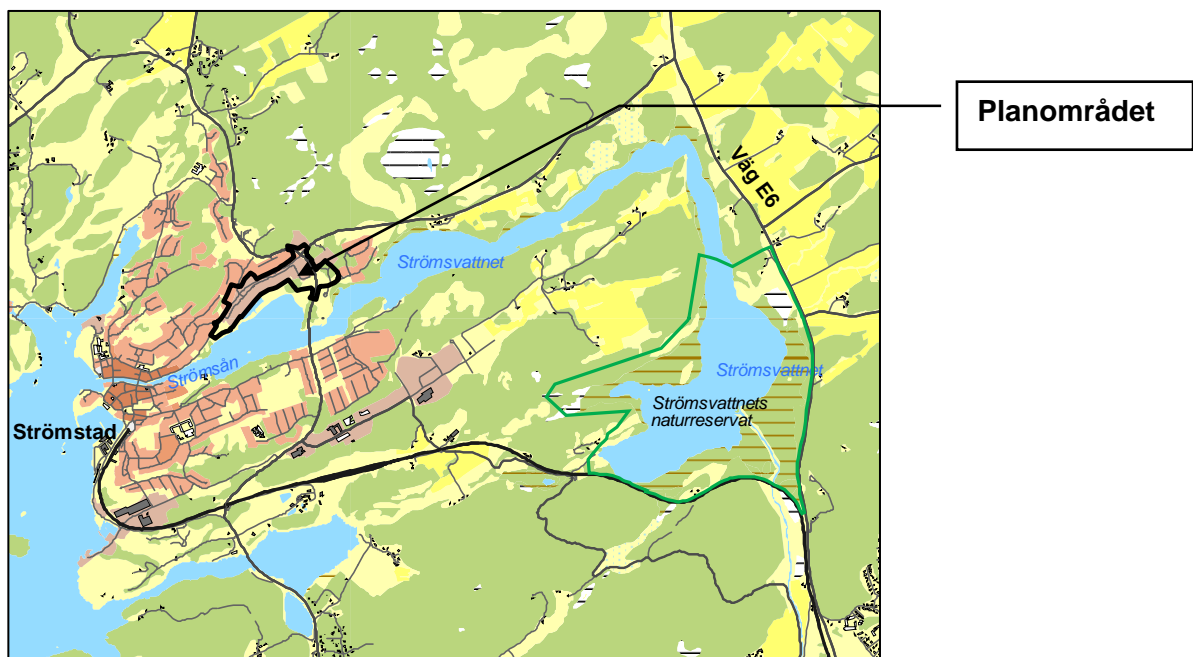
Nya etableringar inom planområdet, kan på sikt påverka Strömstad centrum framför allt vad avser trafiksituationen. Nuvarande verksamheter kommer att utökas och kompletteras med nytt urval. Områdets attraktionskraft kommer sannolikt att öka, vilket bl a kan komma att innebära en ökning av trafiken mellan centrum och planområdet. I motsats kan besökare som i dag besöker centrum i stället komma att göra sina inköp i det nya handelsområdet. Enligt den trafikutredning som har tagits fram av WSP Samhällsbyggnad som underlag för detaljplanen, benämnd "Trafikteknisk PM, utbyggnad i Bränneriängen", bedöms planförslaget innebära en ökning av trafiken med ca 7200 fordon/årsmedeldygn. Trafikökningen blir störst under sommaren med ca 9500 fordon/dygn. Den största trafikökningen sker mellan området och tillfartsvägar runt Strömstad. Ca 20% av trafikökningen bedöms ske mellan planområdet och centrum. En omfördelning av trafiken förväntas även ske inom området till följd av föreslagen lokalgata mellan Ringvägen och Lilla Oslovägen. Trafikmängderna på Lilla Oslovägen bedöms minska.

Planens utformning och befintligt fastighetsinnehav innebär sannolikt en utbyggnad på relativt lång sikt, troligtvis längre än planens genomförandetid.

## **BAKGRUND**

I det pågående planarbetet är syftet bl a att säkerställa utveckling av befintliga verksamheter samtidigt som nya byggrätter tillskapas för verksamheter. Området bör även knytas starkare till Strömstad centrum.

Kommunen har arbetat fram ett planprogram för Oslovägen som varit föremål för samråd under tiden november 2005 - januari 2006.



*Översikt över Strömstad med omnejd*

# MILJÖBEDÖMNING

## Allmänt

I plan- och bygglagen gäller bestämmelser om miljöbedömningar av detaljplaner och översiktsplaner. Syftet med miljöbedömning är att ”integrera miljöaspekter i planen eller programmet så att en hållbar utveckling främjas” (MB 6 kap 11 §). Miljöbedömning av planen eller programmet krävs om dess genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Om kommunen konstaterar att risk för sådan miljöpåverkan föreligger ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas.

Kommunen ska i ett tidigt skede alltid ta ställning till om en miljöbedömning måste göras eller inte. Detta kallas för en s. k. behovsbedömning. Behovsbedömningen ska göras utifrån kriterier i bilaga 4 till MKB-förordningen.

