

antagandehandling

PLANBESKRIVNING – 2009-06-08,

just. 2010-05-17



Detaljplan för

MOSSHOLMENS MARINA

del av fastigheten Aröd 6:1, 6:2 m.fl. fastigheter

Bleket samhälle

Tjörns kommun, Västra Götalands län.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. PLANHANDLINGAR	sid 3
2. PLANENS SYFTE OCH MÅLSÄTTNING	sid 3
3. PLANDATA	
• planens läge och omfattning	sid 3
• markägoförhållande	sid. 4
4. GÄLLANDE PLANER OCH BESTÄMMELSER	
• översiktliga planer	sid 4
• gällande detaljplan, strandskydd mm	sid 4
• kommunala beslut	sid 5
5. PLANFÖRUTSÄTTNINGAR	
• natur	sid 6
• kulturhistoriska värden	sid 6
• bebyggelseområden / anläggningar	sid 6
• markbeskaffenhet, geoteknik	sid 8
• fornlämningar	sid 8
• offentlig och kommersiell service	sid 8
• trafik	sid 9
• befintlig vatten och avloppslösning	sid 9
• el och tele	sid 9
• avfall	sid 9
6. BESKRIVNING AV PLANFÖRSLAGET	
• avgränsning av planområdet	sid 9
• planens innehåll och sammansättning	sid 9
• hus / byggnader / miljöer	sid 10
• kvartersredovisning	sid 11
• gestaltning	sid 13
• trafik	sid 15
• parkering	sid 16
• gångstråk	sid 17
• vatten och avlopp	sid 17
• övrig teknik	sid 17
• riskanalys	sid 17
• geoteknik	sid 20
• miljökonsekvensbeskrivning	sid 21
• strandskydd	sid 21
• etapputbyggnad	sid 22
8. PLANPROCESSEN	
• programskede	sid 22
• samrådsskede	sid 22
• planeringsmetodik	sid.22
• utställning	sid 22
• tidplan	sid 23
• medverkande	sid 23
• justering av detaljplanen 2010-03-08	sid 23

PLANBESKRIVNING

1. PLANHANDLINGAR

1. Planbeskrivning		dat. 2009-06-08, just 2010-05-17
2. Formell plankarta	bilägges	dat. 2009-06-08, just 2010-05-17
3. Illustrationskarta	bilägges	dat. 2009-06-08, just 2010-05-17
4. Genomförandebeskrivning		dat. 2009-06-08, just 2010-05-17
5. Miljökonsekvensbeskrivning		dat. 2009-05-19, kompl 20-01-20
6. Samrådsredogörelse		dat. 2009-01-12
7. Fastighetsförteckning		dat. 2009-05-18

ÖVRIGA HANDLINGAR

8. Va-utredning (BBK- Uddevalla)		dat. 2009-05-18
9. Riskbedömning (Norconsult –Göteborg)		dat. 2008-01-09, kompl 2009-05-19
10. Geoteknisk utredning (Norconsult –Göteborg)		dat. 2009-03-27, kompl. 2010-02-10
11. Trafikutredning (Norconsult –Göteborg)		dat. 2009-05-19, kompl. 2009-12-07

2. PLANENS SYFTE OCH MÅLSÄTTNING

Planens syfte är att skapa nya möjligheter till havsnära boende och nya verksamheter inom Mossholmens Marina. Detta skall ske i samverkan med befintliga, pågående verksamheter och därigenom stärka och utveckla marinverksamheten till en fungerande helhet.

Målsättningen är att exploateringen skall ta sin utgångspunkt i vår egen tid och representera nytänkande, såväl när det gäller gestaltning som funktion. Detta på ett sätt, som tillför nya mervärden till marinaområdet och Tjörns kustlandskap.

Till detta skall fogas ett regelverk som garanterar omsorg om miljön, gestaltningen, säkerhet till lands och sjöss och tillgänglighet för alla.

3. PLANDATA

planens läge och omfattning

Planområdet är beläget på Mossholmen, omedelbart norr om vägen som leder från Bleket ut mot Klädesholmen – väg 720. se karta nästa sida.

