



TANUMS
KOMMUN

TANUMS KOMMUN

Miljö- och byggnadsförvaltningen
Plan- och kartavdelningen

Lagakraft
2026-03-18
PLAN.2024.143
Plannummer: 05:203:1

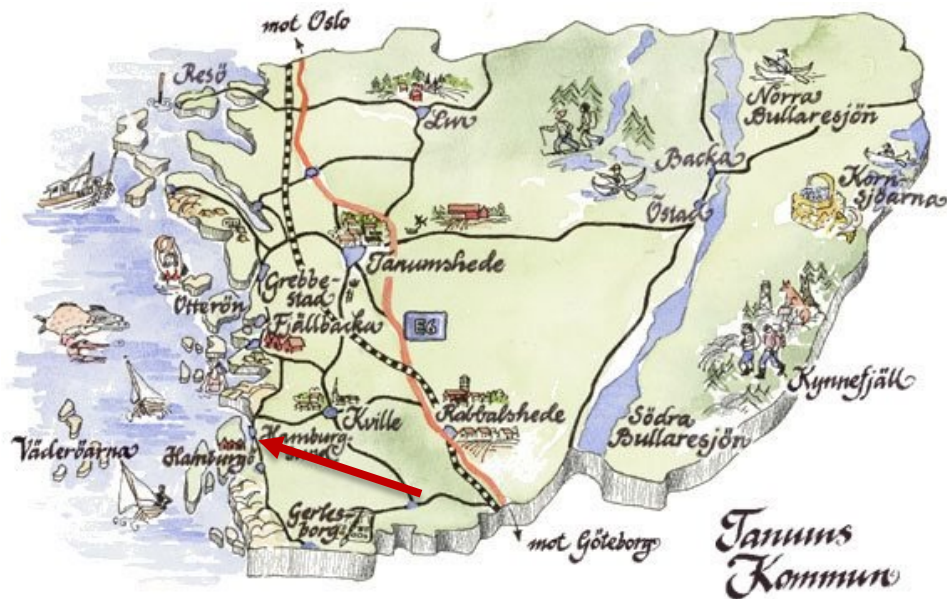
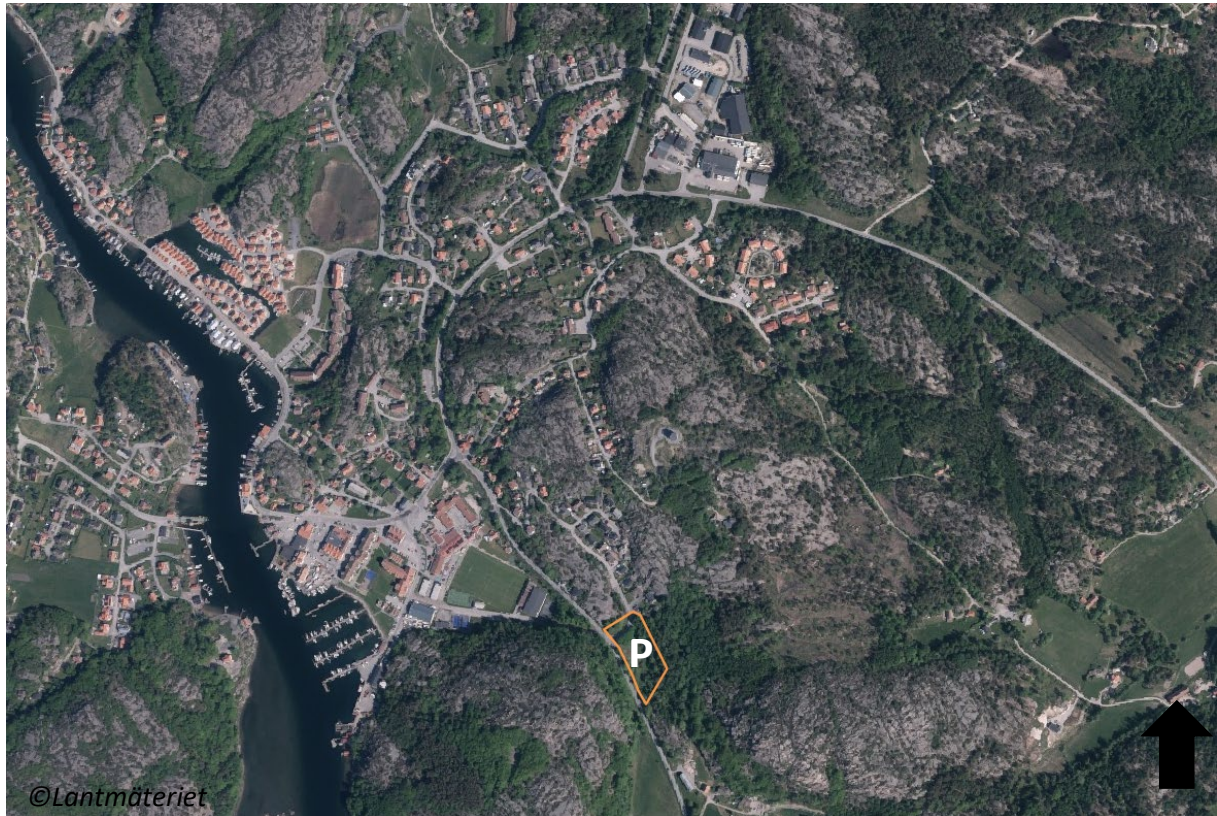


PLANBESKRIVNING

Detaljplan för del av Hamburgsund 13:22, infartsparkering söder Hamburgsund, Tanums kommun

Detaljplanen upprättas i enlighet PBL SFS 2010:900 (m. ändringar fr. 2015-01-01)
PBF SFS 2011:338 (m. ändringar från 2019-07-01) Boverkets föreskrifter BFS 2020:8
Antagen av kommunfullmäktige 2026-02-23 § 16
Antagandehandling 2025-10-27, justerad 2025-11-28

Översiktskarta



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Detaljplanens syfte	1
Syfte.....	1
Beskrivning av detaljplanen	2
Hela detaljplan	2
Genomförandetid	4
Allmän plats.....	4
Kvartersmark	5
Vattenområde	5
Ärendeinformation.....	5
Motiv till detaljplanens regleringar	7
Motiv till reglering	7
Genomförandefrågor	10
Mark- och utrymmesförvärv – genomförandefrågor.....	10
Fastighetsrättsliga frågor – genomförandefrågor	11
Tekniska frågor – genomförandefrågor	14
Ekonomiska frågor – genomförandefrågor	15
Organisatoriska frågor – genomförandefrågor	16
Prövning enligt annan lagstiftning – genomförandefrågor	17
Planeringsunderlag.....	18
Kommunala – planeringsunderlag	18
Utredningar – planeringsunderlag	20
Planeringsförutsättningar.....	52

Kommunala – planeringsförutsättningar	52
Riksentressen – planeringsförutsättningar	52
Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken – planeringsförutsättningar.....	56
Miljökvalitetsnormer – planeringsförutsättningar	56
Miljö – planeringsförutsättningar	58
Hälsa och säkerhet – planeringsförutsättningar	59
Geotekniska förhållanden – planeringsförutsättningar	60
Hydrologiska förhållanden – planeringsförutsättningar	61
Kulturmiljö – planeringsförutsättningar.....	61
Fysisk miljö – planeringsförutsättningar	61
Sociala – planeringsförutsättningar	63
Teknik - planeringsförutsättningar	65
Service - planeringsförutsättningar	65
Trafik - planeringsförutsättningar	65
Annat – planeringsförutsättningar	66
Konsekvenser	69
Fastigheter och rättigheter – konsekvenser	69
Natur – konsekvenser.....	71
Miljö – konsekvenser.....	73
Miljökvalitetsnormer – konsekvenser.....	73
Hälsa och säkerhet - konsekvenser	73
Sociala – konsekvenser.....	74
Riksentresse – konsekvenser.....	75
Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken – konsekvenser	75
Trafik – konsekvenser.....	76
Mellankommunala frågor – konsekvenser.....	77

DETALJPLANENS SYFTE

Detaljplanens syfte ska kortfattat uttrycka vad detaljplanen ska möjliggöra samt vilka värden på platsen eller i omgivningen som detaljplanen ska förhålla sig till.

Syfte

Syftet med detaljplanen är att säkerställa en långtidsparkering inom samhället för Hamburgsund. Inom detaljplanen ska en infart till parkeringen planläggas och en trafiksäker gångpassage över Trafikverkets väg 900 ska anordnas. Inom parkeringsytan ska elbilsladdstolar kunna uppföras. I angränsande grönområde finns en stig som fortsatt ska kunna nyttjas. Naturområdet öster om diket ska fortsatt fungera som en livsmiljö för flora och fauna.

BESKRIVNING AV DETALJPLANEN

Hela detaljplan

Detaljplanen omfattar cirka 0,65 hektar mark och är lokaliserat i södra delen av Hamburgsund samhällsområdet. Planförslaget innebär att en ny yta för parkering tillskapas då det under sommarhalvåret är parkeringsbrist i Hamburgsund. Området är centralt lokaliserat med bra strukturer för oskyddade trafikanter att nyttja från området mot olika målpunkter. Området angränsar till Trafikverkets väg 900 (hastighet 40 km/h) och enskilda fastighetsägare. Det ska byggas trafiksäkra strukturer för oskyddade trafikanter, så som ny gångväg samt gångpassage.



Ny parkeringsyta med tillkommande gångväg mot centrum.

Området som planläggs ägs av kommunen och del av området omfattas av en gällande detaljplan. Två enskilda fastighetsägare berörs då en liten del av angränsande fastigheter planläggs. Del av nu gällande detaljplan kommer ersättas i den del som ligger inom avgränsningen för planläggningen. Infarten till området är en enskild väg (GA:3) och alla allmänna platser inom detaljplanen kommer ha kommunalt huvudmannaskap, detta för att säkerställa en infart till parkeringsytan samt att allmänheten fortsatt ska kunna ta sig vidare ut mot befintliga rekreationsområden. Kommunen sköter enskild väg sen gammalt då det inte finns någon ordnad förvaltning för GA:3.

PLANBESKRIVNING Datum 2026-03-18

Detaljplan för del av Hamburgsund 13:22, infartsparkering söder

PLAN.2024.143

Detaljplanen har tagits fram av kommunen genom plan- och kartavdelningen på miljö- och byggnadsförvaltningen. Det finns en kommunal arbetsgrupp bestående av gatuingenjör, mark- och exploateringsingenjör och planarkitekt.

Detaljplanen drivs med ett standardförfarande. Ett standardförfarande kan tillämpas om förslaget till detaljplan är förenligt med översiktsplanen och Länsstyrelsens granskningsyttrande, inte är av betydande intresse för allmänheten eller i övrigt av stor betydelse. Detaljplanen får inte heller antas medföra en betydande miljöpåverkan.



Processen för standardförfarande (Illustration: Boverket).

Ändringar efter granskning

Ingen ändring har genomförts. Relevant information under rubrik ”Ärendeinformation” har fyllts på.

Ändringar efter samråd

Listade utredningar har flyttats till rubriken ”Planhandlingar som hör till detaljplanen” i planbeskrivningen.

Avsnittet om kollektivtrafik uppdateras utifrån information från Västtrafik.

Avsnitt om tekniska åtgärder uppdateras med hänsyn till ökat effektbehov för att kunna möjliggöra elbilsaddstolpar utifrån synpunkt från Ellevio.

Avsnitt om fåglar uppdateras utifrån fördjupad artinventering.

Information om kräldjur förtydligas utifrån utlåtande.

Avsnittet för trafik förtydligas gällande förutsättningarna förbi befintlig ut/infart.

Avsitt om riksintresse – naturvård för konsekvenser har flyttats till avsnitt ”Natur – Konsekvenser”. Avsnittet förtydligas även med avseende för blågrön infrastruktur.

Redovisningen om landskapsbildskyddsområde har setts över.

Avvägning enligt 2 kap. plan- och bygglagen

Under detaljplanläggningen ska allmänna intressen vägas mot enskilda intressen och finna lösningar så att planens syfte kan uppnås på ett ändamålsenligt sätt.

Allmänna intressen är en permanent infartsparkering där besökare kan parkera för att sedan till fots ta sig vidare mot olika målpunkter, befintliga stråk och stigar mot omgivande rekreationsområden samt en god trafiksäkerhet med en

ny gångpassage över allmän väg 900 och möjligheten att uppföra elbilsladdstolpar inom del av parkeringsytan.

Enskilda intressen finns för angränsande fastighetsägare genom i anspråkstagande av mark och för boende i området genom ökad rörelse och ljud till från parkeringen samt om enskild verksamhetsutövare uppför och driver elbilsladdstolpar inom del av parkeringsytan.

En utveckling av platsen anses inte påverka boende negativ eller utgöra en olägenhet då infarten till parkeringsytan ligger innan bostäderna i bostadsområdet. Kommunen kommer ta enskild mark i anspråk för att kunna säkerställa stabilitetshöjande åtgärder längs befintligt dike. Ytanspråket för enskilda är minimalt och anses inte ge någon negativ påverkan för enskilda fastighetsägare att fortsatt förvalta fastigheten. Det kommer fortsatt gå att ta sig fram på befintliga stigar i angränsande rekreationsområde. En utveckling av platsen kommer tillskapa en ny trafiksäker gångpassage som ökar trafiksäkerheten från området som helhet. Kommunens bedömning är att en lämplig avvägning har gjorts mellan allmänna och enskilda intressen.

Genomförandetid

Genomförandetiden anger den tidsrymd inom vilken en detaljplan är tänkt att genomföras. Om kommunen inte ändrar eller upphäver planen fortsätter den att gälla och ge byggrätt som tidigare.

Genomförandetiden är 5 år från den dag då detaljplanen vinner laga kraft.

Allmän plats

En allmän plats är ett område som i en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov. Kommunen ska i en detaljplan reglera vilka områden som ska vara allmän plats. En allmän plats får inte mer än tillfälligtvis upplåtas för en enskild verksamhet och får till skillnad från kvartersmark inte stängas av för allmänheten. Däremot går det genom lokala trafikföreskrifter att reservera del av en parkering enbart för elbilar där annan part kan uppföra laddstolpe och sälja strömmen.

I detaljplanen finns allmän plats för; GATA, P-PLATS, NATUR och PARK.

Huvudmannaskap

Med huvudmannaskap avses den huvudman som ansvarar för iordningställandet samt drift och underhåll för allmän platsmark inom planområdet.

Huvudmannaskapet för detaljplanen är kommunalt.

Kvartersmark

Detaljplan omfattas inte av någon kvartersmark.

Vattenområde

Detaljplan berör inte något vattenområde.

Ärendeinformation

Kommunens namn:	Tanums kommun
Detaljplanens diarienummer:	PLAN.2024.143
Uppdrag:	PROJ.2024.286 TN
Beslut om start av planarbete:	2024-05-21 § 102 MBN
Delegationsbeslut om samråd:	2025-06-23
Beslut om samrådsredogörelse:	2025-10-14 § 160 MBN
Beslut om ej betydande miljöpåverkan:	2025-10-14 § 160 MBN
Delegationsbeslut om granskning:	2025-10-27
Beslut om granskningsutlåtande:	2025-12-16 § 197 MBN
Godkännande inför antagande KF:	2025-12-16 § 197 MBN
Godkännande inför antagande KF:	2026-02-04 § 11 KS
Beslut om antagande:	2026-02-23 § 16 KF
Detaljplanens datum för Laga kraft:	2026-03-18

Delegationsbeslut fattas med stöd av delegationsordningen för miljö- och byggnadsnämnden.

Planhandlingar som hör till detaljplanen

- Plankarta (A1 och skala 1:500)
- Planbeskrivning

Övrigt underlag

- Samrådsredogörelse 2025-09-16
- Granskningsutlåtande 2025-11-28
- Undersökning om betydande miljöpåverkan, 2024-09-25
- Fastighetsförteckning
- Grundkarta

Utredningar

- Naturvärdesinventering, Pro Natura, 2024-09-16
- Fördjupad artinventering fåglar, Pro Natura, 2025-10-09
- Utlåtande kräddjur, Pro Natura, 2025-10-09
- Historisk beskrivning jordbruksmark, plan- och kart avd, 2025-02-18
- PM Gata och trafikutredning för infartsparkering söder, AFRY, 2025-05-15
- Projekterings PM geoteknik, AFRY, 2025-04-23
- Markteknisk undersökningsrapport (MUR/GEO), AFRY, 2025-04-23
- PM Dagvatten AFRY, 2025-05-15
- Trafikbullerutredning, Efterklang, 2025-03-14

MOTIV TILL DETALJPLANENS REGLERINGAR

Motiv till reglering

Redovisning av motiv till detaljplanens regleringar har gjorts utifrån detaljplanens syfte, 2 kapitlet plan- och bygglagen samt 2 kap. 3 § Boverkets föreskrifter och allmänna råd (2020:8) om planbeskrivning.

Allmän plats

P-PLATS Parkering

Parkering används för områden där parkering av olika typer av fordon utgör en självständig användning inom allmänplats. I användningen ingår komplement till parkeringen som till exempel parkeringsautomater, laddstolpar, belysningsarmatur med mera, men även planteringar och gräsytor. I användningen ingår även anläggningar och byggnader som behövs för parkeringens skötsel och bruk.

Syftet med användningen är att säkerställa en långtidsparkering för allmänt ändamål där kommunen är huvudman.

GATA Gata

En *Gata* är en allmän plats som är avsedd både för fordonstrafik och gång- och cykeltrafik. En *Gata* avgränsas från huvudnätet och ingår i lokalnätet, har lägre framkomlighet och ofta många utfarter. I användningen ingår komplement som behövs för vägens funktion som trafikanordningar, gatuparkeringar, trottoarer, cykelvägar, laddstolpar, planteringar, gräsytor, snöupplag, hållplatsskydd med mera. En *Gata* bör utformas så att den inbjuder till låg hastighet och får hög säkerhet.

Syftet med användningen är att tillskapa och få rådighet för en allmän infart till långtidsparkeringen för att leda oskyddade trafikanter på ett trafiksäkert sätt till och från parkeringsplatsen.

NATUR Natur

Natur används för grönområden som inte är anlagda och som inte kräver någon omfattande skötsel. I användningen ryms även andra komplement till grönområdets användning. Det kan till exempel vara anlagda gångstigar, motionsslingor och utrymmen för omhändertagande av dagvatten.

Skyddsvärda arter skyddas genom annan lagstiftning och inte genom användningsbestämmelser i detaljplan. Däremot är det ofta lämpligt att planera områden som omfattas av artskydd skydd med allmän plats *Natur* eftersom denna användning innebär begränsade möjligheter till ingrepp.

Syftet med användningen är att säkerställa att området bevaras som grönområde. Området innehåller ett befintligt dike där erosionsskydd ska uppföras och kommunen behöver ha rådighet över hela diket för att säkerställa stabiliteten.

PARK Park

Park används för alla typer av grönområden som kräver skötsel och som helt eller till viss del är anlagda. En *Park* är inte avsedd för bebyggelse, men komplement som behövs för platsens skötsel och bruk ingår i användningen. Som komplement räknas bland annat förvaringsmöjligheter kopplat till parkens service- och skötselbehov, gång- och cykelvägar, planteringar, mindre lekplatser, mindre ytor för idrott, scener, kiosker, toaletter med mera. Dessa komplement ingår i användningen oavsett om de regleras med egenskapsbestämmelser eller inte.

Syftet med användningen är att grönområdet kräver viss skötsel, ska kunna innehålla plantering och för att kunna möjliggöra för en gångväg inom området för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

Egenskapsbestämmelse för allmän plats

Avgränsas via egenskapsgräns och användningsgräns

Utformningen av allmänna platser ska alltid anges i de fall kommunen är huvudman. En anledning är att allmänheten har rätt att få veta vilken miljö och vilka funktioner detaljplanen garanterar. Utformningen ligger också till grund för kostnadsberäkningar för anläggande och drift av allmänna platser med tillhörande anordningar.

Erosionsskydd₁

Syftet är att säkerställa att det tillkommer erosionsskydd längs befintligt dike med hänsyn till stabilitet.

Stabilisering₁

Inom del av parkeringen behöver området stabiliseras för att marken ska anses vara stabil. Det finns olika metoder att genomföra stabiliseringshöjande

åtgärder på. För att inte begränsa olika möjligheter att göra marken stabil regleras inte metod.

Masstabilisering (ibland kallad blockstabilisering) är en metod som är miljövänlig där bindemedel blandas i olika organiska jordarter eller lös lera.

Syftet är att säkerställa att stabilitetshöjande åtgärder genomförs inom ett område med hänsyn till stabilitet.

Makadamdike₁

Syftet är att säkerställa att det tillkommer ett makadamdike med hänsyn till stabiliteten.

genomsläpplig₁

Syftet med att reglera att marken ska vara genomsläpplig är för att säkerställa att marken inte hårdgörs. Syftet är att få till en viss hantering för dagvatten med utgångspunkt att marken ska vara genomsläpplig. Området har en begränsad storlek och dagvattenledningar tar yta i anspråk från yta som kan anordnas för parkeringsplatser.