## Behovsbedömning

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. Motivet till bedömningen var bl a att miljöstörande verksamheter fanns inom planområdet. I detta skede var det ännu inte klargjort huruvida verksamheterna 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**.

Enligt beslut i Miljö- och byggnämnden 2007-03-01, § 58 kom planområdet att minska i omfattning, vilket bl a ledde till att en av de tidigare miljöstörande verksamheterna hamnade utanför nu liggande planområde.

Beslutet innebär att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) inte behöver upprättas för planförslaget men eftersom planen ändå är relativt omfattande så har den kompletterats med denna miljöbeskrivning.

# MILJÖBESKRIVNINGENS SYFTE OCH AVGRÄNSNING

Syftet med denna miljöbeskrivning är att beskriva de konsekvenser som planförslaget kan medföra samt redovisa de åtgärder som planeras för att hindra eller motverka eventuell negativ miljöpåverkan. Konsekvenserna av den planerade verksamheten bedöms också i förhållande till rimliga alternativ samt till ett s.k. nollalternativ (innebärande att nuvarande situation bibehålls).

## Nivåavgränsning

Det aktuella planförslaget överensstämmer i huvudsak med de intentioner som är redovisade i förslag till fördjupad översiktsplan för Strömstad med Skee. I översiktsplanen, som har varit på förnyat samråd under juli till oktober 2006, har markutnyttjandet i tätortens närhet analyserats och kommunen har tagit ställning för att det aktuella området även i fortsättningen ska nyttjas för handels- och kontorsändamål.



### *Nivåavgränsning, forts*

Den föreslagna markanvändningen bedöms vara utredd och förankrad i översiktsplanen. Något alternativt markutnyttjande för området eller annan lämplig lokalisering studeras därför inte i denna miljöutredning.

### Geografisk avgränsning

Miljöutredningen är, beträffande de fysiska ingreppen, i huvudsak begränsad till själva planområdet. Områden utöver själva planområdet som kan komma att påverkas av de nya etableringarna är Strömstad centrum, området mellan centrum och planområdet, Strömsvattnet och närliggande bostäder.

### Behandlade miljöeffekter

Under arbetet med programmet och vid programsamrådet framkom följande miljöaspekter som ansågs särskilt viktiga att behandla i det fortsatta planarbetet:

- Bullersituationen för befintliga och eventuella nya bostäder
- Förekomst av förorenad mark
- Trafiksäkerhet
- Dagvattenhantering
- Landskaps-/Stadsbilden i området
- Grönstråk längs Strömsvattnet

## OMRÅDESBESKRIVNING

### Läge och karaktär

Planområdet är beläget norr om Strömsvattnet. Det 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 Växtriket och parkeringsområdet vid Tångenvägen norr om Strömstads gymnasium. Området är totalt ca 16 ha stort.



*Planområdets läge och avgränsning*

Planområdet består av en till stora delar exploaterad handels- och verksamhetsmiljö kring Oslovägen in mot Strömstad centrum från öster. Parallellt med Oslovägen löper Lilla Oslovägen i form av angöringsgata till handelsområdet. Terrängen sluttar svagt från högre liggande bergspartier i norr ner mot Strömsvattnet. Bebyggelsen utgörs av olika typer av verksamheter som kontor, bensinförsäljning och livsmedelsaffärer samt ett mindre antal bostadshus.

### *Läge och karaktär, forts*

Öster om Ringvägen vid Tångenvägen finns en grusad parkeringsyta för korttidsparkering samt ett litet naturmarksområde bestående av berg i dagen, innehållande mindre partier med tall och lövskog.

Riksintressen, förordnanden mm

*Riksintressen enligt 3 och 4 kap MB*

Planområdet ligger inom den kustzon som omfattas av särskilda hushållningsbestämmelser enligt miljöbalkens 4 kap 2 och 3 §.

Planområdet berör inget riksintresse enligt miljöbalkens 3: e kapitel.

Strömsvattnet är längre uppströms riksintresse för naturvård enligt miljöbalken 3 kap 6 §.

*Förordnanden*

Inom planområdet finns inga områdesskydd enligt 7 kap MB. 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.

*Byggnadsfri zon enligt väglagen*

Kring allmänna vägar råder förbud att uppföra byggnader inom en zon om minst 12 meter, vilket gäller för Ringvägen norr om korsningen. Kring väg 176 (Oslovägen öster om korsningen samt Ringvägen söderut) är detta område utökat till 30 meter då denna väg idag är transportväg för farligt gods. Då ny väg E6 med nya infarter till Strömstad byggs ut kommer dessa istället att vara transportleder för farligt gods. Kommunen har fört en dialog med Vägverket angående vilket byggnadsfritt avstånd som ska gälla längs med Ringvägen.

## **STUDERADE ALTERNATIV**

Alternativa förslag på utformning

I programmet för detaljplanen redovisas två olika principiella modeller för bebyggelse inom området. En principmodell redovisar handelskvarter på hela ytan mellan Oslovägen och parkområdet vid Strömsvattnet. Lokalgatan för området är här placerad närmast parkområdet.