3. Förordnande om strandskydd - Miljöbalken 7:13-14
4. Hela planområdet omfattas av riksintresse enl. 4 kap MB

I den till detaljplanen hörande miljökonsekvensbeskrivningen, finns en mera fullständig redovisning av de förordnanden, bestämmelser, som är kopplade till gällande lagstiftning - miljöbalken (MB)

Omfattning och utbredning av gällande planer och bestämmelser, se fig. 2, nedan.

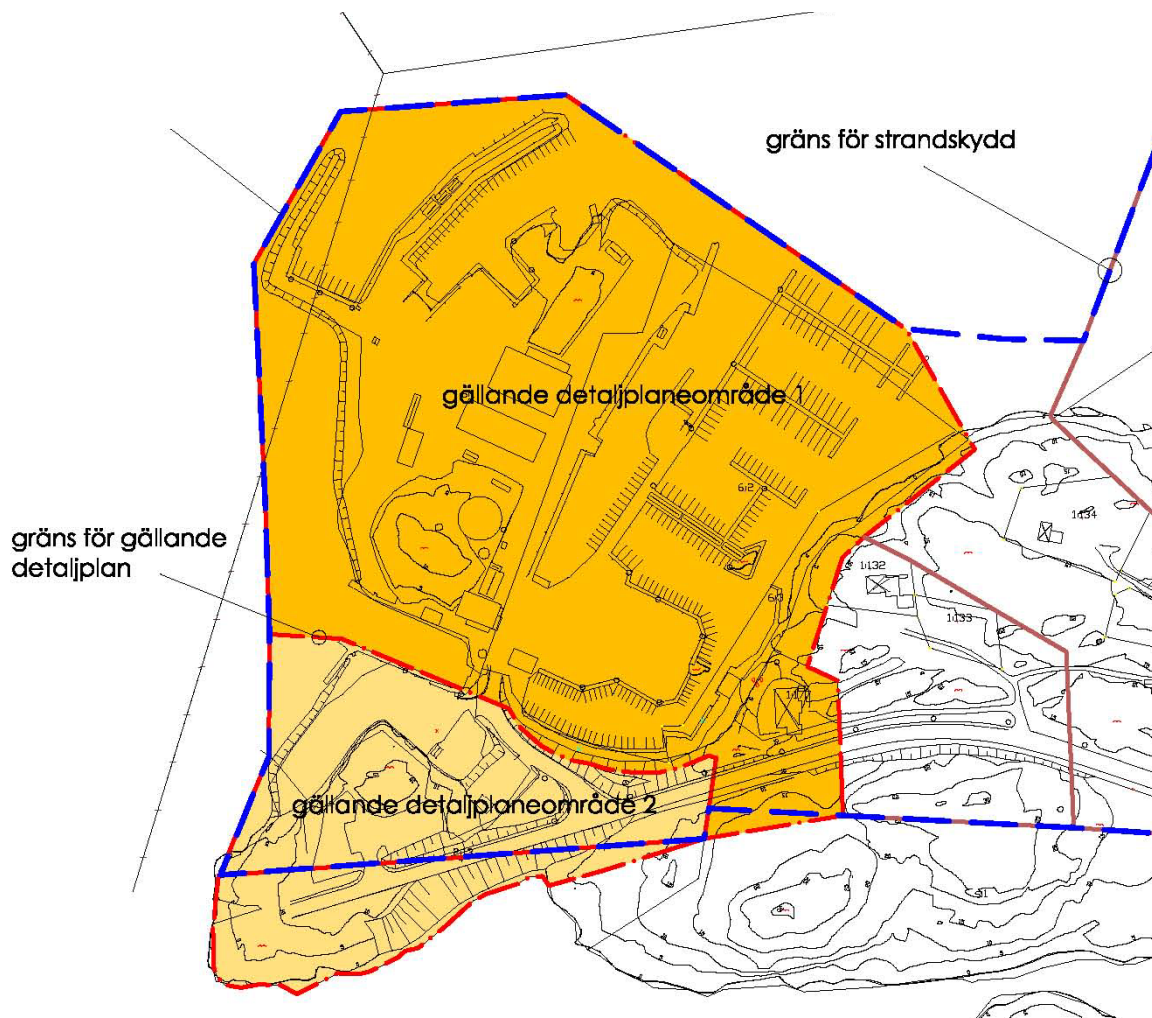


fig. 2 – gällande planer och bestämmelser

kommunala beslut

De kommunala beslut som lett till detaljplanens tillblivelse kan sammanfattas enl. följande:

1. Samhällsbyggnadsnämnden beslut, 2006-06-12 – att ge tillstånd att i detaljplan pröva möjligheter till utökade möjligheter för bl.a. bostadsbyggande inom marinaområdet.
2. Samhällsbyggnadsnämnden beslut, 2008-03-25 – beslut om samråd för upprättat detaljplaneförslag dat 2008-03-25, i enl. med reglerna i PBL 5:20.

5. PLANFÖRUTSÄTTNINGAR

natur

Planområdet domineras av marinaområdets olika utbyggnader och tekniska anläggningar. Det återstår inte särskilt mycket av de ursprungliga öar som utgör själva marinaområdet idag. Mindre bergspartier återfinns centralt i marinaanläggningen och i den norra delen. Se flygbild av marinaområdet nedan.



bild 1 - marinaområdet från söder (foto Hydrogis AB 2007)

kulturhistoriska värden

Planområdet som det byggts ut från 70-talet har ingen direkt anknytning till kulturhistoriska miljöer. Dessa återfinns på Klädesholmen och i Bleket samhälle, som ligger inom ett par kilometers avstånd. Dessa samordningsfrågor finns behandlade i den nyligen upprättade tätortsstudien för Rönnäng, Bleket, Klädesholmen – dat 2007-11-08.

bebyggelse / anläggningar De befintliga byggnaderna och anläggningarna inom marinaområdet har i hög grad karaktär av de skilda användningsområden som de är byggda för. Detta ger stor spridning på, egenskaper, skala, färg och utförande – se bilder sid 7 och 8.

Dominerar gör främst den gamla oljecisternen, som utgör en betydande siluett åt området, med sin ca 27 meter höga cylinderform.



bild 2 – bef. oljecistern

I anslutning till oljecisternen ligger de två befintliga varvs- verkstadslokalerna centralt i marinaområdet och utgör marinans enda storskaliga byggnader. Dom har stor strategisk betydelse för verksamheten och är beroende av goda transportvägar.



bild 3 – bef varvshallar

Inom området finns också några "sjöbodsområden", som ansluter direkt till marinans olika båtplatsområden. Dessa byggnader används främst som uthyrningsobjekt för korttidsboende.



bild 4 – sjöbodor i huvudhamnen



bild 5 – huvudinfart med kontor- och försäljningsbyggnad – drivmedelförsäljning längst till vänster i bild

I marinaområdet finns en centralbyggnad som rymmer marinaområdets huvudkontor- och försäljningsverksamhet inom marinaområdet. Den ligger i direkt anslutning till nuvarande huvudinfart och marinans drivmedelförsäljning – sjötapp.

markbeskaffenhet, geoteknik, radon

En geoteknisk utredning har tagits fram under planarbetet (Mossholmen Marina detaljplan - Norconsult 2009-03-27), och finns med som övrig planhandling. Den redovisas närmare i planbeskrivningen under kap.6 – Beskrivning av planförslaget.

All grundläggning av byggnader eller tekniska anläggningar kommer att ske på berg eller bergfyllnad. Ett undantag är den tänkta pirutfyllnad som föreslås i väster.

Marken har översiktligt klassats som – *potentiell högradonmark enl SSI*. Radonförekomsten har studerats i tidigare planarbeten (Svenska Berg- & Mineral AB – 1990). På ett 40-tal mätpunkter inom området har gammastrålningen mätts. Rekommendationer om krav på radonsäker grundläggning finns i den nämnda utredningen. Radonfrågan har dessutom ytterligare studerats i den tidigare nämnda geotekniska utredningen – i mätresultaten klassas området som normalradonmark.

fornlämningar

Förslaget till exploatering berör ej kända fornlämningar.

offentlig och kommersiell service

På Klädesholmen, som ligger ca 1,5 km väster om planområdet finns dagligvarubutik, förskola, flera restauranger, annan service och fritidsverksamhet. Till detta kommer flera fiskberedningsföretag sedan lång tid.