  -  Utfartsförbud

Syftet är att säkerställa att in/utfarten från parkeringen ligger på ett visst avstånd från allmän väg 900 för att säkerställa trafiksäkerheten.

GENOMFÖRANDEFRÅGOR

Beskrivningen av genomförandefrågorna ska ge svar på när och hur olika åtgärder ska göras, hur mycket det kostar, vem som ska betala och vem som ansvarar för att de blir utförda. Redovisningen visar att detaljplanen är genomförbar under genomförandetiden.

Mark- och utrymmesförvärv – genomförandefrågor

Om det inom detaljplanen finns allmän plats ska det av planbeskrivningen framgå vilka rättigheter och skyldigheter som följer av huvudmannaskapet enligt 2 kap. 4 § BFS 2020:8.

Skyldighet inlösen, huvudman

I 14 kap. 14, 15, 18 § plan- och bygglagen (2014:900) står att läsa vilken skyldighet huvudmannen har berörande inlösen av mark eller annat utrymme som enligt detaljplanen ska användas för allmän plats eller annat än enskilt byggande.

Kommunen äger fastigheten Hamburgsund 13:22, vilken ingår i detaljplanen. Enskilda fastighetsägare kommer påverkas i och med planläggning med allmän plats med kommunalt huvudmannaskap. Kommunen kommer behöva lösa in enskild mark.

Kommunen sköter befintliga gator i området och det innebär en oförändrad förvaltning med hänsyn till GA:3. Kommunen äger underliggande fastighet.

Skyldighet inlösen, stat

I 14 kap. 16 § plan- och bygglagen (2014:900) står att läsa vilken skyldighet staten har berörande inlösen av mark eller annat utrymme som ska användas för väg.

Statlig väg kommer inte planläggas. Tillkommande av gångpassage kommer hanteras separat mellan Trafikverket och kommunen.

Rätt till inlösen, huvudman

I 14 kap. 14 och 18 § plan- och bygglagen (2014:900) står att läsa om kommunens och huvudmannens rätt att lösa in fastigheter, mark och andra utrymmen.

All allmän plats med kommunalt huvudmannaskap finns rätt till inlösen. Kommunen kommer genom planläggning få rätt att lösa in enskild mark.

Rätt till inlösen av rättighet, kommun

I 6 kap. 13, 14, 15, 16 § plan- och bygglagen (2014:900) står att läsa om kommunens rätt att lösa in fastigheter, mark och andra utrymmen.

PLANBESKRIVNING Datum 2026-03-18

Detaljplan för del av Hamburgsund 13:22, infartsparkering söder

PLAN.2024.143

Om kommunen använder sig av sin rätt enligt 13, 14, 15 eller 16 §, ska ersättningen bestämmas enligt 4 kap. expropriationslagen (1972:719).

Det finns en rättighet i söder (1435-2259.1) som avser en ledningsrätt. Rättigheten kan ligga kvar så länge inte ledningen skadas på något vis, tex om marken är sättningskänslig.

Det finns en gemensamhetsanläggning (Hamburgsund GA:3). Del av GA:3 kommer omprövas genom en lantmäteriförrättning, i och med planläggning med allmän plats med kommunalt huvudmannaskap.

Fastighetsrättsliga frågor – genomförandefrågor

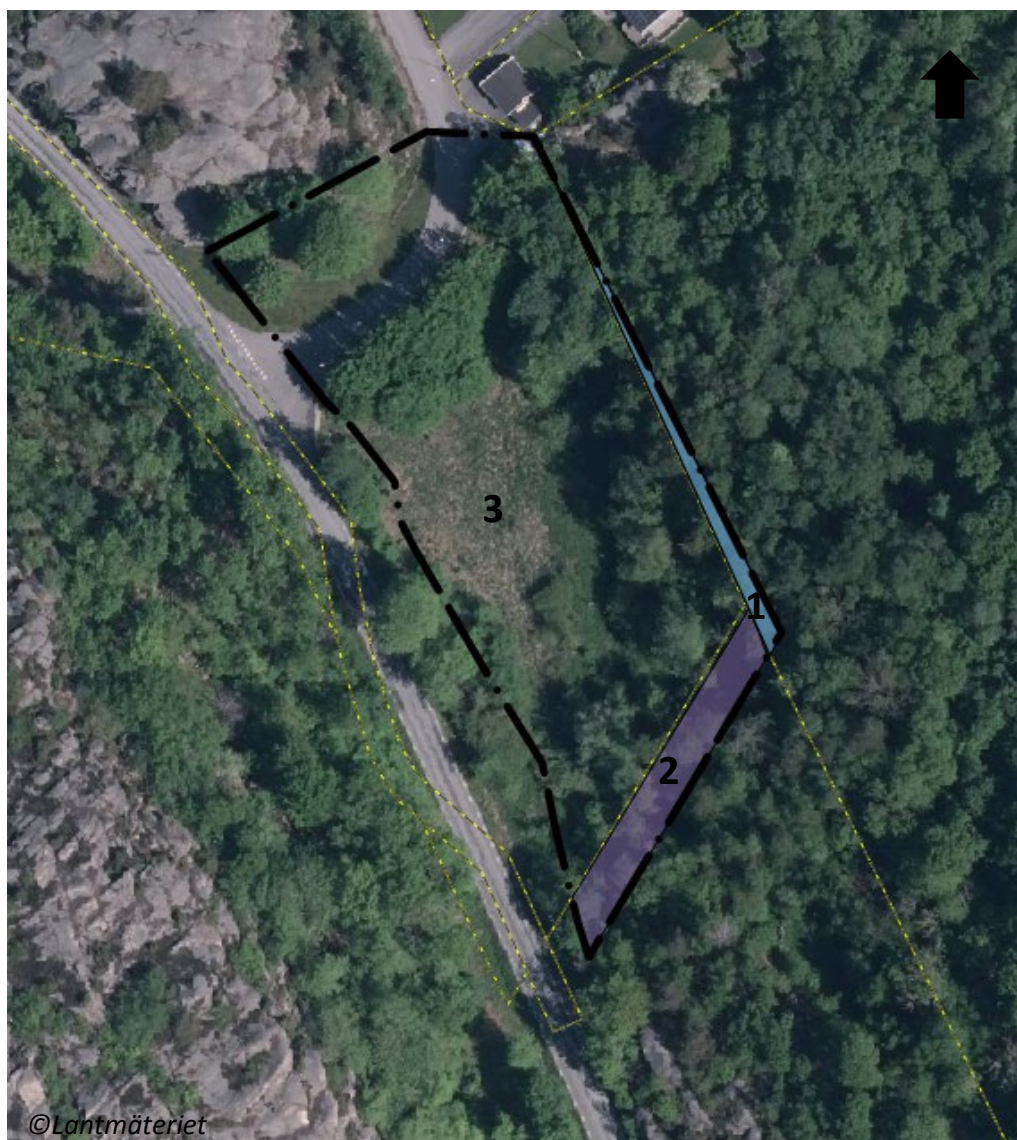
Förändrad fastighetsindelning

Ett genomförande av detaljplanen kommer innebära förändringar i fastighetsindelningen. Enskilda fastighetsägare kommer få fastigheten planlagt med allmän plats. Fastighetsgränsen ligger i diket och kommunen behöver ha rådighet över hela diket för att kunna genomföra nödvändiga åtgärder.

Område 3 (bild nedan) är kommunal fastighet Hamburgsund 13:22.

Blå området (1) är enskild fastighet Tanums-Rörvik 1:7 och kommer överföras till område 3 kommunal fastighet.

Lila område (2) är enskild fastighet Tanums-Rörvik 1:38 och kommer överföras till område 3 kommunal fastighet.



Förändringar för angränsande fastigheter som detaljplanen medför.

Rättigheter

Enligt 2 kap. 5 § BFS 2020:8 om detaljplanen har bestämmelser om markreservat för allmänna ändamål eller gemensamhetsanläggningar ska planbeskrivningen redovisa möjligheterna till markåtkomst.

Rättigheter inom eller angränsande området redogörs i tabell nedan.

Beteckning	Ägare/innehavare	Ändamål
Serv 1 1435IM-11/34891.1	Till förmån för Ellevio AB Belastar Kville-Rörvik 1:38	Servitut, Kraftledning, nätstation

		
Serv 2 1435IM-12/24034.1	Till förmån för Ellevio AB Belastar Kville-Rörvik 1:7 	Servitut, Kraftledning
Serv 3 1435IM-12/24050.1	Till förmån för Ellevio AB Belastar Kville-Rörvik 1:38 	Servitut, Kraftledning
Serv 4 1435IM-12/24054.1	Till förmån för Ellevio AB Belastar Hamburgsund 13:22 	Servitut, Kraftledning, nätstation
Lr 1 1435-2259.1	Till förmån för Tanums kommun Belastar Kville-Rörvik 1:38	Servitut, Vatten

		
Hamburgsund GA:3	Hamburgsunds Vägförening C/O Tanum Kommun	Väg och annan allmän plats 

Områden för allmän plats med kommunalt huvudmannaskap innebär att det inte krävs någon planbestämmelse för markreserver för allmännyttiga ändamål.

Rättigheter kan ligga kvar så länge de inte skadas av tex sättningar.

Del av GA:3 kommer omprövas genom en lantmäteriförrättning.

Tekniska frågor – genomförandefrågor

Tekniska åtgärder

Kommunen äger underliggande fastighet och det är fortsatt kommunen som ska äga fastigheten och driva långtidsparkeringen samt tillfartsväg.

Kommunen vill kunna möjliggöra att elbilsaddstolpar kan komma till stånd inom området. Detaljplanen bidrar till ett ökat effektbehov om det uppförs elbilsaddstolpar. Området anses vara lämpligt för långsamladdning. Dialog med Ellevio krävs om elbilsaddstolpar ska uppföras då det kan behöva genomföras nätförstärkningsåtgärder.

Inom området finns befintliga tryckledningar för VA. För att inte behöva lägga om ledningarna behöver särskild hänsyn tas vid utförandet av parkeringsytan, tex att en geotextilduk av hög klass läggs över hela parkeringsytan innan krossmaterial läggs på.

Befintliga dikeskanter kommer behöva erosionsskyddas och del av parkeringsytan kommer behöva masstabiliseras. Det ska anläggas ett makadamdike längs väg 900.

För att öka och förbättra sikten för oskyddade trafikanter behöver åtgärder genom sprängning ske. Det kommer behövas upprättas avtal mellan kommunen och Trafikverket samt att bevakning sker vid åtgärder.

Utbyggnad allmän plats

Då kommunen är huvudman för den allmänna platsen ska kommunen ordna de gator och andra allmänna platser så att de kan användas för avsett ändamål. I enlighet med 6 kap. 18 § plan- och bygglagen ska de platser som upplåts för allmän användning ordnas på ett ändamålsenligt sätt och i enlighet med ortens sed. De ska i fråga om gatubredd, höjdläge och utformning i övrigt följa detaljplanen. Kommunen får göra små avvikelser från planen, om det inte motverkar syftet med planen.

Parkeringsytan kommer ha ett ytlager av grus med betongbalkar som avgränsning. Betongbalkarna målas med markeringar för rutor. Uppbyggnaden av parkeringsytan regleras enligt en normalsektion som tas fram vid projekteringen. Schaktbotten anläggs med en klass 3 duk och ovanpå duken läggs ett förstärkningslager av krossmaterial 0-120. Ovan på detta finns ett bärlager 0-40 och ytan pudras med grus 0-18.

Från parkeringsytan kommer det anläggas en gångväg enligt en normalsektion som tas fram vid projektering.

Utbyggnad vatten och avlopp

En planläggning av området kräver inte någon ny utbyggnad av vatten och avlopp.

Ekonomiska frågor – genomförandefrågor

Planekonomisk bedömning

Enligt 2 kap. 9 § BFS 2020:8 ska planbeskrivningen redovisa en ekonomisk bedömning över väsentliga delar av vad genomförandet av detaljplanen kan antas innebära för berörda parter. Även den kostnadsfördelning och det betalningsansvar som kan uppkomma för berörda parter ska redovisas.

Inom ramen för planarbetet kostar utredningsarbeten och framtagandet av detaljplanen.

I ett genomförande och förvaltningsskede tillkommer kostnader för kommunen:

- Lantmäteriförrättning
- Inlösen av mark
- Bygglovsansökning
- Gångpassage, där Trafikverket är en part
- Ny gångväg

- Åtgärder kopplat till befintlig infartsväg Kvarnbergsvägen (trottoar och infart till parkering)
- Utbyggnaden av parkeringsytan inkl belysningsstolpar och stabilitetshöjande åtgärder
- Åtgärder med hänsyn till dagvattenhantering och erosionsskydd i diket
- Drift, skötsel och underhåll av allmän plats

Intäkter för kommunen:

- Parkeringsavgift
- Bygglovsavgift

Intäkter för enskilda:

- Ersättning för markreglering

Planavgift

Det kommer inte tas ut någon planavgift.

Gemensamhetsanläggningar

En gemensamhetsanläggning är en anläggning som ägs och tas hand om av flera fastigheter ihop; till exempel vägar, grönytor, va-anläggning, parkeringsplatser, bryggor eller lekplats.

Det finns en gemensamhetsanläggning (Hamburgsund GA:3). Kommunen sköter sen gammalt vägarna i området.

Drift allmän plats

Kommunen ansvarar för drift av allmän plats.

Drift vatten och avlopp

Området kommer inte omfattas av någon förändring med hänsyn till drift för vatten och avlopp.

Gatukostnader

Kommunen kommer inte ta ut några gatukostnader.

Organisatoriska frågor – genomförandefrågor

Exploateringsavtal

Kommunen äger marken som planläggs och driver arbetet med detaljplanen. Det kommer inte behövas tas fram något exploateringsavtal.

Avtal

Det kommer behöva tecknas ett avtal mellan kommunen och Trafikverket med hänsyn till arbete vid väg 900.

Det finns inte någon kännedom om annat avtal som berörs.

Tidplan

Tidsplan för detaljplanprocessen:

Samråd Kvartal 2, 2025

Granskning Kvartal 4, 2025

Antagande Kvartal 1, 2026

Lagakraft efter cirka 3 veckor om ingen överklagar kommunens beslut om antagande.

Tidsplan för genomförandet:

Utbyggnad av parkeringsplats Tidigast start år 2026/2027

Gångpassage Tidigast start år 2026/2027

Gångväg mot gångpassage Tidigast start år 2026/2027

En utbyggnad av parkeringsområdet beräknas ta cirka 1 år från start.

Prövning enligt annan lagstiftning – genomförandefrågor

Om kommunen bedömer att genomförandet av detaljplanen kan antas medföra prövningar enligt annan lagstiftning ska kommunen redovisa detta i planbeskrivningen enligt 2 kap. 12 § BFS 2020:8.

Kommunen bedömer att ett genomförande eventuellt kan beröra annan lagstiftning som:

- Miljöbalken
- Fastighetsbildningslagen
- Väglagen
- Lagen om allmänna vattentjänster
- Expropriationslagen (vid ersättning och inlösen)

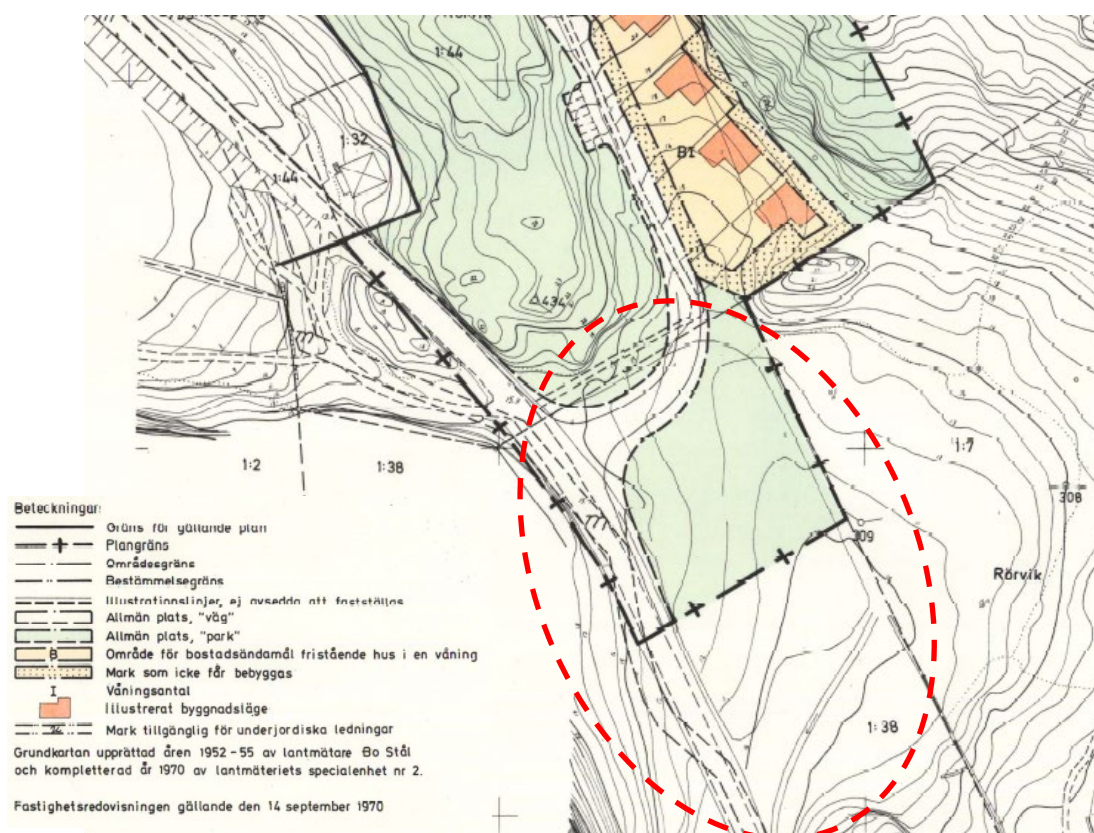
PLANERINGSUNDERLAG

Kommunala – planeringsunderlag

Detaljplan

Området omfattas delvis av "Förslag till byggnadsplan för Hamburgsund del av Rörvik 1:44... upprättad år 1970". Planområdet berör allmän plats *park* och *väg* samt *mark tillgängligt för underjordiska ledningar*. Genomförandetiden har löpt ut.

Med byggnadsplan reglerades bebyggelse utanför staden.



Gällande detaljplan med området i rött som kommer ersättas.

I närområdet, cirka 300 meter åt öster, pågår ett planarbete för bostäder och förskola, inom området för Mörebacka.

Planprogram

Detaljplanen har inte föregåtts av något program.

Grundkarta

Digital grundkarta ska utformas i vektorformat så att uppgifterna i dem kan tillgängliggöras och behandlas digitalt 2 kap. 5 b § plan- och byggförordningen (2011:338).

En grundkarta har beställts och tagits fram av kommunen.

Grundkartans metadata ska finnas tillgänglig tillsammans med grundkartan. Grundkartan innehåller attributdata för; mätmetod, plan och höjd RH 2000, mätläge, kvalitet (lägesosäkerhet) och referenssystem 90 12 00.

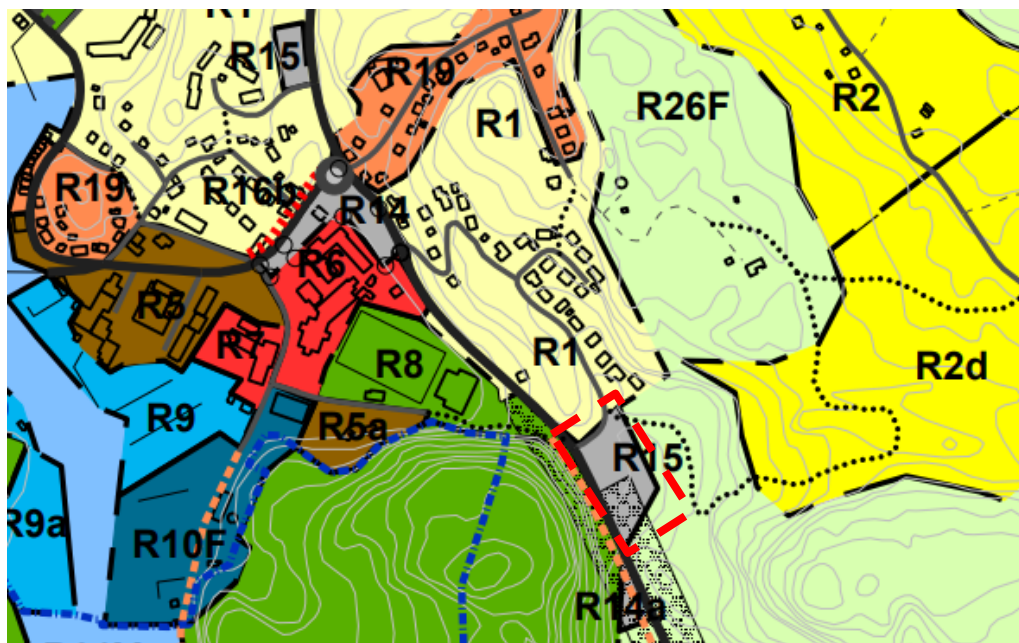
En fastighetförteckning har beställts som underlag för fastighetsredovisningen.