Den andra principmodellen redovisar en kombination av handel orienterad mot Oslovägen och bostäder mot Strömsvattnet inom samma kvarter. Lokalgatan är föreslagen mellan handels- och bostadszonen för att undvika trafik mellan bostäderna och parkområdet. I båda modellerna är parkering föreslagen under mark.

Kommunen valde år 2006 att använda den sistnämnda principen med kombinerad handelsverksamhet och bostäder som utgångspunkt för det fortsatta planarbetet. Motivet till detta var att bl a kunna tillskapa en mer stadsmässig bebyggelse som knyter an till Strömstads centrala delar på ett bättre sätt än idag. Med utgångspunkt från ovanstående påbörjades planarbetet. Inom ramen för arbetet arbetades två principförslag fram.

### *Alternativa förslag på utformning, forts*

Det ena principförslaget utformades med en övervägande öppen markparkering, med en mindre lokalgata på södra sidan av bebyggelsen mot Strömsvattnet. Det andra utformades med en mer sammanhängande stadskvartersliknande bebyggelse, med huvuddelen av parkeringsytorna placerade i parkeringsgarage. Trafikmatning skulle i det senare alternativet ske via en allmän lokalgata mot Strömsvattnet. I båda fallen var bostadsbebyggelsen i huvudsak placerad inom de övre våningsplanen. Dessa alternativa utformningsförslag ledde fram till en samrådshandling som dåvarande Miljö- och byggnadsnämnden fattade beslut om skulle sändas ut på samråd, 2006-12-14, § 285. Det slutliga förslaget kombinerade den kvartersliknande bebyggelsen med viss öppen markparkering i den västra delen av området. Förslaget innehöll även en mindre kvartersgata på södra sidan av bebyggelsen i stället för en allmän lokalgata. Inom planområdet bestyrktes ingen verksamhet med miljöfarliga eller störande verksamheter.



*Illustration, planförslag 2006*

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.

### *Alternativa förslag på utformning, forts*

Planförslaget har därefter omarbetats och omfattar numera inget tillkommande bostadsändamål. Planområdet har i förhållande till 2006-års planförslag även minskat i yta och omfattar numera i huvudsak Oslovägen och markområden söder om vägen. Förutom den befintliga bensinstationen i sydväst (Statoil) bestyrkes ingen verksamhet med miljöfarliga eller störande verksamheter.



*Illustration, planförslag 2009*

## Nollalternativet

Nollalternativet ska beskriva den framtida utvecklingen om planförslaget inte genomförs. Det innebär i det här fallet att nuvarande markanvändning i området bibehålls med fortsatt inriktning på handel och verksamheter. Enligt gällande detaljplaner i området finns möjligheter till parkeringsänadmål i nordöstra delen av planområdet (öster om Ringvägen) och en utbyggnad av handels- och hantverksändamål inom Bränneriängen 5. I övrigt är planerna i huvudsak fullt utnyttjade vad gäller utbyggnadsmöjligheter.

I nollalternativet kommer i huvudsak dagens problem vad gäller trafiksäkerheten för den oskyddade trafikantgruppen, parkeringsproblematiken m m att kvarstå. Trafiksituationen har under senare tid förbättrats genom tillkomsten av cirkulationsplatsen i korsningen Oslovägen/Mellbyvägen och Oslovägen/Ringvägen. Den önskade effekten att stärka den stadsmässiga karaktären i området uteblir och tillgängligheten till grönområdet norr om Strömsvattnet blir fortsatt begränsad.

## PLANFÖRSLAGETS KONSEKVENSER

I följande konsekvensbeskrivning beskrivs konsekvenserna med utgångspunkt att hela planförslaget genomförs och utifrån de förutsättningar som är kända så långt som planeringen har kommit i dagsläget. Beskrivning av planförslaget redovisas utförligt i planbeskrivningen.

## RIKSINTRESSEN

### Särskilda hushållningsbestämmelser, 4 kap MB

Planområdet ligger inom den kustzon utmed norra Bohuskusten som omfattas av särskilda hushållningsbestämmelser enligt miljöbalkens 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 och är redan exploaterat, varför bedömningen gjordes redan i programskedet att en utveckling av detta område inte strider mot miljöbalken.

## HÄLSA OCH SÄKERHET

### Trafikbuller

I samband med Infrastrukturpropositionen, som antogs i mars 1997, fastställde riksdagen riktvärden för trafikbuller, vilka normalt inte bör överskridas vid nybyggnad av bostäder eller vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. Utöver riktvärden för trafikbuller som riksdagen fastställde, gäller enligt regeringsbeslut Naturvårdsverkets tidigare förslag till riktvärden för buller från vägtrafik. Naturvårdsverkets förslag till riktvärden överensstämmer i huvudsak med riksdagens fastställda riktvärden i de fall det avser boningshus och dess utomhusmiljö. I Naturvårdsverkets förslag anges ingen gräns för maximalnivån för utomhusmiljön utan endast ekvivalentnivån 55 dBA som även avser uteplats, lekplats och balkonger.

### Trafikbuller, forts

I nedanstående tabell redovisas riksdagens riktvärden för trafikbuller vilka normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostäder.