Skolor finns för låg- och mellanstadiet i Rönnäng dit det är ca 5 km. I Bleket, som ligger ca 2,5 km från planområdet, ligger en av kommunens två högstadieskolor. Gymnasieskolor finns i Skärhamn (UCT- Sjöfartsgymnasium) och i Stenungsund.

Kommuncentrum ligger i centralorten Skärhamn, ca 6 km bort, med ett omfattande utbud av handel, serviceföretag, kultur och annan samhällsservice. Kommunens vårdcentral ligger i Kållekärr.

Tjörn utgör ett av Bohusläns uppskattade och besökta turist- och fritidsmål. Fantastisk kustmiljö och kulturhistorisk bebyggelse möter besökaren. Omfattande fritidsboende ingår numera i den bebyggda bostadsmiljön.

trafik

Planområdet nås från "Tjörnsidan" via väg 720 från Bleket.

En anslutning från väg 720, alldeles innan bron till Klädesholmen, leder ner till marinaområdets centrala del. Kollektivtrafiken passerar planområdet på väg från Klädesholmen mot Bleket / Stenungsund / Göteborg – Tjörn express linjerna 350,353 och 354

befintligt vatten och avloppslösning

Vatten och avlopp finns utbyggt till området. Huvudstammarna är förlagda i anslutning till vägen från Bleket.

befintlig el och tele

Elförsörjning är utbyggt på Mossholmen och el-distributör är Fortum Distribution AB.

För telenätet ansvarar Telia Sonera genom Skanova network AB

avfall

Området ligger inom kommunens verksamhetsområde för sophantering. Det innebär att kommunen är ansvarig för avfallshanteringen, enligt gällande reglemente och taxebeslut.

6. BESKRIVNING AV PLANFÖRSLAGET

avgränsning av planområdet

Planen har avgränsats med utgångspunkt från den gällande detaljplanens avgränsning. På det sättet får man en fullständig uppdatering av hela marinaområdets formella status. Planen har då i huvudsak anpassats till marinans nuvarande markinnehav.

planens innehåll och sammansättning

Detaljplanen omfattar mark för bostäder, verksamhetsområden, fritidshamn, parkering- och upplagsplatser för båtar, drivmedelsförsörjning, kommunikationer och naturområden.

Redovisningen av detta framgår av detaljplanens regleringsområden. Planens regleringsområden är delområden i detaljplanen som har särskilda bestämmelser om vad marken får användas till för ändamål och villkoren för hur den rätten skall tillämpas. – se fig. 3 nästa sida



fig. 3, detaljplanens områdesindelning

hus / byggnader / miljöer

I planområdet har de olika exploateringskvarteren olika förutsättningar med avseende på topografi, naturkaraktär och exponering mm. Planen vill anpassa varje nytillskott av byggnader till dessa förutsättningar. Inriktningen är att planens många möjligheter skall hållas samman av en helhetstanke i gestaltningen, som skapar samhörighet mellan planens olika bebyggelseområden.

Inriktningen är att bebyggelsen skall bidra till att skapa en framtidsorienterad marinaverksamhet med stora gestaltningsvärden. En högre byggnad skall bilda sammanhang med övrig bebyggelse och hamnverksamhet till en helhet, byggd på mångfald för en uthållig åretruntverksamhet. Genom stor variation i bostadsutbudet, kan man fånga in allt från rent åretruntboende till olika former av deltidsboende och rent sommarboende. Parallellt med boendet skall marinans kärnverksamhet finnas kvar och utvecklas. Se illustrationskarta fig. 4, sid 12.