Översiktsplan

I översiktsplan 2030 ligger området inom samhällsområdet för Hamburgsund. Översiktsplanen menar att rekommendationerna den fördjupade översiktsplanen fortsatt är aktuella. Enligt den fördjupade översiktsplanen för Hamburgsund och Hamburgö (2008) är rekommendationen för området R15.

Området R15;

Parkering. Infartsparkeringar som ska underlätta trafiksituationen i centrum under sommarsäsongen. Adekvata gångvägar bör uppföras till Scen på Bön, bad och/eller centrum...



Den fördjupade översiktsplanen med området för detaljplanen i rött.

Undersökning enligt 6 kap. 6 § miljöbalken

Att undersöka om en betydande miljöpåverkan kan antas

När en ny detaljplan tas fram eller en befintlig ändras ska kommunen ta ställning till om genomförandet av detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Reglerna om undersökning finns i plan- och bygglagen och i miljöbalkens sjätte kapitel.

Kommunens undersökning består av ett antal checklistor indelade i miljöaspekter med teman; *kulturvärden, naturvärden, sociala värden, materiella värden och risker för människors hälsa eller för miljön*. Utifrån de olika temana genomförs en samlad bedömning med syfte att få en helhetssyn av påverkan.

Den sammanvägda bedömningen är att ett genomförande inte innebär någon betydande miljöpåverkan. Kommunens slutsatser har samråtts med Länsstyrelsen (dn 38220-2024). I yttrandet framgår att Länsstyrelsen delar kommunens bedömning under förutsättning att hänsyn tas till det som framkommer i kommande inventeringar gällande häckfågel samt grod- och kräldjur.

Miljökonsekvensbeskrivning

Det behövs inte tas fram någon separat miljökonsekvensbeskrivning inom ramen för detaljplanen då ett genomförande inte antas innebära någon betydenade miljöpåverkan.

Särskilt beslut om betydande miljöpåverkan

För detaljplaner som påbörjats från och med 1 april 2020 ska undersökningen genomföras inom ramen för detaljplanesamrådet. Frågan om betydande miljöpåverkan ska avgöras genom ett särskilt beslut. Beslut om ej betydande miljöpåverkan fattade miljö- och byggnadsnämnden 2025-10-14 § 160. Beslutet ska göras tillgängligt för allmänheten. Lag (2017:955).

Utredningar – planeringsunderlag

Dagvattenutredning

AFRY har tagit fram en dagvattenutredning på uppdrag av Tanums kommun.

Den befintliga avrinningen för planområdet är räknat som ett område. Eftersom dagvattnet har avrinning utanför detaljplaneområdet ingår dessa i avrinningsområdet men kommer inte att behöva fördröjas.

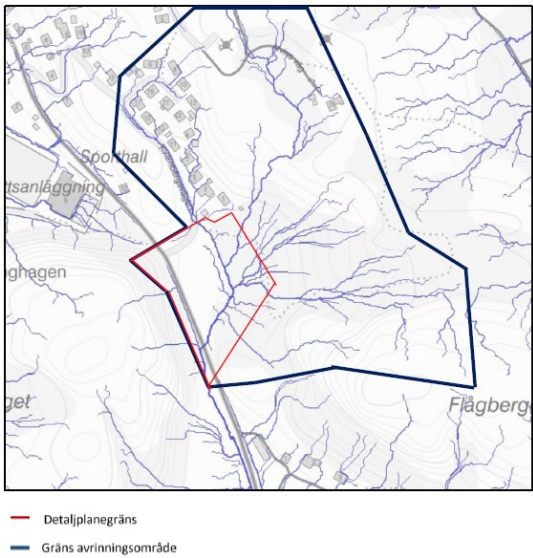
Eftersom detaljplaneområdet mestadels består av odlad mark/gräsyta/ängsmark och kvicklera som gör att området löper stor sättningsrisk begränsas

PLANBESKRIVNING Datum 2026-03-18

Detaljplan för del av Hamburgsund 13:22, infartsparkering söder

PLAN.2024.143

möjligheten att anlägga tunga fördröjningslösningar. För detaljplanen möjliggörs dessutom två olika beläggningsmöjligheter. Fortsättningsvis kommer permeabel yta som beläggning benämnas som A1 och asfalt som A2.



Avrinningsområde för befintlig situation (Dagvattenutredning, 2025).

För beräkningar av flöden av befintlig situation har följande avrinningskoefficienter använts. Följande koefficienter finns att hitta i P110 tabell 4.8

Odlad mark/gräsyta/ängsmark 0,1

Asfalt 0,8

Tabell 1. Areaberäkning för befintlig markanvändning för A1.

Markanvändning A1	Yta [m²]	Avrinningskoefficient	Reducerad yta [ha]
Odlad mark/gräsyta/ängsmark	11 860	0,1	0,12
Asfalt	900	0,8	0,7
Totalt	12 760		0,19

Flödesberäkningar har utförts utifrån reducerade ytor enligt tabell 1. Regnintensitet har beräknats med specifikt flöde för ett 10-årsregn med en regnvaraktighet på 10 minuter utan klimatfaktor. Beräknat dagvattenflöde för befintlig situation är 44 l/s.

$$i_{10\text{-årsregn},10\text{min}} = 228 \text{ l/s, ha}$$

Detaljplanen syftar till att anlägga en parkering som främst ska utnyttjas under sommarhalvåret. Utformningen kommer att öka hårdgöringsgraden för marken som dessutom ska höjas.

Nedan beskrivs markanvändningen efter exploatering genom att redovisa ytornas totala area, avrinningskoefficienter samt dess reducerande ytor, tabell 2.

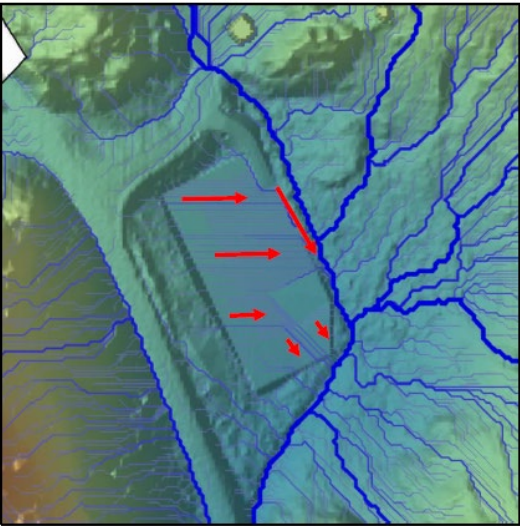
Tabell 2. Areaberäkning av markanvändning efter exploatering för A1.

Markanvändning A1	Yta [m²]	Avrinningskoefficient	Reducerad yta [ha]
Odlad mark/gräsyta/ängsmark	9 445	0,1	0,09
Asfalt	3 315	0,8	0,26
Totalt	12 760		0,35

Översiktliga flödesberäkningar har utförts där reducerade ytor har multiplicerats med en klimatfaktor på 1,25. Regnintensitet har beräknats med specifikt flöde för ett 10-årsregn med 10 minuters varaktighet. Beräknat dagvattenflöde för ny situation är 82 l/s.

$$i10\text{-årsregn},10min = 228 \text{ l/s}, h$$

En stor flödesväg rinner från norr till öster om parkeringen och vidare ner till diket i söder inom detaljplaneområdet.



Rinnvägar efter föreslagen exploatering enligt Scalgo 2025 (Dagvattenutredning, 2025). Pilarna över parkeringen visar rinnvägar över parkeringsytan.

Detaljplaneområdet behöver vid ökad hårdgörandegrad fördröja tillkommande dagvattenvolymer. Eftersom markanvändningen för föreslås förändras kommer fördröjnings- eller reningslösningar anläggas för detta område. Dessa volymer beräknas genom tillkommande vatten för ett 10-årsregn med varaktigheten 10 minuter samt klimatfaktorn 1,25. Eftersom rinnsträckan är relativt kort beräknas fördröjningsvolymerna utifrån differensen mellan flöden för befintlig och ny situation, tabell 3.

Tabell 3. Beräknade dagvattenflöden.

	A1
Befintlig situation [flöde l/s]	43
Ny situation [flöde l/s]	103
Volym att fördröja [m³]	35

För att fördröja dagvattnet föreslås att parkeringens bärlager nyttjas. Eftersom planläggningen möjliggör för permeabel yta som senare ska kunna asfalteras, görs beräkningar för att säkerställa att det mest svåruppnåeliga kravet uppnås gällande rening och fördröjning. Det innebär att kraven för asfalt kommer att behöva uppfyllas.

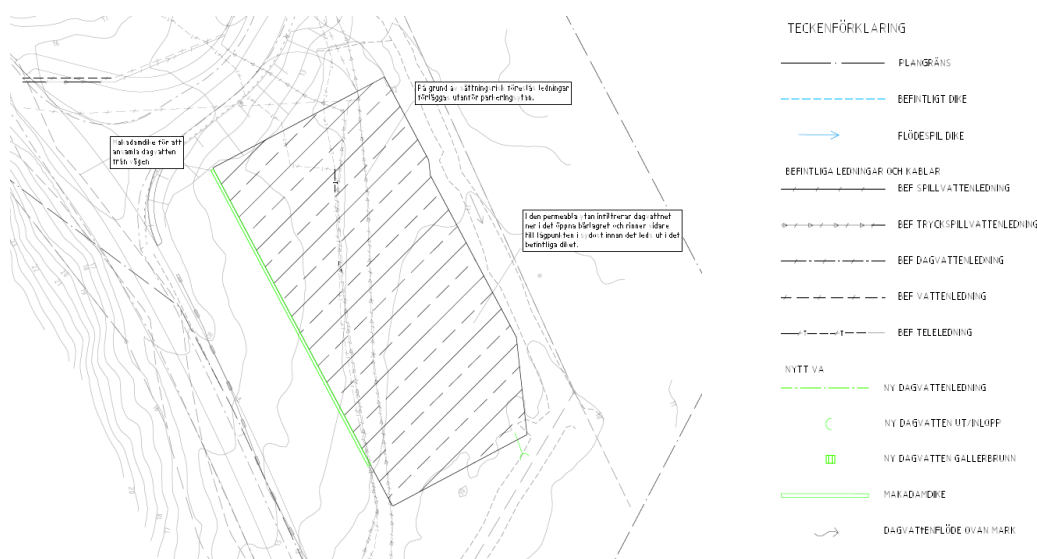
Beräkningar visar att totalt 29 m³ fritt dagvatten kommer att behöva fördröjas. Om hela parkeringens yta som är föreslagen att vara cirka 2300 m² anläggs med bärlager kommer ett 4 centimeters djup med bärlager att behöva kunna fyllas upp med dagvatten för att uppnå kravet. I beräkningen är volymen som makadam/sprängsten upptar medräknad.

Alternativ 1 (A1)

En permeabel beläggning kan användas i syfte att flödesutjämna och rena dagvatten. Genom den permeabla ytan ansamlas dagvatten under beläggningen i parkeringens bärlager vilken ger samma funktion som ett makadammagasin. Under bärlagret i parkeringens terrassyta är fallet mot det sydostliga hörnet. En strypt ledning anläggs i bärlagret och leder ut dagvattnet efter att ha fördröjts.

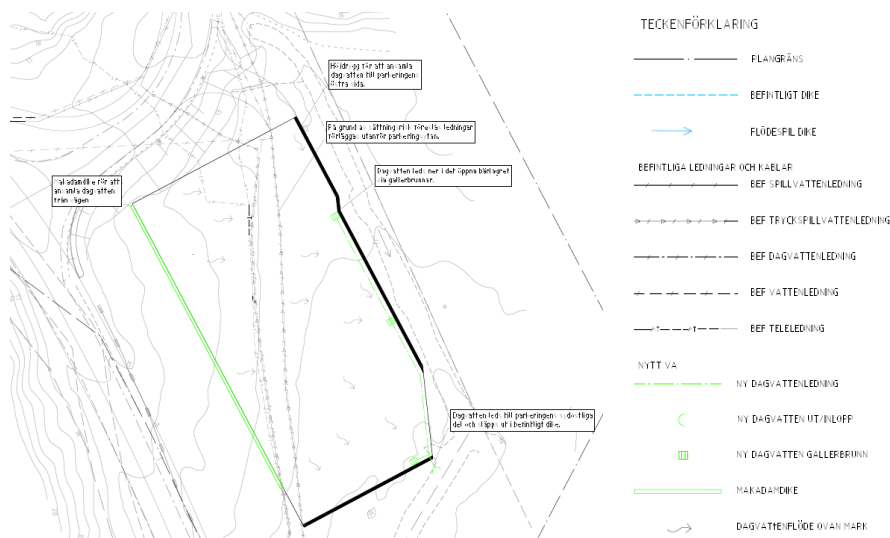
Som beläggning finns det många varianter exempelvis grus, genomsläpplig asfalt, hålstensbeläggning eller plattläggning med genomsläppliga fogar.

Kommunen har valt att säkerställa alternativ 1.



Alternativ 2 (A2)

En asfalterad yta kan anläggas, där en höjdrygg behövs för att ansamla dagvatten. När dagvattnet ansamlas med hjälp av höjdryggar föreslås gallerbrunnar för dagvatten att anläggas för att leda det ner till bärlagret vilket används till fördröjning. Efter fördröjning i bärlagret leds dagvattnet vidare ner till parkeringens sydostliga hörn och släpps ut i befintligt dike.



Miljökvalitetsnormer och föroreningsberäkningar

Dagvatten från detaljplaneområdet når recipienten efter ca 900 m. Den mottagande recipienten heter Hamburgsundsområdet som ca 4 km senare leds till Sotefjorden.



Översiktskarta över recipient för rinnvägen från detaljplaneområdet till vattenförekomsten Hamburgsundsområdet. Det vita krysset markerar var detaljplanen är belägen (Dagvattenutredning, 2025).

Normerna för vatten beskriver vilken vattenkvalitet en vattenförekomst ska ha vid en viss tidpunkt. Varje vattenförekomst statusklassificeras sedan i syfte att beskriva vattenförekomstens vattenkvalitet i dagsläget. Huvudregeln är att alla vattenförekomster ska uppnå god status eller potential innan år 2027 samt att ingen vattenförekomsts status får försämrats, den ska istället förbättras eller

bevaras. Miljökvalitetsnormer klassas inom två områden för vattenförekomster, ekologisk status och kemisk status (HaV, 2016; VISS).

Tabell 4. VISS statusklassificering av recipienter.

Vattenförekomst	Ekologisk status		Kemisk status	
	Status (dagsläge)	MKN (framtida mål)	Status (dagsläge)	MKN (framtida mål)
Hamburgsundsområdet SE583160-111551	Måttlig	God 2027	Uppnår ej god	God
Sotefjorden SE582700-110451	Måttlig	God 2027	Uppnår ej god	God

Beräkningar har gjorts i databasen StormTac för föroreningskoncentrationer och -mängder för detaljplaneområdet före exploatering, samt efter exploatering utan och med rening. Föroreningskoncentrationer och -mängder är beräknade utifrån en årsmedelnederbörd på 1000 mm med statistik från SMHI, reningskrav samt markanvändning före och efter exploatering.

Eftersom detaljplanens markanvändning kommer att förändras görs föroreningsberäkningar för att säkerställa att föroreningsmängder- och -halter för den nya situationen inte är värre än för befintlig situation. Föroreningsberäkningarna är baserade på att parkeringens framtida situation helt skulle bestå av asfalt eftersom det orsakar en värre situation än för permeabla ytor ur föroreningsaspekt. Reningen föreslås lösas med öppet bärlager som filtrerar och ansamlar sediment och som fungerar för både permeabel och asfalterad yta.

Beräkningar är utförda och redovisar utredningsområdets (A1) situation både före och efter exploatering samt med och utan rening. Siffror markerade med rött betyder att föroreningshalter och -mängder är högre än för befintlig situation. Beräkningar för permeabel yta redovisas i tabell 5 och tabell 6.

Tabell 5. Föroreningskoncentrationer (µg/l) för område A1 för en permeabel yta före exploatering, efter exploatering utan rening, samt efter exploatering med rening.

Förorening	Enhet	Före exploatering	Efter exploatering utan rening	Efter exploatering med rening
Fosfor (P)	µg/l	73	50	9,9
Kväve (N)	µg/l	940	440	120
Bly (Pb)	µg/l	3,1	5,5	0,27
Koppar (Cu)	µg/l	6,9	9,4	0,62
Zink (Zn)	µg/l	20	6,6	0,33
Kadmium (Cd)	µg/l	0,14	0,11	0,0060
Krom (Cr)	µg/l	1,1	3,8	0,24
Nickel (Ni)	µg/l	0,89	2,1	0,11
Kvicksilver (Hg)	µg/l	0,0068	0,037	0,0073
Suspenderad substans (SS)	µg/l	24 000	14 000	690
Oljeindex (Olja)	µg/l	100	130	6,3
Polycykliska aromatiska (PAH16)	µg/l	0,053	0,079	0,0040
Benso(a)pyren (BaP)	µg/l	0,0053	0,013	0,00066

Tabell 6. Föroreningsmängder (kg/år) för område A1 med en permeabel yta före exploatering, efter exploatering utan rening, samt efter exploatering med rening.

Förorening	Enhet	Före exploatering	Efter exploatering utan rening	Efter exploatering med rening
Fosfor (P)	kg/år	0,028	0,039	0,0076
Kväve (N)	kg/år	0,36	0,34	0,096
Bly (Pb)	kg/år	0,0012	0,0042	0,00021
Koppar (Cu)	kg/år	0,0027	0,0072	0,00048
Zink (Zn)	kg/år	0,0076	0,0051	0,00025
Kadmium (Cd)	kg/år	0,000054	0,000085	0,0000046
Krom (Cr)	kg/år	0,00044	0,0030	0,00019
Nickel (Ni)	kg/år	0,0034	0,0016	0,000082
Kvicksilver (Hg)	kg/år	0,0000026	0,000028	0,0000056
Suspenderad substans (SS)	kg/år	9,2	11	0,53
Oljeindex (Olja)	kg/år	0,039	0,097	0,0048
Polycykliska aromatiska (PAH16)	kg/år	0,000020	0,000061	0,0000031
Benso(a)pyren (BaP)	kg/år	0,0000020	0,000010	0,0000051

Att föroreningskoncentrationer och -mängder stiger efter byggnation beror på förändring av markanvändningen när skogs/ängsmark byts ut mot hårdgjorda ytor exempelvis asfalt och blir trafikerad.

Att ta fram schablonhalter är komplext. På grund av stora osäkerheter i Stormtacs beräkningsunderlag för olika ämnen och markanvändningar är det svårt att beräkna och säkerställa exakta värden för föroreningskoncentrationer och halter. För mer specifika markanvändningskategorier anger StormTac i allmänhet "Låg säkerhet" för de flesta föroreningar på grund av Stormtacs bristande underlag. Användandet av schablonhalter innebär också att beräknade värden inte alltid är representativa för varje specifikt utredningsområde eftersom föroreningsinnehållet i dagvatten till stor del beror på platsspecifika värden. Resultatet av föroreningsberäkningarna ska således inte betraktas som exakta värden, men de ger en indikation om vilka ämnen som tenderar att öka/minska inom området vid planerad markförändring.

Med avseende på föreslagna reningsmetoder och beräknade värden i kombinationen av schablonvärdenas osäkerhet bedöms exploateringen inte försämra de aktuella recipienternas möjlighet att uppnå MKN om föreslagna reningsåtgärder anläggs.

Skyfall

Vid kraftigare regn än det dimensionerande 10-årsregnen kommer vattnet inte kunna avledas tillräckligt snabbt via det planerade dagvattenssystemet i planområdet. Svenskt Vatten rekommenderar att nybyggda fastigheter dimensioneras så att marköversvämningar med skador på byggnader sker mer sällan än vart 100:e år (Svenskt Vatten P110, 2016).

Vid utredning av vad som händer i området vid ett 100-årsregn har nivåskillnader undersökts i Scalgo vid 37 mm regn (motsvarar SMHIs 50 mm med klimatfaktor 1,25). Avrinningen nedströms föreslagna nybyggnation undersöks och rinnvägen kontrolleras.



Vattensamlingar vid ett 100-årsregn, bild hämtad från Scalgo. Röd cirkelmarkering visar planområdet och rinnvägen är markerad med pilar (Dagvattenutredning, 2025).

Nedströms planområdet leds skyfallsvatten till recipient via befintliga vägar och diken.

Risken för översvämning av ny eller befintlig byggnation förvärras inte efter föreslagna byggnation.