Utrymme	Högsta trafikbullernivå dB(A)	
	Ekvivalentnivå	Maximalnivå
Inomhus	30	45 (nattetid)
<u>Utomhus (frifältsvärden)</u>		
Vid fasad	55	
På uteplats		70
Med nattetid avses tiden mellan 22,00 - 06,00		

En trafikutredning benämnd ”Trafikteknisk PM, Utbyggnad i Bränneriängen” har tagits fram av WSP Samhällsbyggnad som underlag för planen. I utredningen ingår beräkning av trafikmängder och bedömning av trafikallsträng och trafikbuller.

Trafikmängden på Oslovägen söder om cirkulationsplatsen Oslovägen/Mellbyvägen uppgick vid beräkningen 2009 till ca 7360 fordon/ årsmiddeldygn (ÅDT) och ca 10000 fordon/sommarmiddeldygn. Norr om cirkulationsplatsen uppgick trafiken på Oslovägen till ca 11660 fordon/årsmiddeldygn och ca 15850 fordon/sommarmiddeldygn och på Lilla Oslovägen till ca 6000 fordon/årsmiddeldygn och ca 8080 fordon/sommarmiddeldygn. På Ringvägen beräknades trafiken till 5000 fordon/årsmiddeldygn och 6800 fordon/sommarmiddeldygn. Den tunga trafiken uppgår till ca 4%.

Trafikallsträngen, dvs. den ökning av trafiken som planen medför, bedöms till ca 7200 fordon under årsmiddeldygn, ca 5700 fordon/dygn under vintern och ca 9500 fordon/dygn under sommaren. Trafiken fördelas med 20% västerut på Oslovägen mot centrum, 20% till Ringvägen och 60% österut på Oslovägen.

En trafikprognos har gjorts för utbyggnad av området år 2025. I prognosen ingår utöver planens trafikallsträng en allmän trafikökning med ca 15%. Trafikmängden på Oslovägen söder om cirkulationsplatsen Oslovägen/Mellbyvägen beräknas komma att uppgå till ca 9600 fordon/årsmiddeldygn och ca 13000 fordon/sommarmiddeldygn. Norr om cirkulationsplatsen beräknas trafikmängden på Oslovägen uppgå till ca 15800 fordon/årsmiddeldygn och ca 19500 fordon/sommarmiddeldygn och på Lilla Oslovägen till ca 2100 fordon/årsmiddeldygn och ca 5900 fordon/sommarmiddeldygn. På Ringvägen, söder om korsningen med Oslovägen, beräknas trafikflödet till ca 6100 fordon/årsmiddeldygn och ca 9800 fordon/sommarmiddeldygn.

Bullerberäkningar har utförts i tre punkter vid fasad på bostadshus längs Oslovägen. Beräkningarna visar att riktvärdena 55 dBA dygnsekvivalentnivå utomhus vid nybyggnation av bostäder redan i dagsläget överskrids vid samtliga mätpunkter. Nivåerna är lägre under vintern än under sommaren och de högsta nivåerna finns i punkt två och tre som ligger in mot centrum. Om området inte byggs ut enligt planförslaget förväntas nivåerna generellt öka med ca 1 dB fram till år 2025 till följd av en allmän ökning av trafiken. Om planen byggs ut enligt planförslaget uppgår ökningen av nivåerna till ca 2 dB år 2025.

Maximala ljudnivåer överskrids i dagsläget söder om korsningen Oslovägen/Mellbyvägen och nivåerna ligger nära ett överskridande norr om korsningen. De maximala ljudnivåerna bedöms inte förändras om området byggs ut enligt planförslaget.

### ***Trafikbuller, forts***

Planförslaget redovisar ingen möjlighet till bostadsbyggnation utöver befintliga bostadsfastigheter.

#### ***Konsekvenser och åtgärder***

Den planerade utbyggnaden bedöms medföra en trafikökning i det fall att planområdets byggrätter för handel utnyttjas till fullo. Planförslaget bedöms därför ge upphov till en viss ökning av ljudnivåerna för boende inom och i anslutning till planområdet. Även antalet tillfällen då de maximala ljudnivåerna upplevs som störande kan förväntas öka. Den grupp som främst kommer att märka av en eventuell förväntad trafikökning är boende utefter Oslovägen, på sträckan mellan centrum och planområdet. De befintliga bostäderna utefter Oslovägen ligger i många fall på ett avstånd av ca 12-15 meter från vägmitt och är redan idag tidvis störda av trafikbuller. För dessa bostäder kommer trafikökningen att medföra att de ekvivalenta trafikbullernivåerna ökar med upp till ca 2 dB till år 2025. Skillnaden i störningsgrad bedöms i sammanhanget bli relativt liten. Den ökning av trafikbullernivåer som ett genomförande av planförslaget bedöms ge upphov till föranleder inte ett behov åtgärder i form av plank eller liknande.

Den bullerstörning som redan idag kan upplevas av boende utefter Oslovägen och Mellbyvägen ligger utanför ramen för pågående planarbete och får hanteras enligt gällande kommunal praxis.