På platsen för marinans befintliga oljecistern (se bild sid 7) föreslås ett högre hus byggas, som en accent och profilbyggnad för marinaområdet. Anspråken på att få uppföra ett högre hus, på platsen för den befintliga oljecisternen, har enskilt varit den mest diskuterade frågan i planprocessen. Denna byggnad skall ges en cirkulär form, precis som oljecisternen, med i stort sett samma diameter.

Ambitionen för exploateringen av Mossholmens marina är att skapa ett varierat boende för olika människor. Genom att dela upp området i 6 olika kvarter med olika karaktär skapas mångfald och valmöjligheter för dem som kommer att bo och verka här.

Tanken är dock att bebyggelsen som helhet hänger ihop, vilket skall säkras genom gestaltningsprogram för de olika kvarteren i planområdet

KVARTERSREDOVISNING

Bockholmen – Kvarteret planeras för bostadsbebyggelse, med skiftande storlek på lägenheter, och möjlighet till viss icke störande handel, kontor och verksamhet. Inriktningen är att undvika så mycket fordonstrafik som möjligt i bostadskvarteren. Kvarteret präglas av ett något tillbakadraget havsnära boende, med mycket plats för lek och utomhusaktiviteter. Parkeringsplatser erbjuds främst i parkeringsdäck öster om kvarteret.

Placering och utformning av byggnader skall skapa gemensamma utomhusmiljöer som ligger skyddade från vind och väder. Samtidigt skall en varierad miljö eftersträvas, med utblickar mot olika väderstreck.

Tillåten byggnadshöjd är maximerad till fyra våningar – här finns möjlighet till bostäder med direkt anslutning till gemensamma utomhus arealer, men också privata och/eller gemensamma takterrasser.

Västra Kajen – Kvarteret planeras för bostadsbebyggelse, med möjlighet till viss icke störande handel, kontor och verksamhet. Planen tillåter maximalt tre våningar, med möjlighet till takterrasser. Placering och utformning av byggnader skall skapa gemensamma utomhusmiljöer, som ligger skyddade från vind och väder. Samtidigt skall en varierad miljö eftersträvas, med utblickar mot olika väderstreck. Med tanke på att kvarteret är förhållandevis ”publikt”, är det viktigt att utomhusmiljön här beaktar skillnader i privata och offentliga zoner. Det kan ex. uttryckas i höjdskillnader, förskjutningar samt variation i valet av material och plantering mm.

Piren – Kvarteret planeras för bostadsbebyggelse, dock med möjlighet till hamnanknuten verksamhet (traditionella sjöbodan) och förväntas erbjuda i första hand fritidsbostäder, eftersom här inte finns plats till utomhusanläggningar i någon form. Detaljplanen tillåter byggnader i max en våning.

Norra Kajen – Kvarteret planeras för bostadsbebyggelse, med möjlighet till viss icke störande handel, kontor och verksamhet. Planen tillåter maximalt tre våningar, med möjlighet till takterrasser, samt p-plats i direkt anslutning till bostaden/verksamheten.

Hamnen - Kvarteret planeras för bostadsbebyggelse, dock med möjlighet till hamnanknuten verksamhet (traditionella sjöbodan) och förväntas erbjuda i första hand fritidsbostäder, eftersom här inte finns plats till utomhusanläggningar i någon form. Detaljplanen tillåter byggnader i max en våning.

Utsikten – Planerad bebyggelse i kvarteret utgörs av ett högt hus som tar utgångspunkt i formen av den befintliga oljecisternen. Syftet med husets är att erbjuda i första hand bekväma, året-runt bostäder med storslagen utsikt. Bekvämligheter finns i form av p-plan i bottenvåningen, hiss direkt upp till lägenheterna etc. Husets första våningsplan, över p-däcket föreslås innehålla service/handel och längre upp i huset kan göras plats för hotell, träningslokaler etc.

En kompletterande utredning, om det höga husets inverkan på omgivningen och de angränsande kulturhistoriska miljöerna har gjorts efter planens utställning – *Översiktlig bedömning av landskaps- och kulturmiljövården – Norconsult 2010-01-17*. Utredningen är en följd av den diskussion som förts om lämpligheten av en högre byggnad, sett i ett vidare sammanhang. Utredningen bifogas nu övriga planhandlingar.