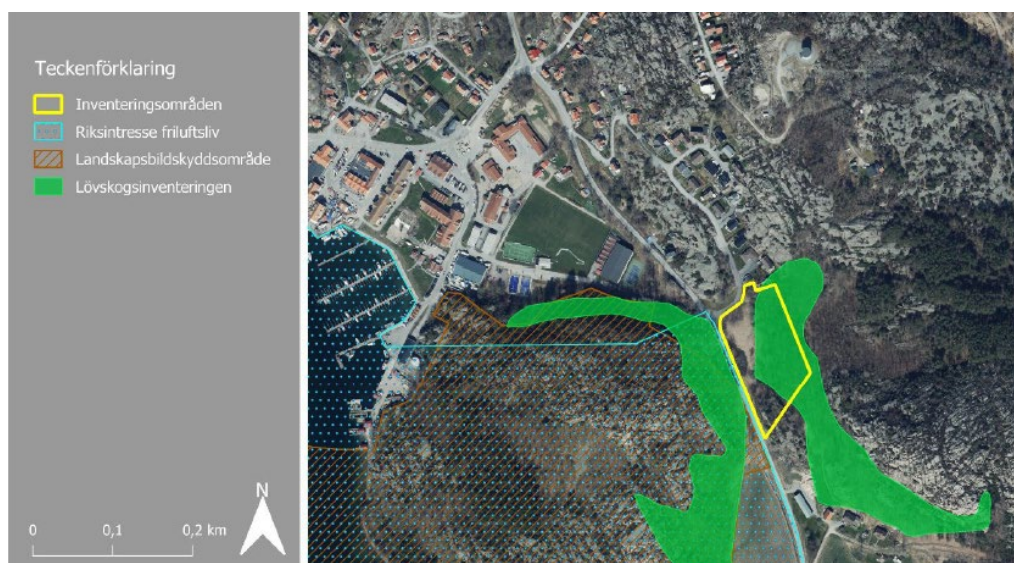
Läs mer under avsnitt Konsekvenser

Naturinventering

Pro Natura har tagit fram en naturvärdesinventering som beställts av kommunen och inventeringen utfördes under april – juni år 2024. Utöver naturvärdesinventeringen bedömdes förutsättningar för skyddade arter inom inventeringsområdet.

Pro Natura har tagit fram en fördjupad artinventering med hänsyn till fåglar samt ett utlåtande med hänsyn till kräldjur som beställts av kommunen. Inventeringen har utförts under april-juni 2025.

Inventeringsområdet är främst beläget på skogsmark och äldre jordbruksmark som är under igenväxning. Området ligger i nära anslutning till villabebyggelse. På en större geografisk nivå ligger kartläggningsområdet i ett typiskt bohuslänskt landskap där jordbruksmark i lågt liggande terräng kantas av trädbevuxna urbergskullar. Höjdvariationen är relativt liten inom inventeringsområdet.



Områdesskydd och befintlig miljöinformation (Naturvärdesinventering, 2024).

Delar av det södra inventeringsområdet ingår i ett lövskogsobjekt (ID:1435_B59) som har avgränsats och tilldelats naturvärdesklass 3 i Länsstyrelsens lövskogsinventering. Inventeringsområdet omfattas även av Länsstyrelsens värdefulla odlingslandskap (Rörvik, Stora Jore, Södra Ödsmål) samt Länsstyrelsens värdetrakter för skog (Trakt ID 15, Bohusläns randlövskogar). Det förekommer inga tidigare rapporterade artförekomster inom inventeringsområdena på Artportalen mellan åren 1990 och 2024.

Området är en del av ett landskapsområde som utgörs av ett lövskogslandskap som växt fram i de låglänta delarna av det sprickdalslandskap som präglar Hamburgsund. Området domineras av lövskog med stort inslag av ädellöv, på något djupare jordar (3–5 meter). Fältskiktet är örtrikt och hyser växter som indikerar något rikare jordar. Majoriteten av landskapets yta har avgränsats som lövskogsobjekt med naturvärdesklass 3 i Länsstyrelsens lövskogsinventering. Landskapet hyser viktiga värden för lövskogslevande arter men bedöms (baserat på befintlig information) inte vara ett värdelandskap då det endast uppnådde klass 3 i lövskogsinventeringen och inte framstår som påtagligt artrikt.

Värdearter

Värdearterna som hittats inom inventeringsområdet är främst knutna till skogsmiljöer med förekomst av ädellöv och död ved. Både de rödlistade arterna svart askbastborre (NT) och *Hypoxylon petriniae* (NT) är knutna till döende eller död ask och indikerar således höga naturvärden. Lavarna lönnlav och rostfläck samt blåmossa och västlig hakmossa är kryptogamer som gynnas av slutna skogsbestånd och indikerar äldre skogar med stabil luftfuktighet. På västkusten är luftfuktigheten naturligt högre vilket gör att dessa arter får ett lägre signalvärde i denna del av landet. Lundelm förekommer i lövskogslundar

på lite rikare mark. Arten har tidigare använts som signalart inom nyckelbiotopsinventeringen (Skogsstyrelsen 2014) och förekommer gärna tillsammans med flera olika krävande arter.



Identifierade naturvärdesbiotoper (Naturvärdesinventering, 2024).



Tabell 1 Påträffade värdearter som bidragit till bedömning av artvärden (Naturvärdesinventering (2024).

"NT" (nära hotad),
 "VU" (sårbar),
 "EN" (starkt hotad),
 "CR" (akut hotad) och
 "DD" (kunskapsbrist).

Svenskt namn	Vetenskapligt namn	Värdeartstyp	Skydd
Svart askbastborre	<i>Hylesinus crenatus</i>	Rödlistad art - NT	
	<i>Hypoxylon petriniae</i>	Rödlistad art - NT	
Lönnlav	<i>Bacidia rubella</i>	Signalart	
Rostfläck	<i>Arthonia vinosa</i>	Signalart	
Lundelm	<i>Elymus caninus</i>	Värdeart - Pro Natura	
Blåmossa	<i>Leucobryum glaucum</i>	Signalart	

Naturvärdesbiotop 3

Naturvärdesbiotopen bedöms hysa ett lågt artvärde och ett visst biotopvärde vilket gör att naturvärdesbiotopen sammanfattningsvis bedöms hysa ett visst naturvärde motsvarande lägra spannet av klass 4.

Naturvärdebiotop 4

Naturvärdesbiotopen bedöms hysa ett påtagligt biotopvärde och ett påtagligt artvärde vilket sammantaget gör att naturvärdesbiotopen bedöms hysa ett

påtagligt naturvärde motsvarande klass 3. Artvärdet är inte av sådan dignitet att det motiverar en placering i naturvärdesklass 2.

De delar av naturvärdesbiotopen som sträcker sig utanför inventeringsområdet har enligt överenskommelse med kund endast inventerats översiktligt och därför avgränsats och bedömts preliminärt.

Naturvärdebiotop 5

Naturvärdesbiotopen bedöms hysa ett visst biotopvärde och ett visst artvärde vilket gör att naturvärdesbiotopen sammantaget bedöms hysa ett visst naturvärde motsvarande klass 4. Artvärdet är inte av sådan dignitet att det motiverar en placering i naturvärdesklass 3.

De delar av naturvärdesbiotopen som sträcker sig utanför inventeringsområdet har enligt överenskommelse med kund endast inventerats översiktligt och därför avgränsats och bedömts preliminärt.

Sammanfattning av naturvärden

Majoriteten av de identifierade naturvärdesbiotoperna bedömdes hysa ett visst naturvärde motsvarande naturvärdesklass 4. Naturvärdena i dessa områden är främst knutna till förekomst av något äldre lövträd, öppna gläntor och blommande växter. Naturvärdebiotop 4 bedömdes hysa ett påtagligt naturvärde motsvarande naturvärdesklass 3. I detta område är de påträffade naturvärdena främst knutna till ett lövskogsbestånd med hög andel ädellöv, död ved och välutvecklat fältskikt samt förekomst av mogna träd.

Sammantaget måste dock det inventerade områdets förutsättningar för den biologiska mångfalden bedömas som mycket måttliga i ett landskapligt perspektiv.

Värdearterna som hittas inom inventeringsområdena är främst knutna till skogsmiljöer med förekomst av ädellöv och död ved. Både de rödlistade arterna svart askbastborre (NT) och Hypoxylon petriniae (NT) är knutna till döende eller död ask och indikerar således höga naturvärden. Lavarna lönnlav och rostfläck samt blåmossa och västlig hakmossa är kryptogamer som gynnas av slutna skogsbestånd och indikerar äldre skogar med stabil luftfuktighet. På västkusten är luftfuktigheten naturligt högre vilket gör att dessa arter får ett lägre signalvärde i denna del av landet. Lundelm förekommer i lövskogslundar på lite rikare mark. Arten har tidigare använts som signalart inom nyckelbiotopsinventeringen (Skogsstyrelsen 2014) och förekommer gärna tillsammans med flera olika krävande arter. Skogsalm och ask bedöms inte utgöra lämpliga värdearter då deras starka rödlistning beror på en kraftig minskning orsakat av artspecifika sjukdomar, och inte på brist av lämpliga livsmiljöer.

Inga invasiva främmande arter fanns tidigare rapporterade från inventeringsområdet och inga sådana kunde heller hittas i samband med fältarbetet.

Förutsättningar för skyddade arter

Förutsättningar för skyddade arter redovisas per delområde inom det aktuella inventeringsområdet. En sammanfattning av bedömningen presenteras i tabell. Ytor som sträcker sig utanför det huvudsakliga inventeringsområdet har endast bedömts preliminärt.



Förutsättningar för skyddade arter med dess delområden (Naturvärdesinventering, 2024).

Tabell 2 Sammanfattning av delområdenas förutsättningar för skyddade arter inom aktuellt inventeringsområde.

Delområde	Fladdermöss	Fåglar	Kräldjur	Groddjur
3	Mindre lämpligt	Lämpligt	Ej lämpligt	Ej lämpligt
4	Mindre lämpligt	Lämpligt	Ej lämpligt	Mindre lämpligt
5	Mindre lämpligt	Mindre lämpligt	Lämpligt	Ej lämpligt

Delområde 3 – Igenväxningsmark (Naturvärdesbiotop 3)

Förutsättningar för fladdermöss

Delområdet innehåller inga hålträd eller liknande strukturer som kan nyttjas som vilo- eller reproduktionsplatser för fladdermöss. Delområdet hyser dock troligen en hög insektsproduktion och förekomst av trädjungar vilket gör det sannolikt att ytan kan nyttjas som jaktmiljö. Sammantaget bedöms därför delområdet som mindre lämpligt för fladdermöss.

Förutsättningar för fåglar

Delområdet bedöms hysa goda möjligheter för födosök för främst insektsätande fågelarter. Utöver detta finns det troligen häckningsmöjligheter för bryn- och öppenmarksarter. Sammantaget bedöms därför delområdet som lämpligt för vilda fåglar.

Förutsättningar för kräldjur

Delområdet bedöms inte vara lämplig för födosök eller hysa några lämpliga reproduktions- eller övervintringsplatser åt kräldjur. Sammantaget bedöms därför delområdet som ej lämpligt för kräldjur.

Förutsättningar för groddjur

Delområdet bedöms inte hysa några lämpliga reproduktions- eller övervintringsplatser åt groddjur. Sammantaget bedöms därför delområdet som ej lämpligt för groddjur.

Delområde 4 – Lövskog (Naturvärdesbiotop 4)*Förutsättningar för fladdermöss*

Delområdet hyser troligen en bra insektsproduktion men då trädskiktet är relativt tätt är det troligt att området endast utgör en lämplig jaktmiljö för skogslevande fladdermusarter. Vidare finns det inga hålträd eller liknande strukturer som bedöms utgöra lämpliga reproduktions- eller övervintringsplatser. Delområdet hyser dock enstaka träd med mindre håligheter och sprickor som möjligtvis kan nyttjas som tillfälliga viloplatser. Sammantaget bedöms därför delområdet som mindre lämpligt för fladdermöss.

Förutsättningar för fåglar

Den lummiga lövskogen bedöms hysa goda förutsättningar för både födosök och häckning för olika fågelarter. Skogsarter som bygger sina egna bon i grenklykor bedöms ha goda förutsättningar. Förekomst av död ved och högstubbar av björk skapar även förutsättningar för fågelarter som hackar ut sina egna bon. Då enstaka mindre hålträd förekommer kan även hålhäckande fåglar nyttja skogen. Sammantaget bedöms därför delområdet som lämpligt för vilda fåglar.

Förutsättningar för kräldjur

Delområdet bedöms inte vara lämplig för födosök eller hysa några lämpliga reproduktions- eller övervintringsplatser åt kräldjur. Sammantaget bedöms därför delområdet som ej lämpligt för kräldjur.

Förutsättningar för groddjur

Givet det fuktiga markskiktet som översilas av vatten utgör delområdet troligen en lämplig födosöksplats åt groddjur. Det förekommer även död ved och en mindre stenmur som möjligen kan erbjuda övervintringsmöjligheter. Däremot finns det inga lämpliga produktionsmiljöer då det befintliga diket inte bedöms hysa nog stillastående vatten under hela reproduktionstiden för att vara en lämplig lekmiljö åt groddjur. Sammantaget bedöms därför delområdet som mindre lämpligt för groddjur.

Delområde 5 – Hällmarksskog (Naturvärdesbiotop 5)*Förutsättningar för fladdermöss*

Delområdet innehåller inga hålträd eller liknande strukturer som kan nyttjas som vilo- eller reproduktionsplatser för fladdermöss. Den halvöppna hällmarksskogen kan möjligen nyttjas som jaktmiljö då den erbjuder kantzoner och brynmiljöer vilka kan attrahera insekter. Sammantaget bedöms därför delområdet som mindre lämpligt för fladdermöss.

Förutsättningar för fåglar

Delområdet bedöms hysa förutsättningar som födosöksmiljö för mindre krävande arter. Hällmarken utgör troligen även en delvis lämplig boplatSMiljö för fåglar som bygger sina egna bon i buskvegetation. Sammanfattningsvis bedöms därför delområdet som mindre lämpligt för fåglar.

Förutsättningar för kräldjur

Den öppna solexponerade hällmarksskogen hyser både partier med högre vegetation och öppna fläckar med tuvor och kala bergpartier vilket utgör en god miljö för kräldjur. Detta tillsammans med förekomst av död ved som erbjuder övervintringsmöjligheter gör att delområdet sammanfattningsvis bedöms som lämpligt för kräldjur.

Förutsättningar för groddjur

Delområdet bedöms inte hysa några lämpliga reproduktions- eller övervintringsplatser åt groddjur. Sammantaget bedöms därför delområdet som ej lämpligt för groddjur.

Kräldjur

Delområde 5 anses hysa lämpliga förutsättningar för kräldjur. Delområde 5 kommer inte omfattas av någon byggnation och det innebär att det inte föreligger något behov av kräldjursinventering i detta delområde.

Fördjupad artinventering fåglar

Tre fältbesök genomfördes under perioden 2025-04-23 till 2025-06-23. Varje fältbesök påbörjades vid soluppgång eller strax därefter. Vid varje fältbesök genomströvades respektive delområde/naturvärdesbiotop långsamt och noteringar av arter gjordes.

Totalt noterades 24 fågelarter under inventeringen. Av dessa bedöms 16 arter som möjliga eller troliga häckfåglar i inventeringsområdet. Av de 24 observerade arterna är två rödlistade – fiskmås (NT) och entita (NT). Inga av dessa bedömdes som möjliga eller troliga häckfåglar inom inventeringsområdet. Resterande arter som noterades under fågelinventeringen är vanliga arter.

Naturvärdesbiotop 4 är det delområde som har flest möjliga eller troliga häckfåglar (13 stycken varav 10 stycken är troliga häckfåglar). I naturvärdesbiotop 3 noterades 10 möjliga eller troliga häckfåglar men endast 4 stycken av dess bedömdes som troliga häckare.

Med tanke på att inventeringsområdet är mycket litet och att landskapet i närområdet hyser stora arealer av miljöer som liknar de som finns inom inventeringsområdet, bedöms inte en eventuell exploatering av markerna i naturvärdesbiotop 3 eller 4 få annat än en mycket marginell effekt på fågelfaunan lokalt. Samtliga arter bedöms ha goda möjligheter att hitta nya häckplatser i närområdet. Regional eller nationellt bedöms inga negativa effekter uppstå och inga av de noterade arternas populationer bedöms påverkas i sitt naturliga utbredningsområde.

Läs mer under avsnitt Konsekvenser

Geoteknisk utredning

AFRY har tagit fram en geotekniskutredning på uppdrag av Tanums kommun.

Undersökningsområdet består till största del utav gräsbevuxen mark. Sly, buskar och träd återfinns främst i områdets kanter. Skogsmark breder ut sig i östlig riktning. Utmed den östra och södra delen rinner ett mindre vattendrag.

Vattendraget korsar både Kvarnbergsvägen samt Länsvägen i vägtrummor och rinner ifrån norr till syd.

Jorddjupet varierar inom området mellan ca 2,4 - 12 meter och är som djupast i den södra och västra delen av undersökningsområdet. Med hänsyn till att jordlagerföljden varierar inom undersökningsområdet och har området delats in i 3 st delområden med varierande jordlagerföljd. Generellt består jordlagerföljden av mulljord följt av torrskorpelera, sand/skalsand, gyttja och/eller siltig lera.

Inom undersökningsområdet finns inga befintliga byggnader eller anläggningar utöver markbelagda ledningar. En lägre stenmur finns längs med vägen på områdets västra sidan. Stenmuren agerar delvis som en stödmur.

Undersökningsområdet sluttar svagt från närliggande Kvarnbergsvägen i nord och Länsvägen väst ner mot det mindre vattendraget som avgränsar området i öst och syd.

Utförda undersökningspunkter befinner sig på nivåer som varierar mellan +9,8 och +13,4. Vägkorsningen Kvarnbergsvägen-Länsvägen befinner sig på en nivå om +16.

I väst och söder, utanför detaljplaneområdet, finns berg i dagen med högre nivåer.

Delområde 1

- 0-0,5 m djup: Mulljord och grusig skalsand men även gyttjig sandig lera med torrskorpekaraktär finns vid 25AF02.
- 0,5-1 m djup: Torrskorpelera
- 1-2 m djup: Sand/Skalsand vilket även innehåller grus, silt och lera. I undersökningspunkt 25AF02 återfinns berg vid 2,4 meters djup.
- 2-10 m djup: I 25AF01 återfinns siltig Lera ner till berg vid ca 10 meters djup.

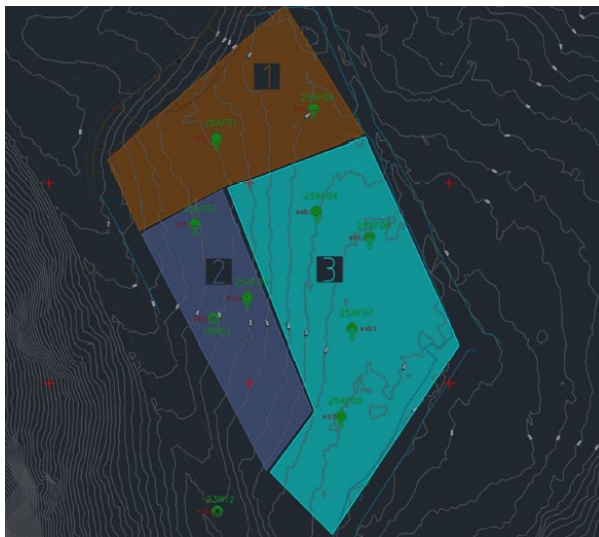
Delområde 2

- 0-2 m djup: Mulljord och skalsand, i 25AF03 återfinns torrskorpelera från 1,3 m till ca 3 m.
- 2-11 m djup: Siltig lera på berg. I 25AF05 återfinns gyttjig siltig lera.

Delområde 3

- 0-0,5 m: Mulljord och gyttja
- 0,5-1 m: Torrskorpelera
- 1-2 m: Gyttja: Inom området finns ett lager gyttja om ca 1 m, i den södra delen har gyttja påträffats ner till 4 meter.

- 2-4 m: Gyttjig siltig sand. Detta jordlager återfinns ej i 25AF08.
- 4-12 m: sandig siltig lera, innehåll av organiskt material.



Uppdelning av jordmodell i tre delområden (Geoteknisk utredning, 2025).

Den naturliga vattenkvoten, WN, varierar mellan 14 och 45 % för sanden. För lera och torrskorpelera varierar vattenkvoten mellan 33 – 59 %. Gytjtjans vattenkvot varierar mellan 50 - 182 %.

Konflytgränsen, WL, bedöms utifrån utförda laboratorieundersökningar variera mellan 36 – 51 %.

Utifrån CPT-sonderingar och tidigare utförd kolvprovtagning har den odränerad skjuvhållfastheten vid 2 meters djup utvärderats till 10 kPa med en ökning om 0,7 kPa/m ner till 5,5 meters djup. Från 5,5 meters djup sker en ökning med 3 kPa/m. Under befintlig vägbank bedöms skjuvhållfastheten vara 2 kPa högre på grund av en högre överkonsolidering där. Den odränerad skjuvhållfasthet i gytjtjan vilken återfinns i 25AF08 har utvärderats till 5 kPa utan någon ökning mot djupet.