I samband med byggtiden finns risk att boende i kringliggande bebyggelse kan komma att bli utsatta för temporära störningar av transportfordon, arbetsmaskiner och sprängning. Framkomligheten på befintliga gator och gångvägar kan tidvis komma att försämrats.

### **Verksamhetsbuller**

#### ***Förutsättningar***

Av de verksamheter som finns inom planområdet är endast de som är belägna norr om Oslovägen i direkt kontakt med befintliga boendemiljöer. Direkt berörda fastigheter är Sadelmakaren 1 och 2. Fastigheterna berörs av verksamheten på angränsande Sadelmakaren 14 av varutransporter, fläktinstallationer m m. Liknande störningar kan komma att uppstå i anslutning till Sadelmakaren 10 och 15 där planförslaget medger handels- och kontorsverksamhet.

För buller från kyl- och fläktinstallationer gäller riktlinjer för externt industribuller, vilket innebär att den sammanlagda ljudnivån utanför bostad under dagtid (kl 07-18) inte ska överstiga 50 dBA och under kväll (kl 18-22), sön- och helgdagar 45 dBA. Under nattetid (kl 22-07) får störningen inte överstiga 40 dBA. För att nå ovanstående ljudnivåer ska var och en av installationerna generera en ljudnivå som ligger minst 10 dBA under den målsättning som anges för respektive tidsperiod på dygnet.

#### ***Konsekvenser och åtgärder***

För att förbättra befintliga förhållanden och förebygga risk för störningar har planen försetts med bestämmelse innebärande att skyddsplank till ca 2 meters höjd ska uppföras på Sadelmakaren 10, 14 och 15 i fastighetsgräns som vetter mot Sadelmakaren 1 och 2. Om planbestämmelsen efterlevs kommer störningar från bl a varutransporter att minska.

## Luft

### *Förutsättningar*

Enligt miljöbalkens 5 kap. skall det säkerställas att föreslagna åtgärder inte medför att de regler som meddelats i förordning om miljökvalitetsnormer i utomhusluft överskrids. Miljökvalitetsnormer 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 eller bör överskridas. Övriga normvärden gäller redan idag.

Marknära ozon bildas av flyktiga organiska ämnen och kväveoxider under inverkan av solljus. Biltrafiken bidrar till ozonbildningen genom utsläppen av kolväten och kväveoxider. Höga halter av ozon uppträder främst under våren och sommaren vid högtryckssituationer.

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 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*” där en bedömning av luftkvaliteten ingår. Halterna av kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) och partiklar (PM10) har bedömts i vägavsnittet, eftersom dessa i praktiken har visat sig vara främst trafikrelaterade. I dagsläget bedöms halterna av PM 10 ligga under både miljökvalitetsnorm (MKN) och generationsmålet för friskluft. För NO<sub>2</sub> klaras MKN vid alla tillfällen men halterna i gaturummet in mot centrum bedöms ligga på en nivå som innebär att det kan finnas en viss risk att MKN för dygnsmedelvärdet överskrids.

### *Konsekvenser*

Den trafikökning som beräknas bli följden av ett plangenomförande bedöms inte påverka utsläppshalter och utsläppsmängder i den omfattningen att det blir märkbart för omgivande bostäder. Halterna av PM10 är idag så låga att den förväntade ökningen av trafik inte medför risk för överskridanden av MKN. 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 visar att MKN inte överskrids i något fall.



## Förorenad mark

### Förutsättningar

I sydvästra delen av planområdet finns idag en bensinstation på fastigheten Bränneriängen 9. Nuvarande användning innebär att platsen eventuellt kan innehålla förorenad mark.

### Konsekvenser och åtgärder

Bensinstationens nuvarande läge och användning har bekräftats i planförslaget. Användningen bedöms inte medföra några negativa konsekvenser på närmast belägna bostadsbebyggelse som ligger ca 125-150 meter från anläggningen.

Verksamheten bedöms inte heller utgöra någon risk för eller påverkan på norr om liggande handels- och kontorsfastighet, ca 50 meter norr om anläggningen.



*Bensinstationen på Bränneriängen 9, söder om Oslovägen*

## Risker

### Förutsättningar

Idag finns en miljöfarlig verksamhet på fastigheten Bränneriängen 7, där det pågår tillverkning och lackering av köksluckor med en lösningsmedelsanvändning på mer än 10 000 ton. Verksamheten håller idag på att utredas av miljö- och hälsoskyddsavdelningen, bl a finns ett flertal klagomål angående olägenheter i form av lukt.

I planområdet finns idag även en bensinstation vilket medför att särskilda säkerhetsavstånd ska hållas till bostäder mm.

### Konsekvenser och åtgärder

Den miljöfarliga verksamhet som idag finns på Bränneriängen 7 har inte någon planmässig förankring i föreliggande förslag. På sikt förutsätter kommunen därmed att verksamheten inte ska vara kvar i området, vilket är positivt ur risk-synpunkt.

Avståndet mellan bensinstation och bostäder är tillräckligt och uppfyller de krav som kan ställas på anläggningen.