Utredningen har främst redovisat följande utredningsinsatser för att belysa den komplicerade frågeställningen:

- *Strategisk fotografering från signifikanta positioner från havet och från land.*
- *Bildredovisningen kompletteras med inmontering av det höga huset. Husets påverkan på landskapsbilden och kulturmiljön beskrivs, värderas och analyseras.*

- Höjdredovisning av landskapet i relation till föreslagen exploatering och till befintlig exponerad bebyggelse och anläggningar

-

Ur utredningen hämtas följande rekommendationstext

citrat

Med stöd av de anförda slutsatserna så måste följande aspekter beaktas noga när projektet, med det höga huset, framskrider:

- *Som tidigare beskrivits har byggnadens volym, dvs. höjd och slankhet stor betydelse för om och hur byggnaden påverkar landskapsbilden. Denna fråga bör preciseras inför planens antagande. Lämpligen genom en planbestämmelse.*
- *Byggnaden bör gestaltas så att den ger ett uttryck av lätthet.*
- *Planen bör föreskriva ett krav på ett särskilt gestaltningsprogram. Eftersom materialval ej görs nu måste gestaltningsprogrammet tydligt markera vilka material som är lämpliga och i vilken utsträckning. När byggnaden uppförs skall den förmedla 2010-talets byggande.*
- *Materialen måste vara av god kvalitet så att huset även efter lång tid ser gediget ut.*
- *En offentlig karaktär skall eftersträvas för hela området men särskilt för det höga huset.*
- *För att uppfylla dessa höga ambitioner vad gäller den närmare utformningen så förordas en arkitektävling, varigenom gestaltningsfrågorna blir väl belysta.*

slut citat

vägar, kommunikationer, platser - Genomgående för området är de offentliga gångstråk som ligger utefter kajkanterna och till vilka allmänheten kommer att ha fri tillgång. Vissa av dessa utformas som promenadbryggor, och på sina ställen anordnas kajplatser/soldäck där boende och besökande kan njuta av sol, hav och hamnliv.

Att köra in med bil på området sker på de boendes och verksamhetens villkor. Vägar in på området fungerar uteslutande som service- och tillfartsvägar till bostäder, båtar eller verksamheter.

naturområden - För att knyta an till historien om Mossholmens ursprung har vissa bergsknallar från tiden innan marinan bevarats. Tanken är att dessa berg i dagen kan användas som rekreativa och identitetsskapande element på området.

natur/landskap - För marinaområdet domineras intrycket av det bohuslänska arttypiska kustlandskapet. Det är ett landskap, som byggs av bergens möte med havet. Kargheten, utsattheten och ljuset är de stora karaktärsbärande elementen. För marinaområdet kan man urskilja de ursprungliga öar, som en gång utgjorde marinans tidiga lokalisering. Det är viktigt att så långt möjligt bevara dessa igenkänningsmärken, som bildar sammanhang med omkringliggande markområden.