Utvärderad friktionsvinkel är 32° från 2 till 6 meters djup för sanden, från 6 meter ner till 10 meter är friktionsvinkeln utvärderad till 35°.

Elasticitetmodulen, E-modul, har utvärderats från CPT-sonderingar. Från 2 meters djup är E-modul utvärderad till 4 MPa med en ökning om 0,6 MPa/m ner till 8 meters djup.

Det förekommer ett skikt med lösare gytjtig siltig sand i undersökningspunkt 25AF04 som avviker från övriga undersökningspunkter. Där har en friktionsvinkel på $\phi' = 13^\circ$ och en E-modul på 1 MPa för 2 – 5 m djup utvärderats. Det utvärderade värdet om 13° är lägre än empiriska värden för sand men har ej exkluderats vid stabilitetsutredning och ses som ett

konserverativt antagande. Även övriga sonderingar i undersökningsområdet visar på låga hållfasthetsvärden och att jorden är löst lagrad.

Utifrån geotekniska undersökningar utförda för GC-vägen längs med väg 900 (WSP, 2024-06-19) bedöms leran mellansensitiv, sensitiviteten varierar mellan ca 20 och 30.

Utifrån CPT-sonderingar bedöms leran generellt normal till lätt överkonsoliderad med en viss ökning i överkonsolidering mot djupet. Utvärderat förkonsolideringstryck från WSPs utredning ses i Figur 5.8, detta bedöms gälla för leran under befintlig vägbank. Resten av området bedöms ha en lägre överkonsolidering.

Jorden inom undersökningsområdet bedöms normal- till lätt överkonsoliderad utifrån CPT-sonderingar. Vid tillkommande belastning inom området bedöms sättningar kunna uppstå i både leran och friktionsjorden.

Vid tillkommande belastning eller uppfyllnad i området kan sättningar påverka befintliga ledningar inom området.

Inga sättningsberäkningar har genomförts inom ramen för rubricerat uppdrag. Vid projektering av föreslagen parkeringsyta bör sättningsförhållandena studeras mer i detalj. Risker för sättningsdifferenser på grund av varierande jordlagerföljd bör beaktas.

Vatten förekommer i friktionsjorden som grundvatten. Grundvattennivån varierar beroende på årstid och nederbörd.

I samband med skruvprovtagningar har fri grundvattenyta sökts. Utifrån detta bedöms grundvattenytan i den övre öppna akvifären ligga mellan ca 0,5 – 2,0 m under markytan.

Portrycksutjämning utförd i samband med CPT-sondering och portrycksstation installerad av WSP för vägens breddning visar på att ett porövertryck byggs upp i leran. Porvattentrycket i leran motsvarar generellt en fri vattenyta ca 1 m ovan befintlig markyta, det vill säga artesiskt portryck.

I samband med platsbesök har en erosionskartering utförts längs med vattendraget, en mindre bäck, Vattendraget är mindre och slänthöjden är under 1 m förutom vid anslutande trummor där nivåskillnaden blir större. Större delen av omgivande mark och ytan närmast vattendraget är täckt med växtlighet. Erosionen bedöms ha måttlig till ringa aktivitet, det finns tecken på ursköljning i vattenlinjen och mindre ras i sand. Då vattendraget är mindre med ett väldigt begränsat flöde bedöms risken för att erosion ska ha en påverkan på planområdet säkerhet som låg.

Block och slänter

Berg i dagen förekommer utanför planområdet på den östra och södra sidan.

Block av varierande storlek förekommer i bergslänterna. Ingen ny bebyggelse planeras i anslutning till områden med berg i dagen.

I samband med fältundersökningar har en översiktlig bedömning av block- och bergstabilitet inom området genomförts. Bedömningen redovisas i form av en riskanalys, varje risk definieras som sannolikhet multiplicerat med konsekvens.

Tabell Riskanalys modell (Geoteknisk utredning, 2025).

		Konsekvens				
		Obetydlig (1)	Mindre (2)	Måttlig (3)	Större (4)	Katastrofal (5)
Sannolikhet	Sannolikt (5)	5	10	15	20	25
	Troligt (4)	4	8	12	16	20
	Möjligt (3)	3	6	9	12	15
	Ej troligt (2)	2	4	6	8	10
	Osannolikt (1)	1	2	3	4	5

Riskanalys för befintliga bergtekniska förhållanden (Geoteknisk utredning, 2025).

Fall	Sannolikhet	Konsekvens	Risk	Förslag åtgärd planerade förhållanden
1a	1 Slänt bedöms vara stabil	1 Naturmark, ingen intilliggande bebyggelse eller infrastruktur.	1	
1b	1 Berg i dagen, täckt med mossa.	1 Naturmark, ingen intilliggande bebyggelse eller infrastruktur.	1	
2c	3 Block förekommer. Delvis täckta av mossa/vegetation. Block bedöms generellt ha stöd i underkant men enstaka block med bristande stöd bedöms förekomma.	1 Naturmark, ingen intilliggande bebyggelse eller infrastruktur.	3	Andras utformning av planerad detaljplan bör berginspektion och ev rensning av lösa block utföras.
2d	3 Block förekommer. Delvis täckta av mossa/vegetation. Block bedöms generellt ha stöd i underkant men enstaka block med bristande stöd bedöms förekomma.	1 Naturmark, ingen intilliggande bebyggelse eller infrastruktur.	3	Andras utformning av planerad detaljplan bör berginspektion och ev rensning av lösa block utföras.
3e	3 Block förekommer. Delvis täckta av mossa/vegetation. Block bedöms generellt ha stöd i underkant men enstaka block med bristande stöd bedöms förekomma.	1 Naturmark, ingen intilliggande bebyggelse eller infrastruktur.	3	Andras utformning av planerad detaljplan bör berginspektion och ev rensning av lösa block utföras.
3f	2 Enstaka block förekommer. Delvis täckta av mossa/vegetation. Block bedöms generellt ha stöd i underkant men enstaka block med bristande stöd bedöms förekomma.	3 Naturmark. Nära befintlig väg med blockutfall bedöms ej kunna nå vägbanan eller planerad parkeringsyta	6	Andras utformning av planerad detaljplan bör berginspektion och ev rensning av lösa block utföras.



Översiktsbild. Observerade områden med block och/eller berg markerade med rött. Planerad parkeringsyta med svart och befintligt vattendrag i blått (Geoteknisk utredning, 2025).

Inga åtgärder föreslås för befintliga och planerade förhållanden förutsatt att området där block och berg i dagen förekommer fortsatt endast nyttjas som naturmark och planområdets utbredning inte förändras. Alla kontrollerade områden med block eller berg i dagen ligger utanför föreslagen detaljplanegräns.

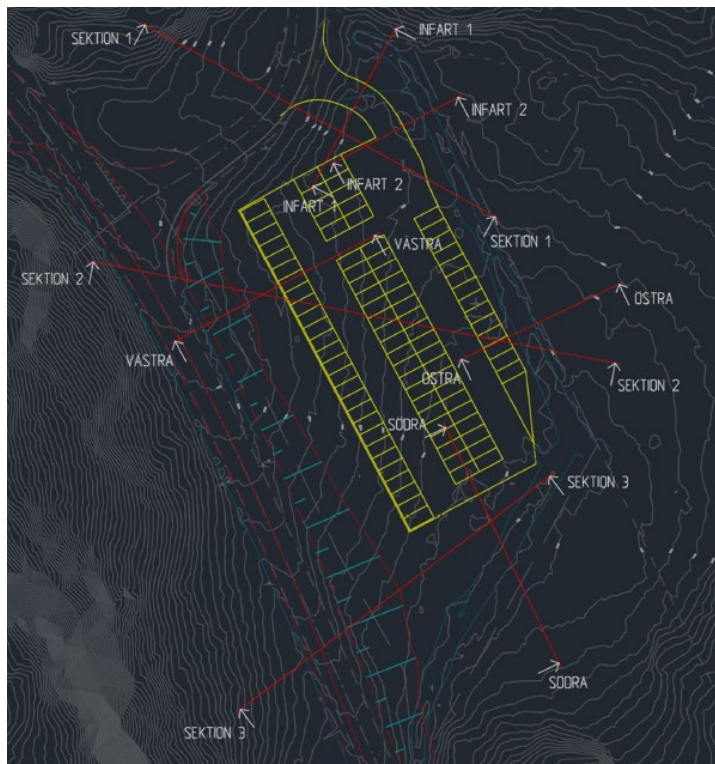
Stabilitet

Stabiliteten har beräknats för befintliga och planerade förhållanden med odränerad och kombinerad analys. För glidytor som endast går genom friktionsjord har dränerad analys utförts.

Stabilitetsutredningen har utförts i programmet Geostudio 2024 SLOPE/W. Cirkulärcylindriska glidytor har beräknats med Morgenstern-Price's lamellmetod.

Beräkningssektioner har valts utifrån mest ogynnsamma förhållanden för både befintliga och planerade förhållanden.

Stabiliteten har utretts i 8 st sektioner för befintliga samt planerade förhållanden.



Beräkningssektioner för kontroll av befintlig och planerad stabilitet (Geoteknisk utredning, 2025).

Stabilitetsberäkning har genomförts med en av tre hydrostatiska grundvattennivåer (Hög gvy, Medel gvy och Låg gvy) alternativt artesiskt porvattentryck.

Medelvattennivå (Medel gvy) bedöms representera ett ”normalfall” och ligger i linje med vattennivåer som mättes upp vid fältundersökningar. Högvatten (hög gvy) bedöms representera en trolig extremnivå med en grundvattenyta direkt vid underkant torrskorpa eller underkant av överliggande friktionsjord.

Det artesiska porvattentrycket är modellerat för att representera den porövertryck på ca 1 m över befintlig markyta samt ta hänsyn till en hög vattennivå (Hög gvy).

Vid stabilitetsberäkningar förutsätts utbredda laster i enlighet med WSPs utredning för länsvägen breddning. Där sätts den karakteristiska ytlasten för trafik på väg 900 till 15 kPa och för trafik på GC-väg till 5 kPa.

För parkeringsytan bedöms trafiklasten vara lika stor som för väg 900.

Erforderliga säkerhetsfaktorer för detaljerad utredning ligger enligt IEG Rapport 4:2010 inom spannen

$$F_c \geq 1,7 - 1,5 \text{ respektive } F_{\text{komb}} \geq 1,5 - 1,4$$

Erforderliga säkerhetsfaktorer inom spannen väljs med hänsyn till gynnsamma och ogynnsamma förhållanden.

Utifrån gynnsamma och ogynnsamma förhållanden väljs erforderliga säkerhetsfaktorer till

$$F_c=1,6 \text{ respektive } F_{\text{komb}}=1,45$$

Resultat från utförda stabilitetsberäkningar ses i tabell nedan. Samtliga beräkningsresultat för hög vattennivå (Hög gvy), medelgrundvattennivå (Medel gvy) och artesiskt porvattentryck redovisas.

Tabell Resultat från utförda stabilitetsberäkningar (Geoteknisk utredning, 2025).

Beräkningssektion	F _{komb} (Hög gvy)	F _c (Hög gvy)	F _{komb} (Medel gvy)	F _c (Medel gvy)	F _{komb} (Artesiskt)	F _c (Artesiskt)	Åtgärd
Sektion 1, Befintligt	1,44	1,44	1,57	1,57	1,57	1,57	-
Sektion 1, Planerad	1,64	1,64	1,74	1,74	1,74	1,74	Makadamfyllt dike samt fyllning mellan parkering och vägbank
Sektion 2, Befintligt	1,31	1,31	1,42	1,42	1,11	1,11	-
Sektion 2, Enligt TRV utformning	1,35	1,29	1,49	1,37	1,17	1,17	
Sektion 2, Planerad	2,09	1,61	2,17	1,66	2,08	1,66	Makadamfyllt dike
Sektion 3, Befintligt	1,48	1,49	1,52	1,52	1,52	1,52	
Sektion 3, Planerad	1,64	1,64	1,65	1,65	1,65	1,65	Väg enligt TRV ny utformning
Västra, Befintlig	1,53	1,53	1,55	1,54	1,53	1,53	
Västra, Planerad	1,71	1,8	1,82	1,82	1,8	1,8	Väg enligt TRV ny utformning
Södra, Befintlig	2,74	2,92	3,21	3,36	2,93	2,93	
Södra Planerad	1,7	1,9	1,81	1,91	1,81	1,91	KC-Pelare och erosionsskydd
Östra, Befintlig	3,49	3,49	4,31	4,31	3,42	3,42	
Östra, Planerad	1,6	1,6	1,73	1,73	1,62	1,62	Masstablisering och erosionsskydd
Infart 1, Planerad H-V	1,77	1,77	1,99	1,99	1,89	1,89	
Infart 1, Planerad V-H	2,01	2,01	2,01	2,01	1,97	1,97	
Infart 2, Befintlig H-V	2,68	2,68	2,59	2,59	2,1	2,1	
Infart 2, Planerad H-V	1,72	1,72	2,02	2,02	2,02	2,02	
Infart 2, Planerad V-H	2,34	2,34	2,74	2,74	1,83	1,85	

Slutsats och rekommendationer

Vid erosionskartering har tecken på pågående erosion funnits av ringa aktivitet utmed det befintliga vattendraget. Vid uppförandet av planerad parkeringsyta rekommenderas utläggning av erosionsskydd i vattendraget västra sida i syfte att förhindra erosion.

Till följd av det organiska innehållet samt övriga jordens egenskaper förväntas sättningar till följd av planerad konstruktion. De befintliga markförlagda ledningarna rekommenderas därmed att omlokaliseras så att risk för skador till följd av sättningar utesluts. I syfte att underlätta underhåll av parkeringsytan

rekommenderas det att konstruktionen utgöras av obundet bärlager samt att geotextil/geonät utnyttjas så att eventuella differentialsättningar minskas.

Den beräknade stabiliteten för planerade förhållanden uppnår erforderliga krav på stabilitet då förstärkningsåtgärder tillämpas. Alternativa förstärkningsåtgärder, exempelvis bankpålar, eller justerad utformning av föreslagna förstärkningsåtgärder vilket uppnår likvärdiga stabilitetshöjande effekter kan utnyttjas vid vidare projektering.

Med hänsyn till innehållet av silt ska jorden förutsättas vara flytbenägen. All grundläggning bör utföras med erforderligt frostskydd och dränering, på lager av dränerande och kapillärbrytande packad friktionsjord. Mot naturlig jord läggs en geotextil med materialskiljande syfte. Vid schakt under grundvattennivån finns det risk för inströmmade vatten. Åtgärder skall vidtas så att vattensamlingar inte uppstår, till exempel genom dikning, bombering, länshållning etc.

Följande behöver säkerställas för områdets stabilitet ska uppnås med planerade förhållanden:

- Makadamfyllt dike längs med väg 900 och infartsvägen.
- Erosionsskydd av den sida av bäcken som angränsar till parkeringsytan.
- Bindemedelsförstärkt jord (tex KC-pelare, MC-pelare eller masstabilisering) av områdets sydöstra kant, alternativt urschaktning av gyttnan.

Läs mer under avsnitt Konsekvenser

Bullerutredning

Buller är oönskat ljud som påverkar hälsa och livskvalitet. Regler om buller finns i såväl plan- och bygglagen som miljöbalken och förordningar. För olika kategorier av buller finns också riktvärden för bullernivåer vid bostadsbyggnader. Nya regler för buller trädde i kraft under 2015, 2016 och 2017. Det finns en förordning (2015:216) till miljöbalken med bestämmelser om riktvärden för trafikbuller utomhus vid bostadsbyggnader. Riktvärden gällande trafikbuller för befintliga bostäder anges i Naturvårdsverkets vägledning ÄNR NV-08465-15.

Efterklang har tagit fram en trafikbullerutredning på uppdrag av Tanums kommun. Utredningen syftar till att analysera trafikbullernivåer i området, med och utan parkeringsplatsen.

Det planerade området ligger nära Länsvägen och Kvarnbergsvägen, som leder till ett bostadsområde. Den nya parkeringsplatsen förväntas öka trafiken på en kortare sträcka av Kvarnbergsvägen samt på tillfartsvägen till parkeringen.

Trafikdata som använts i beräkningarna har hämtats från Tanums kommun och Vägtrafikflödeskartan. Trafikflöde utan och med parkeringsplats:

- Länsvägen: 3450 ÅDT, 2 % tung trafik, hastighet 40 km/h
- Kvarnbergsvägen utan parkering: 133 ÅDT, 0 % tung trafik, hastighet 30 km/h
- Kvarnbergsvägen till parkeringen: 290 ÅDT, 0 % tung trafik, hastighet 30 km/h

För att en god miljö kvalitet ska nås vid befintliga bostäder bör enligt infrastrukturpropositionen 1996/97:53, och anknyttande dokument från centrala myndigheter i normalfallet följande nivåer ej överskridas (frifältsvärden):

Tabell Riktvärde för trafikbuller vid befintliga bostäder (Trafikbullerutredning, 2025).

	Bostads fasad (Leq24)	Bostads uteplats (Leq24)	Bostads uteplats (Lmax)
Vid väg	55 dBA	55 dBA ^{II}	70 dBA ^I
Vid spår	60 dBA	55 dBA	70 dBA ^I

^I Tidsvägning Fast. Får överskridas max 5 ggr/genomsnittlig maxtimme dag och kväll (kl. 06–22)

^{II} Propositionen har inte någon angivelse för ekvivalent nivå för buller från vägtrafik vid uteplats.

Enligt praxis i tillsynsärenden behöver åtgärder i normalfallet övervägas först om ”åtgärdsnivåerna” nedan överskrids:

Tabell Åtgärdsnivåer i tillsynsärenden (frifältsvärden) (Trafikbullerutredning, 2025).

	2015 och framöver	1997-2015 ”nyare befintlig miljö”	Före våren 1997 ”äldre befintlig miljö”
Buller från väg, vid fasad	Se planbestämmelser eller bygglov	55 dBA Leq24	65 dBA Laeq24
Buller från spår, vid fasad	Se planbestämmelser eller bygglov	60 dBA Leq24	55 dBA ^I Lmax inomhus natt
Buller från väg och spår, uteplats	Se planbestämmelser eller bygglov	55 dBA Leq24 ^{II} 70 dBA Lmax ^{III}	-

^I Tidsvägning Fast. Får överskridas max 5 ggr/genomsnittlig maxtimme dag och kväll (kl. 06–22)

^{II} Nivån 55 dBA vid uteplats gäller i första hand vid spår

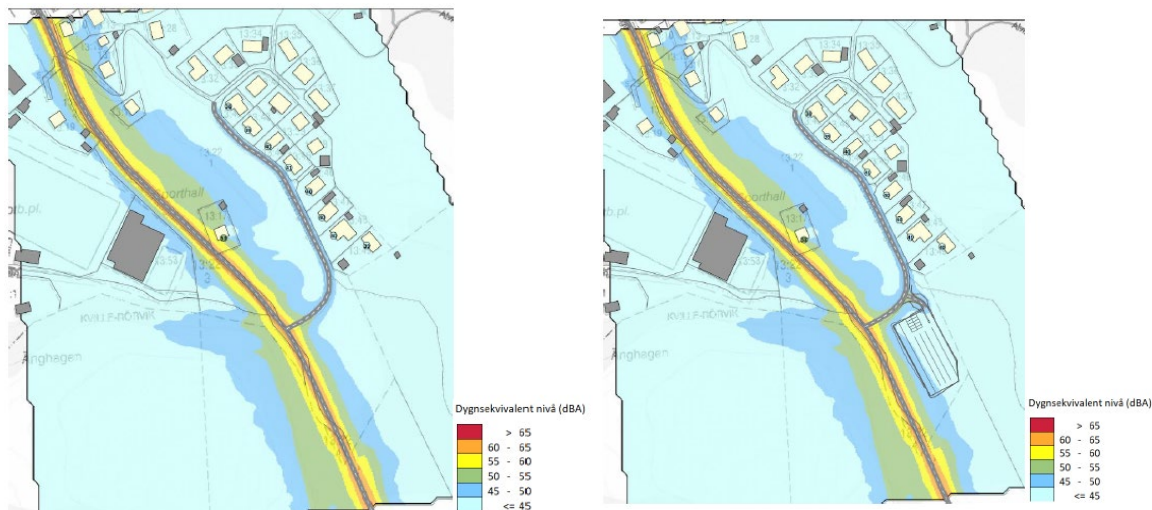
^{III} Tidsvägning Fast. Får överskridas max 5 ggr/genomsnittlig maxtimme, kl. 06–22

Beräkning av vägtrafik har utförts enligt beräkningsmodellen Nord2000, enligt Kunskapscentrum om bullers rapport *Nord2000, beräkning av buller från väg- och spårtrafik för svenskt bruk – en användarhandledning* (2024-12-20) i beräkningsprogrammet SoundPLAN version 9.1.