## Trafiksäkerhet

### Förutsättningar

Trafiksäkerheten för gående och cyklister bedöms idag som relativt bristfällig inom området. Längs med Lilla Oslovägen leder idag en separat gång- och cykelbana som av många upplevs som mindre trafiksäker, framför allt av flertalet cyklister, då den korsas av flera in- och utfarter till parkeringar.

### Konsekvenser

Under 2008 har ny cirkulationsplats anlagts i korsningen Oslovägen/Mellbyvägen och i korsningen Oslovägen/Ringvägen. Anläggandet av cirkulationsplatserna inryms inom ramen för gällande planer. De färdigställda cirkulationsplatserna har inneburit en förbättring av tidigare trafiksituation.

### ***Trafiksäkerhet, forts***

Den nya cirkulationsplatsen som byggts i korsningen Oslovägen/Mellbyvägen har försetts med gc-överfarter som gör det möjligt att på ett tryggt sätt ta sig vidare längs med Lilla Oslovägen, antingen mot stadens centrum, Strömsvattnet eller norrut mot Ringvägen. På samma sätt har korsningen Oslovägen/Ringvägen försetts med gc-överfarter som gör det enklare att på ett tryggt sätt korsa såväl Oslovägen som Ringvägen. Gc-väg har även byggts söderut från korsningen mot Gymnasiet.

I planförslaget föreslås den befintliga gång- och cykelvägen längs hela den södra sidan av Lilla Oslovägen finnas kvar i sitt läge. I planförslaget har dock antalet utfarter till bl a parkeringsytor och varuintag minskat, vilket förbättrar trafiksäkerheten på denna sträcka. En ytterligare förbättring kan åstadkommas genom eventuell avvikande markbeläggning och upphöjning av gc-banan.

I planförslaget tillkommer ett allmänt gång- och cykelstråk som förbinder nuvarande gc-väg längs med Strömsvattnet med lilla Oslovägen.

Längs med den nya lokalvägen som sammanbinder Lilla Oslovägen med Ringvägen kommer en allmän gång- och cykelbana att anläggas. Gc-banan byggs avskild från biltrafiken.

I östra delen av planområdet ges möjlighet att anlägga ny gång- och cykelväg till Strömstad gymnasium och Tångenområdet. Gc-vägen byggs ut som förlängning av nuvarande gc-stråk längs med Strömsvattnet. Planen möjliggör byggandet av en gc-tunnel under Ringvägen. Anslutningen till Strömstad gymnasium och Tångenområdet kan därigenom ske antingen via den nya cirkulationsplatsen på Ringvägen eller via den nya gc-tunneln.

Sammantaget bedöms planförslaget bidra till en klart förbättrad och ökad säkerhet för oskyddade trafikanter i området.

## **MILJÖ**

### **Landskaps-/stadsbild**

#### ***Förutsättningar***

Stadsbilden i området präglas av det långsträckta och livligt trafikerade gatustråket där Oslovägen och Lilla Oslovägen löper parallellt och är kantade av olika typer av butiker och verksamheter.



Verksamheterna har både ett och två plan och de flesta byggnaderna utgörs av 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.

### ***Landskaps-/stadsbild, forts***

Från gatustråket och bostäderna vid Mellbyvägen är kontakten med Strömsvattnet idag svag eftersom utblickarna är blockerade av byggnader, biltrafik, parkerade bilar, containrar och grönområdet mellan butikerna och vattnet.

Längre österut vid Ryttargången finns terrasserade flerfamiljshus i slutningen som angränsar till planområdet mot norr. Denna bostadsbebyggelse har idag möjligheter till utblickar över verksamhetsområdet och Strömsvattnet.

Terrängen sluttar svagt från högre liggande bergspartier i norr ner mot Strömsvattnet där marken till stora delar utgörs av utfyllnader. Zonen mellan Strömsvattnet och bebyggelsen utgörs av grönområden. I den västra delen har en vattenspegel tillskapats omgiven av anlagda gräsytor. I östra delen består grönområdet huvudsakligen av ett låglänt vassområde med slyvegetation.



*Utblickar mot söder från nedre plan i bostadshusen på Ryttargången*

Den som promenerar mellan centrum och Tången kan välja gc-vägen utmed vattnet och här är upplevelsen av sjön mer påtaglig även om hela området inte är iordningställt som park.

Området ligger med sitt strandnära läge exponerat för södra delen av staden tvärs över Strömsvattnet.



*Parkområdet med den anlagda vattenytan och promenadstigen närmast Strömsvattnet*

### ***Konsekvenser och åtgärder***

Enligt rekommendationer i förslaget till FÖP Strömstads tätort med Skee ska stadsmiljöplanens riktlinjer för byggande i innerstaden vara vägledande. Det innebär bland annat att ny bebyggelse bör ha hög arkitektonisk kvalitet, samtidigt som den inordnar sig i den omgivande miljöns karaktär.

### ***Landskaps-/stadsbild, forts***

Planförslaget medger nya byggnader och tillbyggnader av befintliga byggnader mellan Oslovägen och Strömsvattnet. Genom att möjliggöra en mer stadsmässig karaktär bedöms planförslaget bidra till att stadsbilden blir mer tydlig och lättare kan kopplas samman med innerstaden.