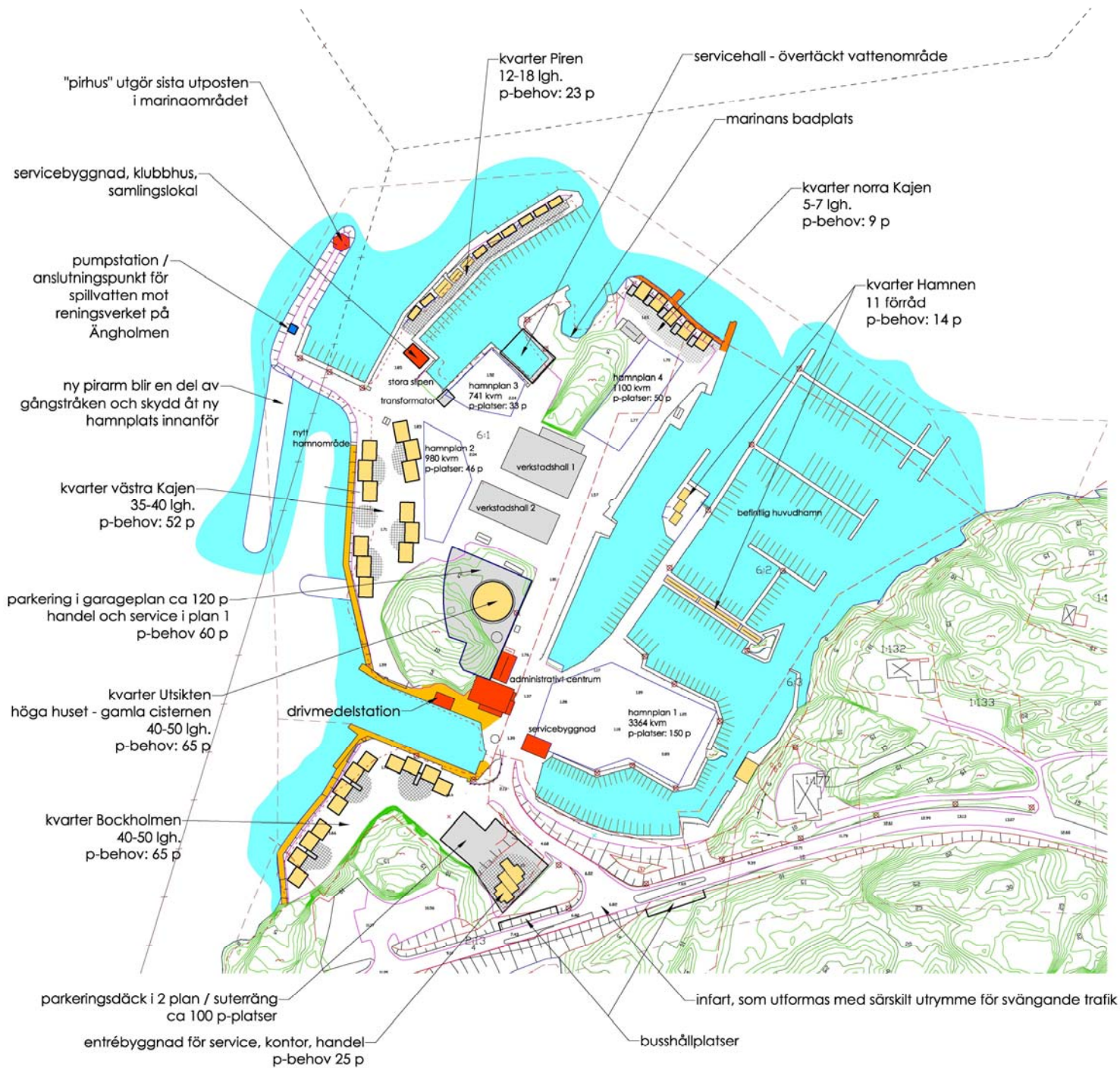


fig. 4,illustrationskarta

(Obs! att illustrationen ovan bara är ett av många exempel på hur byggrätten kan utnyttjas inom ramen för planens bestämmelser.)

GESTALTNING

gestaltningsprogram – innehåll och form

För att inte låsa upp förutsättningarna, innan det egentliga arbetet i detalj påbörjats med husens och anläggningarnas utformning har detaljplanen getts en egen bestämmelse, som ställer krav på ett godkänt gestaltningsprogram för planens nybebyggelse. Gestaltningsprogrammet skall behandlas och godkännas av Samhällsbyggnadsnämnden innan projekteringen av hus och anläggningar påbörjas och innan bygglov får beviljas. Detta krav på aktualitet i gestaltning och

utformningsarbetet skall stimulera till prövning och diskussion av gestaltningsfrågorna genom hela tillblivningsprocessen.