Ekvivalent och maximal ljudnivå har beräknats och redovisas i färgfält med steg om 5 dB. Ljudnivå redovisas som ljudutbredning (ej frifältsvärden) för att bedöma ljudmiljön utomhus. Ljudutbredning över mark avser höjden 1,5 meter. Ljudnivåer redovisas även vid fasad för direkt närliggande

bostadsfastigheter i steg om 1 dB. Vid samtliga beräkningar har 3:e ordningen reflektioner använts.

Resultaten visar att bullernivåerna, både inom området och vid fasader, är relativt låga i båda scenarierna. Ingen betydande skillnad kan konstateras mellan situationerna med och utan parkeringsplats.



Dygnsekvivalent ljudnivå, utan parkeringen till vänster och med parkering till höger (Trafikbullerutredning, 2025).



Maximalnivå vägtrafiken, utan parkering till vänster och med parkering till höger (Trafikbullerutredning, 2025).

Läs mer under avsnitt Konsekvenser

Trafikutredning

Längst i väster sträcker sig väg 900 där Trafikverket är väghållare. Förbi befintlig ut/infart är det en hastighet på 40 km/h. En ny gångpassage föreslås placeras norr om korsningspunkten.



Välg 900. Vy från söder åt norr. Bildkälla: Google maps.

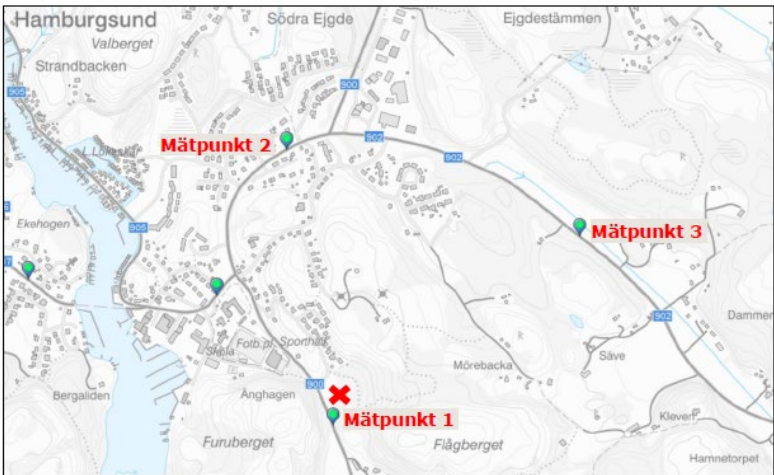
AFRY har tagit fram en gata och trafikutredning på uppdrag av Tanums kommun.

Den planerade parkeringsytan har i syfte att möjliggöra för fordon att parkera under en längre tid. Parkeringen förväntas sällan vara fullbelagd då parkeringstiden kan variera mellan några timmar till dagar. Tanums kommun uppskattar att denna typ av långtidsparkering inte bör generera lika många trafikrörelser som de tidsbegränsade parkeringsplatserna i centrum. Parkeringsytan är belägen med gångavstånd till Hamburgsunds centrum. För att skapa en bättre gångväg för gående föreslås även en ny gångväg med gångpassage över Trafikverkets välg 900.

Underlag för utredningen är krav och riktvärden från både VGU Krav och Råd (2024) samt Göteborgs Tekniska handbok (2024:1).

För att bedöma huruvida den planerade parkeringsytan påverkar närliggande vägar görs beräkningar för årsmedeldyngstrafik (ÅDT). ÅDT är ett tal som visar uppskattade antal fordonsrörelser per dygn. Den nya parkeringsytan planeras ansluta till den befintliga vägen Kvarnbergsvägen, som i sin tur ansluter till Trafikverkets välg 900. Kvarnbergsvägen är en enskild välg som leder till cirka 18 fastigheter. Båda vägarna är reglerade till hastighetsgräns 40 km/h.

Utmed välg 900 finns det i Trafikverkets digitala karttjänst välgtrafikflödeskartan tre olika platser med trafikmätningar där senaste mätningarna är utförda 2022. De tre platserna benämns vidare för Mät punkt 1, Mät punkt 2 och Mät punkt 3. Mät punkterna visar en säsongsvariation av antal fordon mellan sommar- och vinterhalvår.



Platser med utförda trafikmätningar, bild hämtad från Trafikverkets karttjänst Vägtrafikflödeskartan. Punktbenämning är specifik för utredningen. Planområde markerat med rött kryss (Gata och trafikutredning, 2025).

Kvarnbergsvägen är tillfartsväg till cirka 18 villabostäder. Vid beräkning med Trafikverkets alstingsverktyg genererar 18 villor i mindre tätort i Tanums kommun 133 resor per dygn. Tanums kommun har tillhandahållit information att parkeringsytan planeras användas som parkering mellan 1 april och 31 september. Under vinterhalvåret kommer den att vara stängd eller eventuellt användas som uppställningsyta för ca 35 småbåtar.

Det genererade antalet fordonsrörelser per dygn redovisas i tabell nedan uppdelat per månad. ÅDT är beräknat för 2 fordonsrörelser utifrån den uppskattade beläggningen för respektive månad. Fordonsrörelser för månaderna mars och oktober avser enbart flytt av småbåtar vid upptagning och isättning och bortses om parkeringsytan ej används som vinterförvaring.

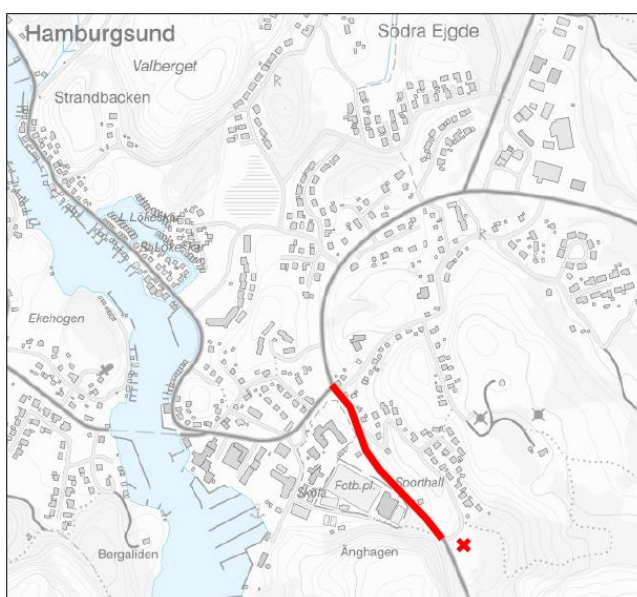
Tabell Fordonsrörelser per dygn och månad uppskattade av Tanums kommun (Gata och trafikutredning, 2025).

Månad	Parkerade fordon/dag	ÅDT/dag
Mars	35 (båtar)	70
April	30	60
Maj	30	60
Juni	40	80
Juli (högsäsong)	80	160
Augusti	35	70
September	10	20
Oktober	35 (båtar)	70

Den nya parkeringsytan kommer främst att påverka Kvarnbergsvägen och korsningen till väg 900. Trafikflödet i korsningen kommer under juli månad att uppgå till 293 fordonsrörelser per dygn (133+160=293). Korsningen bedöms inte behöva åtgärder på grund av den tillkommande trafikmängden till

parkeringsytan. Korsningen uppfyller VGUs krav och råd för enskild anslutning typ A1. Korsningstyp A1 rekommenderas när dimensionerande ÅDT överstiger 100 fordon per dygn.

Parkeringsens påverkan på väg 900 bedöms vara låg, främst eftersom det tillkommande flödet i förhållande till befintligt flöde är litet. Det tillkommande trafikflödet kommer enbart att påverka väg 900 på sträckan mellan korsningen till Kvarnbergsvägen och korsningen till Hamburgsund centrum. Eftersom det finns tre större vägar som leder in till Hamburgsund centrum kan antagande görs att fordonsrörelser till och från parkeringen delas lika per dessa tre vägar. Fordon som ska till parkeringsytan och kommer söder ifrån svänger av väg 900 tidigare än vad de gör när målet är att nå parkeringar i centrum. Belastningen för vägsträckan kommer därmed att minska motsvarande en tredjedel av de fordonsrörelser som den nya parkeringen genererar. Fordon som kommer norr och öster ifrån kommer att behöva köra en längre sträcka än tidigare på väg 900 för att nå den nya parkeringen. Belastningen för vägsträckan kommer därmed att öka motsvarande två tredjedelar av de fordonsrörelser som den nya parkeringen genererar. Sträckan kan därför uppskattas få en total ökad belastning motsvarande en tredjedel av de tillkommande fordonsrörelserna från parkeringsytan, alltså som mest 60 fordonsrörelser per dygn.



Markerad linje visar vägsträcka där trafikflödet påverkas av parkeringen. Planområde markerat med rött kryss (Gata och trafikutredning, 2025).

Ny parkering

Parkeringsytan föreslås anslutas till Kvarnbergsvägen med en 5 meter bred köryta, vidare benämnd "anslutningsgatan". Anslutningsgatan placeras 32 meter från korsningen mellan Kvarnbergsvägen och Trafikverkets väg 900. Anslutningsgatans korsning till Kvarnbergsvägen dimensioneras efter typfordon LOS (oljebil, sopbil och liknande) med 9 meter radie i

PLANBESKRIVNING Datum 2026-03-18

Detaljplan för del av Hamburgsund 13:22, infartsparkering söder

PLAN.2024.143

korsningskurvor. Parkeringsytan har kontrollerats för typfordon P (personbil). Vid behov av framkomlighet för större fordon än personbil kan parkering inte ske närmast anslutningsgatans anslutning till parkeringsytan.

Längslutningen vid anslutning till Kvarnbergsvägen uppgår till 3,5 procent. Cirka 6 meter från Kvarnbergsvägens väggkant övergår anslutningsgatan till 9,5 procent längslutning en kortare sträcka för att ansluta till parkeringsytans föreslagna nivå. För att maximera parkeringsytan föreslås att höjdskillnad mellan anslutningsgatan och parkeringsytan anpassas med stödmur. Anslutningsgatan bör förses med vägräcke vid stödmur.

Parkeringsytan inrymmer 4 parkeringsrader som sträcker sig i nord-sydlig riktning. Upplägget medför den mest platseffektiva lösningen med en mindre yta som tas i anspråk vilket ur geotekniska förutsättning är fördelaktigt. Ytan som föreslås är 34 meter bred och 68 meter lång. Totalt inrymmer ytan 88 parkeringsplatser med måtten 2,5 meters bredd och 5 meters djup. Avståndet mellan parkeringsrader är 6,5 meter, vilket är minsta fria måttet enligt Göteborgs Tekniska Handbok.

Parkeringsytan är höjdsatt och kontrollerad för en total överbyggnad på 600 millimeter. Tjockleken är uppdelad i 250 millimeter slitlager och bärlager samt 350 millimeter öppet bärlager.

Parkeringsytan har en 3,5 procent längslutning i öst-västlig riktning. I nord-sydlig riktning varierar längslutningen mellan 2,5 procent till 4 procent för att följa befintlig terräng och minska stora uppfyllnader. Vid parkeringsytans sydöstra hörn har ytan höjdsatts med hänsyn till att möjliggöra utlopp från det öppna bärlagret till befintligt dike öster om parkeringsytan. Längslutningen är som minst 0,5 procent.

Sikt utfart från ny parkering

Parkeringsanslutning till Kvarnbergsvägen har kontrollerats för utfartssikt enligt Göteborgs Tekniska handbok. Fri sikt innebär vid hastigheten 40 km/h en triangel om 25x3 meter på respektive sida räknat från körbanekant. Siktskymmande föremål bör ej placeras inom triangeln.

Ny gångväg och passage

För att möjliggöra gångtrafik till den nya parkeringsytan har befintliga gångstråk justerats. I dagsläget finns en trottoar utmed Kvarnbergsvägen. Trottoaren avslutas i södra änden av korsningen till väg 900. På den västra sidan om väg 900 planeras det för en gång- och cykelväg. Gång- och cykelvägen ansluter i dess norra ände, strax norr om korsningen mellan väg 900 och Kvarnbergsvägen, till befintlig gångväg mot Hamburgsunds centrum. För att skapa en tryggare gångväg för gående föreslås att trottoaren utmed Kvarnbergsvägen ersätts med en gångväg i grönytan norr om Kvarnbergsvägen. Vid gångvägens korsning av väg 900 anläggs en

gångpassage med eftergivliga pollare. Den föreslagna gångvägen ansluter till befintlig gångväg mot centrum. Passagen föreslås vara 3 meter bred. Gångvägen i gröntan föreslås vara 2,5 meter bred inklusive stödremсор.



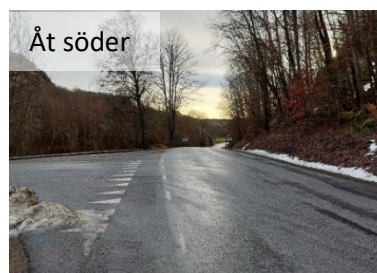
Blå linje kommande cykelled som Trafikverket kommer bygga ut. Rödlinje befintlig trottoar. Grönlina ny gångväg mot centrum. Gul linje befintlig gångväg mot centrum. Kryss utfart för parkering. (Gata och trafikutredning 2025).



Gångpassage med pollare T-30-1-01 (Gata och trafikutredning, 2025).

Sikt ny gångpassage över väg 900

Gångpassagen över väg 900 har kontrollerats för sikt enligt VGU krav och råd. Fri sikt innebär vid hastigheten 40 km/h en triangel om 45x5 meter på respektive sida räknat från centrum gångväg. Siktskymmande föremål bör ej placeras inom triangeln. För att uppfylla fri sikt i passagen krävs åtgärder i berg åt norr (röd ring bilder nedan).



Gångpassagen har även kontrollerats för stoppsikt för fordon körande på väg 900 i riktning mot gångpassagen enligt VGU krav. Stoppsikten är kontrollerad för 55 meter i hastighet 40 km/h från passagens respektive sida och bedöms tillräcklig.

Gångpassagen placeras inom sikttriangel för fordonstrafik som väjer i korsning mellan väg 900 och Kvarnbergsvägen, varpå siktskymmande föremål ej bör placeras vid passagen samt cirka 2 meter från passage in på gångvägen.

Sikt gångpassage över Kvarnbergsvägen

Där befintlig trottoar utmed Kvarnbergsvägen avslutas norr om anslutningen till parkeringsytan och ledas över till grönytan norr om Kvarnbergsvägen har stoppsikt enligt VGU krav kontrollerats. Stoppsikten är kontrollerad för 55 meter i hastighet 40 km/h från passagens respektive sida och bedöms tillräcklig.

Eftersom Kvarnbergsvägen är en enskild väg behöver inte samma krav ställas på passagen över vägen som vid gångpassagen över väg 900. Passagen uppfyller inte krav i VGU för siktområde vid GCM-korsning (sikttriangel 45x5 meter för gående) sett till befintlig terräng. Åtgärder för att sikttriangeln ska uppfyllas medför stora åtgärder i berg nordväst om passagen. Sträckan mellan passagen och väg 900 uppfyller inte kravet i VGU på stoppsikt om 55 meter. Sträckan som finns bedöms dock tillräcklig med hänsyn till att fordon mest troligt inte har en hastighet på 40 km/h vid sväng från väg 900. Tillkommande trafik till den nya parkeringen kommer inte passera gångpassagen.

Läs mer under avsnitt Konsekvenser

Barnkonsekvensanalys

Miljö- och byggnadsnämnden har antagit en riktlinje för att stärka barnrättsperspektivet i detaljplaneprocessen (2022-12-06, §223). Det har tidigt i planprocessen genomförts en undersökning om barns bästa (internt verktyg). Underlag för bedömningen är trygghetsvandringar som genomförts med skolbarn samt utifrån platsbesök i området.

Det bedöms inte behöva genomföras några särskilda insatser eller tas fram någon barnkonsekvensanalys inom ramen för detaljplanen då kommunen inledningsvis har identifierat frågan om trafiksäkerhet. Detaljplanen säkerställer en trafiksäker gångpassage över allmän väg 900 och ny gångväg, vilket ökar trafiksäkerheten för barn och unga när de själva ska ta sig vidare mot olika målpunkter, inga andra områden bedöms påverka barn och unga. Kojan i skogen kommer fortsatt kunna finnas kvar.

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Kommunala – planeringsförutsättningar

Detaljplan

Del av området omfattas av förslag till byggnadsplan, idag kallad detaljplan. En detaljplan gäller tills den upphävs, ersätts eller ändras. Ändring av detaljplan omfattar förändring, borttagande och införande av nya bestämmelser inom ett detaljplanelagt område samt upphävande av en geografisk del av en detaljplan.

När rubricerad detaljplan vunnit laga kraft kommer delar av gällande detaljplanen utgå och ersättas inom området för planförslaget.

Översiktsplan

I översiktsplan (ÖP) 2030 ligger området inom samhällsområdet för Hamburgsund. Enligt ska alla samhällen inom kommunen ha möjlighet att utvecklas... Grönområden i anslutning till samhällena är viktiga... Viktiga frågor för Hamburgsund är bland annat parkering.

Enligt den fördjupade översiktsplanen för Hamburgsund och Hamburgö (2008) är rekommendationen R15 Parkering.

Planläggningen bedöms stämma överens med kommunens översiktsplaner.

Riksintressen – planeringsförutsättningar

God hushållning

3 kap. 1 § MB. Mark- och vattenområden skall användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företråde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning.

Naturvård

Sydväst om området finns ett område av riksintresse för naturvård enligt 3 kap. 6 § MB – NRO-14-037 ”Fjällbacka och Grebbestads kust och skärgård”.

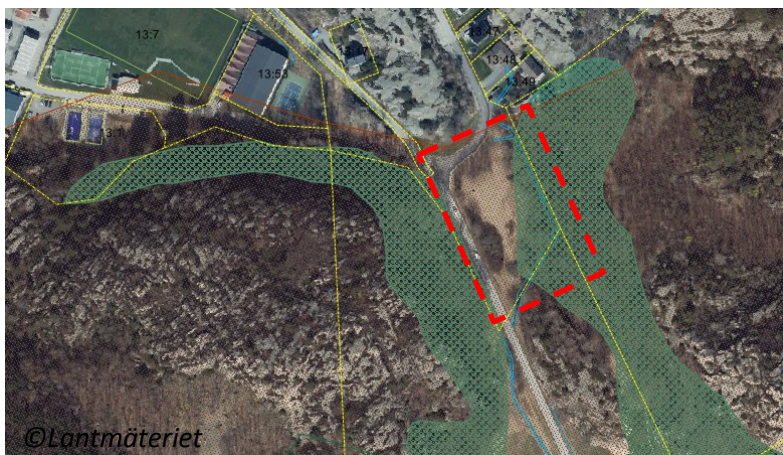
Det allmänna värdeomdömet beskrivs:

Ett variationsrikt och representativt skärgårdslandskap med hög biologisk mångfald knuten till såväl den marina miljön som till lövskogar och olika former av naturbetesmarker. Stora delar av området ingår i EU:s nätverk Natura 2000 och är således av europeiskt intresse när det gäller bevarandet av växt- och djurarter knutna till de naturtyper som ligger till grund för riksintresset.



Riksintresset i blått och planområdet inom rött.

Området omfattas av regionalt värdefulla odlingslandskap *Bohusläns randlövaskogar* utpekade av Länsstyrelsen, natur typ *Skog och annan träd bärande mark*. Inom området finns även lövskog enligt rapporten *Lövskogar i Tanum kommun*. Området hyser en naturvärdesklass 3.



Avgränsningen för naturvård *Bohusläns randlövaskogar* i brunt, lövskog i grönt och planområdet inom rött.

I kartunderlag från Naturvårdsverket finns information om ett *Landskapsbildsskyddsområde*. Skyddsområdet ligger väster om planområdet.



Avgränsningen för landskapsbildsskyddsområde i brunt och planområdet inom rött. Källa: Naturvårdsverket.

Friluftsliv

Angränsande i väster finns ett område av riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap. 6 § MB – FO 30:1 ”Norra Bohusläns kust – inre kustzonen”.

Beskrivning av områdets värden:

Delområde 30:1 omfattar fastlandet, intilliggande öar samt större öar med fast landförbindelse... Gästhamnar, service och provianteringsmöjligheter finns på ett flertal orter utmed kusten som... Hamburgsund... Ett varierat kulturlandskap med bebyggelsemiljöer som speglar olika näringar och människans användning av landskapet. Ett småskaligt och varierat jordbrukslandskap. Ett rikt och ibland öppet landskap med betande djur på öar och strandängar. Intresseväckande natur- och kulturvärden. Orördhet längst ut i kustbandet. Stillhet och tystnad. Tilltalande landskapsbild...



Riksintresset i brun/grått och planområdet inom rött.

Turism och rörligt friluftsliv

Området berörs i sin helhet av riksintresse för turism och rörligt friluftsliv enligt 4 kap. 2 § MB – Norra Bohuslän.