Eftersom bebyggelsen tillåts bli högre än idag kommer utblickar från bakomliggande bostäder vid östra delen av planområdet att påverkas negativt. Genom att arbeta med olika höjder på bebyggelsen ska utblickar fortfarande var möjliga mellan husen och från gångstråket längs butikerna ner mot Strömsvattnet.

Idag finns bohuslindor planterade på grönytan längs med delar av Oslovägens södra sida. Planförslaget ger utrymme för att komplettera allén längs hela Oslovägen fram till Ringvägen. Allén utgör ett viktigt miljöskapande element i gaturummet. Den förstärker den stadsmässiga karaktären ytterligare och gör entrén till staden tydligare.

Åtgärder för genomförande och skötsel av planteringar m m bör säkerställas i exploaterings-/markanvisningsavtal och följas upp med eventuell skötselplan.

Karaktären på en mindre del av ett vassområde i nordöstra delen av planförslaget kommer att förändras då området övergår till tomtmark. Ytan är liten i förhållande till grönområdets storlek och är i dagsläget inte en tillgänglig del av parkområdet. Förändringen bedöms påverka parkområdet marginellt.

Sammantaget bedöms planförslaget bidra till en förbättring av stadsbilden i stora delar av området genom den placering och utformning av både ny och befintlig bebyggelse som föreslås. En försämring av utblickar mot Strömsvattnet sker dock för bakomliggande bebyggelse vid Ryttagången.

### **Naturmiljö**

#### ***Förutsättningar***

Inga särskilt utpekade naturområden med skyddsvärden finns inom planområdet.

I grönområdet/vassområdet närmast Strömsvattnet finns förutom parkmark ett område som enligt gällande plan är naturmark och som lämnats orört. Området är avgränsat från sjön av en vall som gångvägen ligger på. I det sankna området växer täta bestånd av vass och dungar med sälg, al och björk. I anslutning till parkeringsytan på området väster om Ringvägen växer också vass på stora delar. En mindre del av vassområdet ligger inom planförslagets gräns.



*Vassområdet i nordöstra delen av planområdet*

### *Naturmiljö, forts*

Det angränsande Strömsvattnet är en näringsrik låglandsjö med mycket vass och sävvegetation och som bara för några århundraden sedan var en havsvik. I dag är Strömsvattnet en mycket fiskrik insjö och även en viktig fågelsjö med flera rastande och häckande arter.

Ca 2 kilometer sydost om planområdet är Strömsvattnet utpekade som Natura 2000-område och ingår därmed i det nätverk av områden med höga naturvärden som EU:s medlemsstater åtagit sig att skydda och bevara. Området utgör även naturreservat med huvudsyfte att säkra sjöns betydelse för fågellivet.

Väster om planområdet övergår Strömsvattnet till Strömsån, vilken har sitt utlopp i havet i centrum av Strömstad. Strömsåns vattensystem bedöms vara ett av norra Bohusläns viktigaste reproduktionsområden för havsöring. Vattendraget klassas som ekologiskt känsligt och har ett regionalt bevarandebetydelse.



*Parkområdet väster om Ringvägen*

### *Konsekvenser*

Eftersom Natura 2000-området och naturreservatet ligger uppströms planområdet och avståndet är relativt stort bedöms ett genomförande av detaljplanen inte påverka det skyddsvärda området.

I förhållande till gällande plan innehåller planförslaget ingen förändring av de delar som berör Strömsvattnet.

Strömsån, som ligger nedströms planområdet, bedöms inte påverkas negativt av planförslaget. Snarare ger planen förutsättningar för att vattenkvaliteten i Strömsvattnet/Strömsån förbättras i och med en förbättrad dagvattenhantering i området, se vidare nedan under separat avsnitt *Dagvatten*.

Enligt planförslaget föreslås en mindre del av vassområdet söder om Bränneriängen 7 fyllas ut och tas i anspråk som tomtmark. Bladvassområdena utgör generellt både häckningsplats och födosöksplatser för olika fågelarter och denna ekologiska funktion kommer lokalt att försvinna. Eftersom området är litet och strandmiljöer liknande denna finns i stor utsträckning kring Strömsvattnet bedöms konsekvenserna för fågellivet som marginella.

Den öppna vattenytan med omgivande vassbård längre österut kommer att finnas kvar som idag.

## Dagvatten

### *Förutsättningar*

Som underlag för detaljplanen har ett ”*Principförslag – Gatu- och va-anläggningar*” tagits fram av BBK Teknik och miljökonserter.

Samtliga befintliga byggnader är idag anslutna till det kommunala va-nätet.

Dagvattennätet är idag utbyggt i framför allt Oslovägen och Lilla Oslovägens sträckning. Det befintliga nätet omhändertar dagvatten från hårdgjorda vägytor, vissa parkeringsytor, vissa byggnader samt markområden norr om Oslovägen. Längs med Lilla Oslovägen är 4-5 byggnader anslutna till dagvattennätet. Inom planområdet leds dagvattnet ut i Strömsvattnet genom sex utloppspunkter varav fyra stycken genom kulvert. Direktutloppen är samtliga belägna inom södra delen av planområdet. De två utloppen som finns i norra delen genomgår viss fördröjning genom stenkista/stenfyllning respektive öppet dike.