Det geografiska område som behandlas är *Bohusläns skärgård med en kustremsa om ca tre kilometers bredd* - den kust som omfattas av bestämmelserna i 4 kap MB. Detta område ingår i en av de kuststräckor i Sverige där riksdagen har bestämt att mark och vatten endast får användas på ett sätt som *inte påtagligt skadar* de samlade natur- och kulturvärdena.

Mera konkret skall vi värna om att vi fortfarande skall kunna uppleva den kulturpräglade orördheten. Denna karaktär skall kunna förändras försiktigt och påverkas med vår tids tillskott, men fortfarande på så sätt att möjligheten att kunna uppleva den tidigare karaktären bibehålls. Strävanden av denna typ har fått en framträdande ställning i de inledande bestämmelserna i miljöbalken.

Reglerna i 4 kap MB gör det möjligt att utveckla kusten i Bohuslän för framtiden både med hänsyn till speciella objekt och till de större karaktärsdragen i natur- och kulturlandskapet. Resultatet måste emellertid alltid bli att det ursprungliga landskapet och tidigare generationers kulturpåverkan i stor utsträckning skall lämnas kvar och synas. Särskilt skall sammanhängande partier av ursprunglig eller äldre karaktär bestå, också natur- och kultursammanhang som inte omnämns i någon värdeförteckning bör i det sammanhanget beaktas vid bedömningar.

Obruten kust

Området berörs i sin helhet av riksintresse för obruten kust enligt 4 kap. 3 § MB – Kustområdet och skärgården i Bohuslän.

Det geografiska område som behandlas är *Bohusläns skärgård med en kustremsa om ca tre kilometers bredd* - den kust som omfattas av bestämmelserna i 4 kap MB. Detta område ingår i en av de kuststräckor i Sverige där riksdagen har bestämt att mark och vatten endast får användas på ett sätt som *inte påtagligt skadar* de samlade natur- och kulturvärdena.

Mera konkret skall vi värna om att vi fortfarande skall kunna uppleva den kulturpräglade orördheten. Denna karaktär skall kunna förändras försiktigt och påverkas med vår tids tillskott, men fortfarande på så sätt att möjligheten att kunna uppleva den tidigare karaktären bibehålls. Strävanden av denna typ har fått en framträdande ställning i de inledande bestämmelserna i miljöbalken.

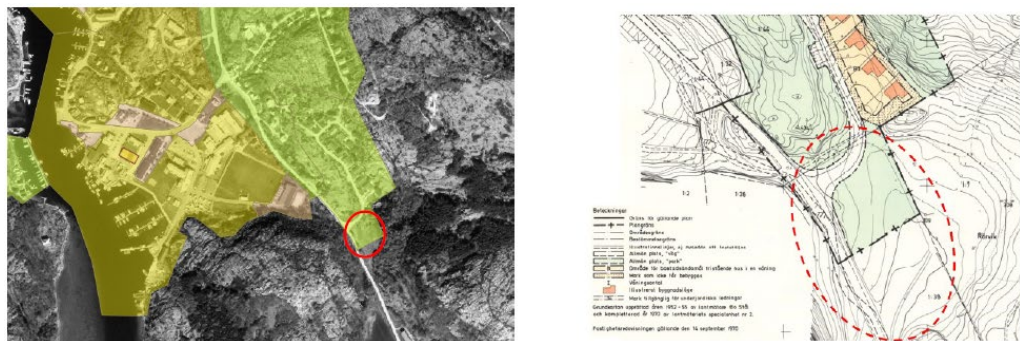
Natura 2000

Recipienten berörs inte av något Natura 2000-område enligt 4 kap. 8 § MB eller något särskilt skyddat område enligt 7 kap. 27 §.

Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken – planeringsförutsättningar

Jordbruksmark

Kommunen har tagit fram en historisk beskrivning med hänsyn till jordbruksmark (2025-02-18). Området har historiskt brukats, med över tid har omkringliggande områden inom samhället planlagts och byggts ut. Del av området omfattas av en gällande detaljplan från 1970, vilken medger allmän plats park och en väg.



Planlagt område. Område som ingår planläggning i rött (Historisk beskrivning jordbruksmark, 2025).

Kommunens bedömning är att området inte omfattas av jordbruksmark enligt 3 kap. 4 § miljöbalken. Området är planlagt sen 1970 talet och är ett strategiskt område som bidrar till en god samhällsutveckling för Hamburgsund. Att tillskapa en god och trygg bebyggd miljö är parkeringar i bra lägen avgörande. Att tillskapa en infartsparkering bidrar till en bättre trafikmiljö i centrala Hamburgsund, vilket anses vara ett väsentligt allmänt samhällsintresse. Det finns bra förutsättningar för området då avstånden är korta och det finns strukturer för oskyddade trafikanter att nyttja. Området ligger nära diverse målpunkter och det finns inte några konkurrerande intressen i området. Området ha stöd i kommunens fördjupade översiktsplan.

Trafikverket håller på att bygga en cykelled mellan Hamburgsund och Slottet som bidrar med en positiv utveckling för platsen som helhet.

Miljökvalitetsnormer – planeringsförutsättningar

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt styrmedel som anger lägsta godtagbara miljökvalitet för mark, vatten, luft eller miljön i övrigt inom ett visst geografiskt område som meddelats av Regeringen. Normerna reglerar inte vad som är tillåtet att släppa ut, utan den miljökvalitet som ska finnas eller uppnås. Miljökvalitetsnormerna syftar till att skydda människors hälsa och miljön samt att uppfylla krav som ställs genom vårt medlemskap i EU. Enligt 5 kap. miljöbalken ska miljökvalitetsnormer iakttas vid planering och planläggning.

PLANBESKRIVNING Datum 2026-03-18

Detaljplan för del av Hamburgsund 13:22, infartsparkering söder

PLAN.2024.143

Luft (MKN)

I luftkvalitetsförordningen (2010:477) återfinns de svenska miljökvalitetsnormerna för utomhusluft. Normerna bidrar till att skydda människors hälsa och miljön samt att uppfylla krav i EU-direktiven 2008/50/EG och 2004/107/EG. Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft gäller i hela landet. Med utomhusluft avses enligt förordningen utomhusluften med undantag för arbetsplatser samt vägtunnlar och tunnlar för spårbunden trafik. Generellt sett så har luftkvaliteten på landsbygden förbättrats avsevärt de senaste decennierna och ämnena är betydligt längre än gällande gräns- och målvärden.

Vatten (MKN)

Miljökvalitetsnormer för vatten omfattar ytvatten (sjöar, vattendrag och kustvatten) och grundvatten. Syftet med normerna är att säkra Sveriges vattenkvalitet. En miljökvalitetsnorm för vatten beskriver den kvalitet en så kallad vattenförekomst ska ha nått vid en viss tidpunkt. Huvudregeln är att alla vattenförekomster ska uppnå det som inom vattenförvaltning kallas god status. En norm anger en lägstanivå. Vattenförekomsten får alltså inte påverkas av en verksamhet på så sätt att kvaliteten blir sämre än den status som anges i normen.

Det är vattendelegationen vid Vattenmyndigheten i respektive distrikt som beslutar om miljökvalitetsnormerna för en vattenförekomst. Genom normerna ställer delegationerna krav på ekologisk och kemisk kvalitet i ytvatten, och krav på kemisk kvalitet och vattentillgång för grundvatten.

Enligt VISS (vatteninformationssystem Sverige) har vattenförekomsten statusklass:

- Ekologisk status för ytvatten Måttlig status 
- Ekologisk status för kustvatten Måttlig status 
- Kemisk status för ytvatten Uppnår ej god status 
- Kemisk status för kustvatten Uppnår ej god status 

Enligt VISS (vatteninformationssystem Sverige) har vattenförekomsten kvalitetskrav:

- Ekologisk status och kvalitetskrav för kustvatten
God ekologisk status med tidsundantag 
- Kemisk status och kvalitetskrav för kustvatten
God ekologisk status med tidsfrist till 2027 

Läs mer under avsnitt Konsekvenser

Buller (MKN)

För att en god miljö kvalitet ska nås utanför bostäder bör nivåer av buller understiga de riktvärden som finns i Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. I Förordning (2004:675) om omgivningsbuller är det reglerat hur kartläggning av omgivningsbuller samt upprättande och fastställande av åtgärdsprogram ska ske för att eftersträva att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa (miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap. 2 § första stycket 4 miljöbalken).

Kommuner med en befolkning på över 100 000 invånare ska vart femte år göra bullerkartläggningar och därefter fastställa åtgärdsprogram för att minska bullerstörningar. Tanums kommun berörs inte av MKN för buller.

Miljö – planeringsförutsättningar

Strandskydd

Området omfattas inte av strandskydd.

Dagvatten

Dagvatten är regnvatten och smältvatten från tak och andra hårda ytor. Det sköljer med sig föroreningar och kan orsaka översvämningar.

Under naturliga förhållanden tas regn- och smältvatten upp av växter, eller renas när det rinner genom marken innan det når hav, sjöar eller grundvattnet. I områden med många tak och hårdgjorda ytor (gator och berg) färdas dagvattnet snabbare än områden som kan absorbera och fördröja det. Dagvattnets innehåll av föroreningar samt ökade flöden skapar problem som behöver redas ut.

För att fördröja dagvattnet föreslås att parkeringens bärlager nyttjas. Eftersom utbyggnaden möjliggör för permeabel yta som senare ska kunna asfalteras, görs beräkningar för att säkerställa att det mest svåruppnåeliga kravet uppnås gällande rening och fördröjning. Det innebär att kraven för asfalt kommer att behöva uppfyllas.

Beräkningar visar att totalt 29 m³ fritt dagvatten kommer att behöva fördröjas. Om hela parkeringens yta som är föreslagen att vara cirka 2300 m² anläggs med bärlager kommer ett 4 centimeters djup med bärlager att behöva kunna fyllas upp med dagvatten för att uppnå kravet. I beräkningen är volymen som makadam/sprängsten upptar medräknad.

Läs mer under avsnitt Konsekvenser

Hälsa och säkerhet – planeringsförutsättningar

Länsstyrelsen ska under planprocessen och med hänsyn till PBL ge råd om allmänna intressen såsom att beakta och förebygga risker för översvämning, ras, skred och erosion. Länsstyrelsen har också tillsynsansvar över kommunens beslut om detaljplaner och kan med hänvisning till risken för olyckor, översvämning eller erosion överpröva och upphäva beslut om detaljplan.

Omgivningsbuller

Om en detaljplan avser en eller flera bostadsbyggnader ska redovisningen, om det inte anses obehövt med hänsyn till bullersituationen, innehålla en redovisning av beräknade värden för omgivningsbuller vid bostadsbyggnadens fasad och vid en eventuell uteplats enligt 4 kap. 33 a § PBL.

Efterklang har tagit fram en bullerutredning i samband med planläggningen av en långtidsparkering i södra delen av Hamburgsund.

Enligt beräkningarna visar resultaten att det inte finns några betydande skillnader i bullernivåer.

Läs mer under avsnitt > Planeringsunderlag > Bullerutredning

Läs mer under avsnitt Konsekvenser

Risk för olyckor

En planläggning av en långtidsparkering kommer medföra att oskyddade trafikanter kommer behöva passera allmän väg 900. Det har tagits fram en gata och trafikutredning som undersöker förutsättningarna för en trafiksäker gångpassage.

Det krävs åtgärder kopplat till siktsträckor. Det går att genomföra en trafiksäkerpassage då den även ska utformas med medgivna pollare.

Det krävs dialog med Trafikverket med hänsyn till åtgärder som krävs för att förbättra sikten.

Läs mer under avsnitt > Planeringsunderlag > Trafikutredning

Läs mer under avsnitt Konsekvenser

Risk för översvämning

En planläggning av en långtidsparkering kommer innebära att mark som idag utgöra av gräs och ängsmark kommer förändras. Det går att utforma området så det inte översvämmas. Det handlar om att få till en längslutning mot befintligt dike så vatten kan rinna av. Inom området kommer det inte uppföras någon byggnad som kan skadas vid översvämning.

Läs mer under avsnitt > Planeringsunderlag > Dagvattenutredning

Läs mer under avsnitt Konsekvenser

Risk för erosion

En planläggning av en långtidsparkering kommer innebära att mark som idag utgöra av gräs och ängsmark kommer förändras. Det kommer behöva genomföras åtgärder i befintligt dike med hänsyn till risken för erosion.

Läs mer under avsnitt > Planeringsunderlag > Dagvattenutredning

Läs mer under avsnitt Konsekvenser

Risk för skred

En planläggning av en långtidsparkering kommer innebära att mark som idag utgöra av gräs och ängsmark kommer förändras. Det kommer behöva genomföras åtgärder inom del av området med hänsyn till stabilitet. Området är relativt flackt och ett skred skulle inte innebära stora konsekvenser.

Läs mer under avsnitt > Planeringsunderlag > Geotekniskutredning

Läs mer under avsnitt Konsekvenser

Risk för ras

En planläggning av en långtidsparkering kommer innebära att mark som idag utgöra av gräs och ängsmark kommer förändras. I närområdet finns berg i dagen och block. Dessa miljöer ligger utanför planområdet och det finns inte någon risk att det sker något ras som påverkar området.

Läs mer under avsnitt > Planeringsunderlag > Geotekniskutredning

Läs mer under avsnitt Konsekvenser

Geotekniska förhållanden – planeringsförutsättningar

Geoteknik är läran om jords och bergs tekniska egenskaper samt hur man använder den kunskapen vid planering och byggande, inklusive tekniska lösningar och byggmetoder.

AFRY har tagit fram en geoteknisk utredning i samband med planläggningen av en långtidsparkering i södra delen av Hamburgsund.

Det kommer krävas åtgärder med hänsyn till stabilitet inom delar av området.

Läs mer under avsnitt > Planeringsunderlag > Geotekniskutredning

Läs mer under avsnitt Konsekvenser

Hydrologiska förhållanden – planeringsförutsättningar

Hydrologi är läran om vattnet på jordens landområden - dess förekomst, fördelning, egenskaper och inte minst kretslopp. Den hydrologiska läran omfattar vattnets cirkulation mellan hav, atmosfär och landområden.

Infiltration kallas processen när nederbörd tränger ner i marken.

AFRY har tagit fram en dagvattenutredning i samband med planläggningen av en långtidsparkering i södra delen av Hamburgsund.

Det finns förslag på att utforma parkeringen med genomsläppligt underlag.

Läs mer under avsnitt > Planeringsunderlag > Dagvattenutredning

Läs mer under avsnitt Konsekvenser

Kulturmiljö – planeringsförutsättningar

Området finns inte utpekad i någon kommunal kulturmiljö.

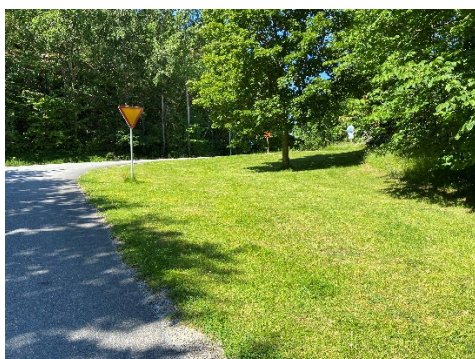
Fornlämningar

I mejlkorrespondens med Länsstyrelsen 2024-03-08 framgår är att det inte finns någon risk för okända fornlämningar i eller i dess närhet. År 2019 gjorde Rio Kulturlandskapet en arkeologisk utredning strax söder om planområdet, som visade att inga fornlämningar kan förväntas i området intill vägen.

Det har inte tagits fram en särskild arkeologisk utredning med hänsyn till arbetet med detaljplanen.

Fysisk miljö – planeringsförutsättningar

Mark och vegetation





Området kommer anslutas mot en befintlig infart. Området är delvis igenväxt och ligger lägre än omgivningen. Området lutat från cirka 15 meter i norr till cirka 10 meter i söder. I öster rinner en bäck med utlopp under väg 900 och vidare åt söder.

Bebyggelseområden – bostäder



Området ligger i södra delen av Hamburgsund samhällsområde, vid infarten Kvarnbergsvägen som leder till ett bostadsområde.

Bebyggelseområden – verksamheter

Väster om allmän väg ligger Hamburgsundsskolan och fotbollsplan. I de centrala delarna ligger även diverse butiker.

Friitor och rekreationsområden



Det finns en befintlig och upptrampad stig som leder vidare ut i ett samhällsnära rekreationsområde. Åt väster, mer centralt, finns en fotbollsplan samt padelbana.

Tillgänglighet

Funktionsvariationsperspektivet ska lyftas i ett tidigt skede i planeringsprocessen för att skapa ett samhälle som är tillgängligt och användbart för alla oavsett ålder eller funktionsvariation. Om frågan finns med från start leder det oftast till bättre lösningar som gynnar många olika grupper i samhället.

Området ligger i södra delen av samhället för Hamburgsund det finns goda förutsättningar för god tillgänglighet till och från området genom befintliga strukturer för gång- och cykelvägar.

Sociala – planeringsföresättningar

Barnrättsperspektiv

FN:s konvention om barnets rättigheter består av 54 artiklar och ska ses som en helhet. Ett barnrättsperspektiv motsvarar konventionens barnsyn och innebär att barnet inte får diskrimineras på någon grund (artikel 2), att barnets bästa ska bedömas och beaktas vid alla åtgärder som rör barn (artikel 3), att barnet har rätt till liv, överlevnad och utveckling (artikel 6) och att barnet får möjlighet att säga sin mening och få den respekterad (artikel 12). Det handlar även om att

avsätta resurser för barn och unga (artikel 4) och att barn, unga och vuxna har goda kunskaper om barnets rättigheter (artikel 42).

Miljö- och byggnadsnämnden har antagit en riktlinje för att stärka ett barnrättsperspektiv (2022-12-06, §223). Vid beslut om att starta arbetet med detaljplan skickas en enkät ut där barn och unga särskilt uppmuntras att lämna information om området som det ser ut och används idag. Det ställs även en fråga om något saknas, som arbetet med detaljplanen kan behöva hantera eller om det kan hanteras vid genomförandet. Inom ramen för enkäten för att inhämta kunskap skickats ut och har det inkommit ett svar, dock inte från något barn, och det handlar om trafiksäkerheten för en övergång på allmän väg.

Inom ramen för arbetet med detaljplanen har det genomförts en undersökning om barns bästa (internt verktyg) och det anses inte nödvändigt att ta fram någon särskild barnkonsekvensbeskrivning.

Frågeställningar som hanteras inom ramen för detaljplanen kopplat till barn och unga handlar om en trafiksäker gångpassage, tillgänglighet till skogen och tydliga strukturer för oskyddade trafikanter.

Jämlikhet

Propositionen Nationellt mål och inriktning för funktionspolitiken (jfr prop. 2016/17:188) pekar ut fyra områden som bidrar till att nå funktionshinderpolitikens nationella mål. Två exempel på områden som är av särskild relevans för fysisk planering är:

- Principen om universell utformning (tillgänglighet för alla)
- Befintliga brister i tillgängligheten.

Området ligger central, är flackt och ligger nära målpunkter med bra trafiksäkra strukturer för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga att röra sig emellan. Från parkeringen kommer till/uppfaren ha en längslutning. Längs en kortare sträcka kommer denna ha 9,5 %, vilket kan vara mycket för personer med viss typ av funktionsvariation och rullstolsburna: Lutningen uppfyller de krav på lutning som Tanums kommun har.

Frågeställningar som hanteras inom ramen för detaljplanen kopplat till jämlikhet handlar om en trafiksäker gångpassage, tillgänglighet till och från området samt tydliga strukturer med god beläggning för oskyddade trafikanter.

Teknik - planeringsförutsättningar

Vatten och avlopp

Området ska inte kopplas på nätet för vatten och avlopp.

El, tele och elektronisk kommunikation

Inledningsvis i planarbetet har en kontakt tagit med Ellevio (2024-08-16) och det finns kapacitet i nätet om det ska uppföras elbilstolpar. Vart en anslutning i så fall sker är oklart då en anmälan måste lämnas in först.

Service - planeringsförutsättningar

Inom en radie på cirka 500 meter finns diverse service i form av mat-/servicebutiker, restauranger, skola, förskola, bibliotek och idrottsanläggningar med mera.

Längre åt norr finns ett verksamhetsområde med diverse handel och återvinningscentral.

Trafik - planeringsförutsättningar

Fordonstrafik

AFRY har tagit fram en gata och trafikutredning i samband med planläggningen av en långtidsparkering i södra delen av Hamburgsund.

Kvarnbergsvägen är en enskild väg som underhålls av kommunen sen lång tid tillbaka. Länsväg (väg 900) är en statlig väg där Trafikverket är väghållare.

Det finns en skillnad i trafikrörelser mellan hög- och lågsäsong. Det finns kapacitet i omkringliggande vägnät för att uppföra en långtidsparkering.

Det finns inte någon information om att väg 900 hanterar farligt gods.