### *Konsekvenser och åtgärder*

Ny bebyggelse ska anslutas till det kommunala va-nätet.

Eftersom Strömsvattnet är recipient för hela området bör samtliga dagvattenvolymer ner till sjön passera någon form av rening. Ytorna under föreslagna parkeringsytor kan med fördel användas för att anlägga fördröjnings- eller avsättningsmagasin för rening av dagvatten från hårdgjorda ytor. Dagvatten från ytan vid den föreslagna återvinningsstationen bör ledas via avskiljarbrunn till dagvattensystemet. Utsläpp av dagvatten bör ske så att den befintliga dammen samt befintliga vassområden nyttjas för ytterligare rening och fördröjning.

Jämfört med dagsläget bedöms planförslaget medföra en förbättring vad avser belastningen av orenat dagvatten i Strömsvattnet då antalet utloppspunkter sannolikt kommer att minska.

## Rekreation och friluftsliv

### *Förutsättningar*

Ett grönstråk med gång- och cykelväg längs Strömsvattnet förbinder planområdet med centrum, Strömstads gymnasium och Tångenområdet. Gång- och cykelvägen är välutnyttjad och det finns ett antal bänkar längs med vägen.

På parkeringsplatsen intill bensinstationen söder om Oslovägen är idag några skateboardramper placerade.

Strömsvattnet och Strömsåns nära anknytning till Strömstad har generellt stor betydelse för friluftslivet och rekreativsmöjligheterna för stadens innevånare. Strömsvattnet är Roddklubbens och Roddgymnasiets tränings- och tävlingsvatten. Sjön har även särskilt värde för fritidsfisket och fiske med spö är tillåtet.

### *Konsekvenser och åtgärder*

Den allmänna tillgängligheten inom området och till parkområdet vid Strömsvattnet kommer att stärkas genom att ytterligare gång- och cykelvägar med anslutning till gångstråket närmast stranden tillskapas. Planförslaget bedöms därför sammantaget medföra positiva konsekvenser för friluftslivet.

## Kulturmiljö

### *Förutsättningar*

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.

### *Konsekvenser och åtgärder*

Om milstolpen skulle beröras vid utbyggnad av cirkulationsplatsen ska Länsstyrelsens tillstånd sökas för en eventuell flytt.

Vid en omplacering av milstenen blir konsekvenserna för kulturmiljön små eftersom den inte står på sin ursprungliga plats idag och därmed saknar sin kulturhistoriska koppling till omgivningen.

## ALTERNATIV UTVECKLING AV PLANENS GENOMFÖRANDE

Planens utformning, befintligt fastighetsinnehav och förekomsten av en miljöfarlig verksamhet innebär sannolikt en utbyggnad på relativt lång sikt, troligtvis längre än planens genomförandetid. Planen motsätter sig inte ett successivt genomförande.

I dagsläget finns intressenter med vilja att påbörja en byggnation på fastigheten Bränneriängen 5. Utbyggnaden på fastigheten Bränneriängen 7 är beroende av hur länge som tillverkning och sprutlackeringen av köksluckor fortsätter inom nuvarande lokaler. Tidpunkten för genomförandet inom sydvästra delen av planområdet (Bränneriängen 2, 3, m fl) och norr om Oslovägen (Sadelmakaren 14,15 m fl) bygger helt på intresse från respektive fastighetsägare.

Vägnätet inom planområdet har utformats för att ge möjlighet till en etappindelad utbyggnad. I korsningen mellan Oslovägen och Fredrikshaldsvägen ger planen möjlighet och utrymme till en rondellutformning. En eventuell ombyggnad är idag inte prioriterad av kommunen utan kommer att genomföras först när behov uppstår.

Den nya lokalgatan som sammanbinder väg 176 med Lilla Oslovägen kan byggas ut i två etapper. Etapp ett bör i sådana fall omfatta sträckan från Lilla Oslovägen och vidare fram till parkeringsytan Bränneriängen 8 (Eurocash). Utbyggnaden av denna etapp skulle i sådana fall kunna nyttjas av Eurocash (kundparkering) och den nya byggnaden på Bränneriängen 5.

---

## KÄLLFÖRTECKNING

- *Fördjupad översiktsplan 2006, samrådshandling, Strömstads kommun 2006*
- *Planprogram, detaljplan för Oslovägen, Strömstads kommun 2005*
- *Samrådsredogörelse för Planprogram, Strömstads kommun 2006*
- *Underlag för behovsbedömning, DP Oslovägen, Strömstads kommun 2006*
- *Miljöteknisk markundersökning på Sadelmakaren 10, Oslovägen, 2006*
- *Gällande detaljplaner i området*
- *Principförslag – Gatu- och va-anläggningar, BBK Teknik & Miljökonsulter, dat 2009-03-06*
- *Trafikteknisk PM, Utbyggnad i Bränneriängen, WSP Samhällsbyggnad, daterat 2009-04-15*