Läs mer under avsnitt > Planeringsunderlag > Dagvattenutredning

Läs mer under avsnitt Konsekvenser

Kollektivtrafik

Närmsta hållplatsläget är hållplats Hamburgsund centrum och ligger cirka 400 meter väster om parkeringen. Hållplatsen trafikeras primärt av linje 875 och 872 samt av närtrafik. Närtrafik finns att nyttja mellan kl 9-22.30 måndag till fredag.

Hållplats Myren ligger cirka 700 meter norr om parkeringen och trafikeras primärt av linje 875 och 872.

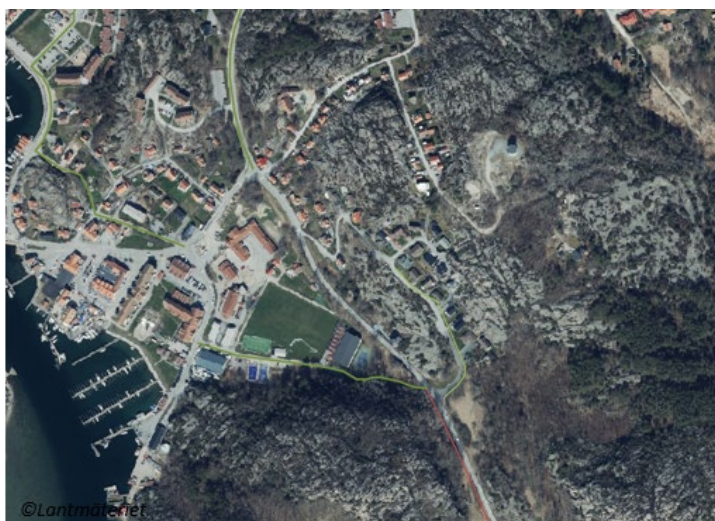
Planen medför ingen justering av kollektivtrafiken i området.

I samband med nytt trafikavtal i området (juni år 2026) förändras trafiken något, dock inga stora justeringar att vänta avseende linjenummer eller utbud.

Parkering

Under sommarsäsongen finns ett behov av parkeringar. Den finns 15 parkeringar i bostadsområdet, en bit in på Kvarnbergsvägen, och det finns parkeringar utspritt i centrum och vid området Hammaren.

Gång- och cykeltrafik



Befintliga strukturer i grönt. Ny struktur i rött.

Det finns befintliga strukturer för oskyddade trafikanter att röra sig på.

Trafikverket håller på att genomföra en ny dragning av cykelled längs väg 900, mellan Hamburgsund och Slottet.

Det finns förutsättningar för att skapa en ny trafiksäker gångpassage över väg 900. Denna behöver hanteras i samråd med Trafikverket.

Läs mer under avsnitt > Planeringsunderlag > Trafikutredning

Läs mer under avsnitt Konsekvenser

Annat – planeringsförutsättningar

Laddinfrastrukturplan

Kommunfullmäktige har 2024-06-24 § 104 godkänt en laddinfrastrukturplan med syfte att bland annat skapa förutsättningar att bygga upp en infrastruktur för laddning av elfordon för allmänhet på kommunala mark.

Efterfrågan på publik laddning är stor i hela gränsregionen, inte minst med tanke på Norges elbilsutveckling. En ökad tillgång på publik laddning möjliggör hållbar arbetspendling samt stärker turism och landsbygdsföretagande.

För turister, besökare och förbipasserande är det viktigt att kunna ladda på destinationen och längst vägen. Sådan typ av laddning sker i en kombination av både normalladdare och snabbladdare. Snabbladdare bör i första hand finnas i nära anslutning till restauranger, shopping och turistmål. Normalladdare är mest lämpad på platser där användaren stannar länge, exempelvis arbetsplatser, pendelparkeringar och boendeparkeringar. Semisnabbladdare (ibland kallad normalladdning) är mest lämpade vid turistdestinationer, idrottsanläggningar, arbetsplatser med mera.

För att en plats ska vara aktuell för en publik laddstation bör tre kriterier uppfyllas:

1. Platsen är välbesökt

Här kan det handla både om en plats som är välbesökt idag eller om en plats där kommunen vill öka besöksantalet. En plats som har många mindre funktioner kan utgöra en välbesökt plats.

2. Besökaren stannar tillräckligt länge

Här handlar det om att titta på hur länge den genomsnittligabesökaren stannar på platsen och göra en bedömning av om man hinner ladda tillräckligt mycket för att det ska vara lönt att koppla in sin bil.

3. Besökaren har rest tillräckligt långt för att laddning ska ses som ett behov för både elbilar och laddhybrider

Här görs en bedömning av varifrån besökarna kommer. Har platsen ett upptagningsområde som sträcker sig utanför det direkta närområdet, till exempel tätorten, eller kanske till och med utanför kommungränsen eller regionen. Om de flesta besökarna reser bara några kilometer till platsen bedöms det inte som tillräckligt långt, medan om man åkt några mil kan det ses som tillräckligt långt i alla fall för laddhybrider.

Kommunen är begränsad i sin rådighet när det handlar om etablering av laddinfrastruktur. På privat mark har kommunen ingen rådighet över byggandet men kan påverka genom kommunikation och rådgivning. På kommunal mark kan kommunen upplåta marken till andra aktörer för att bygga laddinfrastruktur utifrån förutsättningarna på platsen.

Tanums kommun ska inte driva publik laddinfrastruktur i egen regi, utan verka för och möjliggöra för andra att etablera laddplatser, på platser där kommunen har rådighet.

Tanums kommun upplåter kommunal mark utifrån principen att tillgängliggöra platser för laddinfrastruktur och upplåta dem genom nyttjanderättsavtal till privata aktörer, laddföretag eller laddoperatörer, som i sin tur uppför laddplatser. Laddföretagen står för alla kostnader för arbete och material för att möjliggöra laddningen. Laddföretagen tar betalt för elenergin av besökaren och kommunen tar i förekommande fall parkeringsavgift för parkeringen.

Lokala trafikföreskrifter kan även nyttjas för att uppföra laddstolpe för att kunna sälja el.

KONSEKVENSER

Fastigheter och rättigheter – konsekvenser

I tabell nedan beskrivs konsekvenser som fastighetsbildningar, fastighetsregleringar och rättigheter som blir aktuella vid genomförande av detaljplanen.

Läs även under avsnitt > Genomförandefrågor

Fastighets-beteckning	Åtgärd/konsekvens	Övrigt
Hamburgsund 13:22	Fastighetsreglering av mark från enskilda markägare.	Kommunal fastighet
Kville-Rörvik 1:7	Fastighetsreglering av mark till kommunal fastighet.	Enskild fastighet
Kville-Rörvik 1:38	Fastighetsreglering av mark till kommunal fastighet.	Enskild fastighet
Hamburgsund S:6	Kan ”dödas” i samband med genomförande av detaljplanen då den inte har någon nytta. Ligger inom allmän väg 900. Är en fråga för Trafikverket.	Vägar Laga skifte akt 14-KVI-221
Hamburgsund GA:3	Kommunen sköter vägar och allmän plats idag. Del av GA:3 kan omprövas. Områden för allmän plats kommer ha kommunalt huvudmannaskap.	Väg och annan allmän plats Hamburgsunds Vägförening
Serv 1 1435IM-11/34891.1	Kan finnas kvar inom området för parkering så länge något inte är känslig för eventuella sättningar.	Servitut, Kraftledning, nätstation Till förmån för Ellevio AB Belastar Kville-Rörvik 1:38
Serv 2	Kan finnas kvar inom området för parkering så länge något inte är känslig för eventuella sättningar.	Servitut, Kraftledning

PLANBESKRIVNING Datum 2026-03-18

Detaljplan för del av Hamburgsund 13:22, infartsparkering söder

PLAN.2024.143

1435IM- 12/24034.1		Till förmån för Ellevio AB Belastar Kville-Rörvik 1:7
Serv 3 1435IM- 12/24050.1	Kan finnas kvar inom området för parkering så länge något inte är känslig för eventuella sättningar.	Servitut, Kraftledning Till förmån för Ellevio AB Belastar Kville-Rörvik 1:38
Serv 4 1435IM- 12/24054.1	Kan finnas kvar inom området för parkering så länge något inte är känslig för eventuella sättningar.	Servitut, Kraftledning, nätstation Till förmån för Ellevio AB Belastar Hamburgsund 13:22
Lr 1 1435-2259.1	Ledningar inom Hamburgsund 13:22 behöver flyttas.	Servitut, Vatten Till förmån för Tanums kommun Belastar Hamn 2:1 Kville-Rörvik 1:2 Kville-Rörvik 1:38

Natur – konsekvenser

Grönområde

Ett genomförande av detaljplanen kommer påverka en mindre del av randlövaskogen utpekad av Länsstyrelsen. Konsekvenserna anses bli små och kommer inte försämra situationen med hänsyn till naturvård.

Ett genomförande av detaljplanen kommer förändra delområde 3 utpekad i naturvärdesinventeringen. Området innehåller inte några värdearter och konsekvenserna bedöms bli små då området hyser ett lågt art- och naturvärde.

Bäcken ligger i västra delen av delområde 4 och längs denna krävs stabilitetshöjande åtgärder i form av erosionsskydd. Bäcken ska fortsatt vara kvar i sin nuvarande sträckning. Öster om bäcken finns blandlövskog, denna sida kommer inte påverkas av exploateringen då bäcken utgör gränsen för planområdet. Konsekvenserna inom planområdet bedöms bli små för delområde 4 då stora delar av värdet för området stäcker sig utanför mot öst.

Delområde 5 ligger helt utanför planområdet. Då delområdet inte alls omfattas av någon förändring med hänsyn till genomförandet bedöms inte några konsekvenser uppstå för kräldjur.

Av de 16 arter som möjligen eller troligen häckar i området är endast en liten del arter som nyttjar, eller kan nyttja, trädhåligheter. Dessa arter är blåmes, talgoxe, större hackspett och rödstjärt. Rödstjärten kan häcka i holkar och föredrar halvöppna miljöer så som glesa skogar, parker eller trädgårdar. Under inventeringen noterades rödstjärt oftare i de trädgårdsmiljöer som ligger i anslutning till inventeringsområdet snarare än i skogsmiljöerna inom inventeringsområdet. Större hackspett kan själv hacka ut sina bohål medan talgoxe och blåmes nyttjar redan befintliga håligheter. Den förhållandevis begränsade andelen av hålhäckande fåglar speglar det faktum att hålträd till stor del saknas inom inventeringsområdet. Endast i delområde 4 förekommer enstaka björkar med små håligheter.

Övriga möjliga eller troliga häckfåglar är sådana som själva bygger sin bon i buskar, grenklykor och liknande. Majoriteten av dessa arter lever främst av insekter vilket sannolikt speglar insektstillgången i den fuktiga igenväxningsmarken i naturvärdesbiotop 3 och de fuktiga skogsmiljöerna i naturvärdesbiotop 4.

Inventeringsområdet är litet och landskapet i närområdet kring inventeringsområdet hyser stora arealer av miljöer som liknar de som finns inom inventeringsområdet, är bedömningen att en exploatering av markerna i naturvärdesbiotop 3 eller 4 får en mycket marginell effekt på fågelfaunan lokalt. Samtliga arter bedöms ha goda möjligheter att hitta nya häckplatser i närområdet. Regional eller nationellt bedöms inga negativa effekter uppstå och

inga av de noterade arternas populationer bedöms påverkas i sitt naturliga utbredningsområde.



Delområden utpekade i naturvärdesinventeringen (delområde 3, 4 och 5). Planområdet i orange.

Den samlade bedömningen av konsekvenserna anses bli små då områden som hyser något högre värde inte ligger inom planområdet.

Ett genomförande av detaljplanen kommer påverka en mindre del av randlövaskogen utpekad av Länsstyrelsen, natur typ *Skog och annan trädbärande mark*. Dock anses konsekvensen bli små och inte försämra situationen med hänsyn till naturvård.

Blågrön infrastruktur innebär ett sammanhängande nätverk av ekologiskt funktionella miljöer på land och i vatten. Denna struktur innehåller spridningsvägar som ger växter och djur möjlighet att förflytta sig mellan sina livsmiljöer. I området kommer spridningsvägar fortsatt finnas kvar med möjlighet att förflytta sig mellan sina livsmiljöer. I området som kommer ingå förändring finns inte några spridningskorridorer eller funktionell miljö, utan dessa strukturer finns kopplat till bäcken och skogen i öster. Området i öster kommer fortsatt fungera som ett sammanhängande nätverk av ekologiskt funktionella miljöer på land och i vatten.

Landskapsbild

Ett genomförande av detaljplanen påverkar inte landskapsbilden negativt.

Miljö – konsekvenser

Miljöbedömning

Enligt 6 kap. 3 § miljöbalken ska kommunen göra en strategisk miljöbedömning, om genomförandet av planen, programmet eller ändringen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Ett genomförande antas inte innebära någon betydande miljöpåverkan.

Ställningstagande 4 kap. 33 b § plan- och bygglagen (2010:900)

Om detaljplanen inte kan antas innebära en betydande miljöpåverkan ska skälen för bedömningen anges i redovisningen.

Motiveringen utifrån miljöaspekterna *kulturvärden, naturvärden, sociala värden, materiella värden och risker för människors hälsa eller för miljön* anses planläggningen och ett genomförande inte påverka någon aspekt negativt.

Skäl för denna bedömning handlar om att området ligger avskilt omgivet av berg i dagen och har en tydlig koppling till Hamburgsund samhällsområde, stigen är ett intresse för kommunen att bevara. Området anses heller inte geografiskt vara stort eller vara av betydelse för allmänheten.

Dagvatten

Vid ett genomförande av detaljplanen kommer dagvatten hanteras på ett acceptabelt sätt enligt alternativ 1. Dagvattenflödet nedströms kommer inte öka och påverka närliggande områden. Befintligt dike kommer nyttjas och erosionsskydd kommer uppföras.

Läs mer under avsnitt > Planeringsunderlag > Dagvattenutredning

Miljökvalitetsnormer – konsekvenser

Den samlade bedömningen är att miljökvalitetsnormerna (MKN) för luft, vatten eller buller inte överskrids vid ett genomförande av detaljplanen.

Hälsa och säkerhet - konsekvenser

Beräkning av omgivningsbuller

Ett genomförande av detaljplanen riskerar inte att bidra till någon ökad risk med hänsyn till omgivningsbuller.

Läs mer under avsnitt > Planeringsunderlag > Bullerutredning

Översvämning

Ett genomförande av detaljplanen riskerar inte att bidra till någon ökad risk med hänsyn till översvämning.

Läs mer under avsnitt > Planeringsunderlag > Dagvattenutredning

Olyckor

Ett genomförande av detaljplanen riskerar inte att bidra till någon ökad risk med hänsyn till olyckor.

Läs mer under avsnitt > Planeringsunderlag > Trafikutredning

Läs mer under avsnitt > Planeringsförutsättningar > Fordonstrafik

Erosion

Ett genomförande av detaljplanen riskerar inte att bidra till någon ökad risk med hänsyn till erosion. Diket behöver erosionsskydds och det säkerställs med planbestämmelse på plankartan.

Läs mer under avsnitt > Motiv till detaljplanens regleringar

Skred

Ett genomförande av detaljplanen riskerar inte att bidra till någon ökad risk med hänsyn till skred. Inom del av området kommer behöva det behöva genomföras förstärkningshöjande åtgärder med hänsyn till stabilitet. Det säkerställs med planbestämmelse på plankartan.

Läs mer under avsnitt > Motiv till detaljplanens regleringar

Ras

Ett genomförande av detaljplanen riskerar inte att bidra till någon ökad risk med hänsyn till erosion.

Läs mer under avsnitt > Planeringsunderlag > Geotekniskutredning

Sociala – konsekvenser

Barn

Ett genomförande av detaljplanen kommer förbättra och öka trafiksäkerheten genom en gångpassage generellt för alla oskyddade trafikanter.

I angränsande skog en gammal trädkoja. Skogen kommer inom påverkas av exploateringen.

Ett genomförande av detaljplanen riskerar inte att bidra till någon negativ konsekvens med hänsyn till barn.

Jämlikhet

Ett genomförande av detaljplanen kommer förbättra framkomligheten och öka trafiksäkerheten genom en gångpassage generellt för alla oskyddade trafikanter.

Ett genomförande av detaljplanen riskerar inte att bidra till någon negativ konsekvens med hänsyn till jämlikhet.

Riksintresse – konsekvenser

Friluftsliv

Ett genomförande av detaljplanen kommer inte försämra situationen med hänsyn till riksintresset för friluftsliv enligt 3 kap. 6 § miljöbalken.

Läs mer under > Planeringsförutsättningar > Friluftsliv

Turism och rörligt friluftsliv

Ett genomförande av detaljplanen kommer inte försämra situationen med hänsyn till riksintresset för rörligt friluftsliv enligt 4 kap. 2 § miljöbalken.

Läs mer under > Planeringsförutsättningar > Turism och rörligt friluftsliv

Obruten kust

Ett genomförande av detaljplanen kommer inte försämra situationen med hänsyn till riksintresset för obruten kust enligt 4 kap. 3 § miljöbalken.

Läs mer under > Planeringsförutsättningar > Obruten kust

Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken – konsekvenser

Jordbruksmark

Området omfattas inte av jordbruksmark och bidrar inte till någon negativ påverkan.

Skogsbruk

Området omfattas inte av skogsbruk och bidrar inte till någon negativ påverkan.

Trafik – konsekvenser

Motortrafik

Ett genomförande av detaljplanen kommer inte försämra för trafiken. Det kommer krävas trafikhöjande åtgärder med hänsyn till sikt för oskyddade trafikanter. En gångpassage kan utforma enligt kraven i VGU och det kommer krävas en dialog med Trafikverket som är väghållare för väg 900.

Läs mer under avsnitt > Planeringsunderlag > Trafikutredning

Läs mer under avsnitt > Planeringsförutsättningar > Fordonstrafik

Gång- och cykeltrafik

Ett genomförande av detaljplanen kommer förbättra situationen för oskyddade trafikanter. Det kommer byggas en ny gång- och cykelväg från parkeringen som leder till en trafiksäker gångpassage över väg 900 och ansluter mot en befintlig gång- och cykelväg.

Trafikverket håller även på att bygga en cykelled längs västra sidan om väg 900 som kommer ansluta till befintlig gång- och cykelväg. Det finns en separat trottoar inom bostadsområdet som fortsatt kan nyttjas.

Läs mer under avsnitt > Planeringsunderlag > Trafikutredning

Läs mer under avsnitt > Planeringsförutsättningar > Gång- och cykeltrafik

Fysisk miljö – konsekvenser

Mark och vegetation

Ett genomförande av detaljplanen kommer förändra mark och vegetation inom området för parkeringsytan. Ytan som påverkas är begränsad och innebär inte någon betydande negativ påverkan på mark och vegetation.

Läs mer under avsnitt > Planeringsförutsättningar > Mark och vegetation

Bebyggelseområden – bostäder

Ett genomförande av detaljplanen kommer inte försämra för bebyggelseområde för bostäder. Parkeringen ligger i början på infarten till ett bostadsområde och boende situationen kommer inte försämrast. Boende i området kommer kunna ta sig längs trafiksäkra strukturer och gångpassage över väg 900.

Läs mer under avsnitt > Planeringsunderlag > Trafikutredning

Läs mer under avsnitt > Planeringsförutsättningar > Bebyggelseområden – bostäder

Läs mer under avsnitt > Planeringsförutsättningar > Fordonstrafik

Bebyggelseområden – verksamheter

Ett genomförande av detaljplanen kommer inte försämra för bebyggelseområde för verksamheter. En långtidsparkering i ett strategiskt bra läge kan bidra till en bättre trafikmiljö kring befintliga verksamheter i centrum. En ny långtidsparkering kan öka kundunderlaget för verksamheter i Hamburgsund.

Läs mer under avsnitt > Planeringsförutsättningar > Bebyggelseområden – verksamheter

Friytor och rekreationsområden

Ett genomförande av detaljplanen kommer förändra något med hänsyn till friytor och rekreationsområden. Befintlig stig kommer finnas kvar och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter kommer öka. Förutsättningarna för att korsa väg 900 kommer bli bättre genom en trafiksäker gångpassage.

Läs mer under avsnitt > Planeringsunderlag > Trafikutredning

Läs mer under avsnitt > Planeringsförutsättningar > Friytor och rekreationsområden

Läs mer under avsnitt > Planeringsförutsättningar > Fordonstrafik

Tillgänglighet

Ett genomförande av detaljplanen kommer inte försämra för tillgängligheten. Genom en trafiksäker gångpassage och ny sträckning för gång- och cykel kommer tillgängligheten bli bättre. Lutningar från parkeringsytan vidare upp till Kvarnbergsvägen ligger inom de krav som kommunen ställer.

Läs mer under avsnitt > Planeringsunderlag > Trafikutredning

Läs mer under avsnitt > Planeringsförutsättningar > Tillgänglighet

Mellankommunala frågor – konsekvenser

Området berör inte några mellankommunala frågor.