Denna arbetsmodell är inte helt ny utan har används tidigare i länet för bl.a. Bollebygds kommun.

vision - Visionen för gestaltningen av marinaområdet, är en framtidsorienterad utveckling, som baseras på den befintliga marinaverksamheten i samverkan med boende, verksamheter, rekreation och besöksnäring. Genomförandet skall präglas av nytänkande som speglar vår egen samtid, med tillvaratagande av platsens egenart och kulturhistoriska omgivning.

syfte - Gestaltningsprogrammet skall beskriva krav och principer för utformningen av främst platsbildningar, kommunikationsstråk, vattenmiljöer och byggnader. Det skall uttrycka en gemensam ambition för alla inblandade parter när det gäller utformningen av den fysiska miljön och karaktäriseringen av det framtida marinaområdet. Målet är att få ett styrdokument som kan ligga till grund för det fortsatta arbetet med projektering av bostadsbyggnader, anläggningar, platser och friområden. Gestaltningsprogrammets mål är vidare att bidra till att vidga och inspirera arbetet med gestaltningsfrågorna i vid mening.

gestaltningsprinciper

Hela marinaområdet har sitt ursprung från 1970-talet. Alla anläggningar, byggnader mm är utformade med den tidens krav på god funktion och anpassning till det havsnära läget. Över tid har kompletteringar och utbyggnader gjorts löpande i takt med efterfrågan och önskan om att expandera.

Det har inte funnits någon uttalad utformning- eller gestaltningsidé under marinaområdets drygt 30 åriga historia. Det har istället blivit själva variationen av form, funktion och storlek i alla byggnadsverk, som kan sägas vara det typiska för områdets bebyggda egenskaper. Se bild sid 6 och 7.

Det stora omfattande förändringsarbete, som ligger i detaljplanens innehåll och marinaområdets avgränsning, ger möjlighet till en viss "självständighet" i gestaltningen av marinaområde. Möjligheten skulle kunna bestå i att utveckla funktionell kustbebyggelse med marin anknytning, utförda i nya byggmaterial, med moderna byggtekniska lösningar.

För den nya kommande bebyggelsen är en grundläggande tanke att försöka hitta utgångspunkter från "vår egen tid". Det betyder urval i form, materialval, volym som konsekvenser av platsens unika läge i yttersta havsbandet . För att redovisa inriktningen för gestaltningen kan följande sammanfattning av inriktningen vara vägledande:

- Byggnaderna bör utformas / gestaltas med utgångspunkt i vår egen tid – således skall man eftersträva att inte urskilningslöst använda form- och stillån från tidigare.
- Gestaltning och placering av byggnader bör särskilt uttrycka närheten till havet, och den krävande miljön, som utsattheten för väder och vind innebär.
- Den föreslagna höga byggnaden (fd. oljecisternen), med sitt exponerade läge skall utgå från den cirkelform, som finns redan idag – detta för att också knyta an till Mossholmens historia med oljehantering.
- Nya byggnader får gärna använda "nya" fasadmateriell som t.ex. fibercementskivor, laminat- och plåtskivor mm. Kombinationer med trä- och träbyggnader får gärna förekomma.
- Byggnaders fasader bör vara återhållsamma med stora uppglasningar och undvika hela glasfasader

- Byggnadernas färg bör domineras av sammanhanget med hav, himmel och de bohuslänska bergen. Dock bör möjligheten till markerande färgkontraster för enskilda byggnader eller grupp av byggnader medges. Detta för att tillföra spänning och betoningar av den bebyggda miljön.

kulturområden - Själva marinaområdet byggdes ursprungligen ut under 1970-talet och har således ingen lång historia att falla tillbaka på. Väster ut ligger Klädesholmen, som är ett av Tjörns bäst bevarade kulturhistoriska samhällen. Se, *Översiktlig bedömning av landskaps- och kulturmiljövärden – Norconsult 2010-01-17*.

trafik

Marinaområdet trafikeras från vägen mellan Bleket och Klädesholmen - väg 720. En anslutningsväg leder till marinans infartsområde. Härifrån går ett centralt trafik- / kommunikationsstråk igenom området ut till de västra delarna i planområdet. Detta trafikområde sammanlänkar de olika bostadsenklaverna med marinans verksamhetskvarter och parkering- och båtupställningsområden.

Det har funnits en kommunal uttalad vilja att säkerställa allmänhetens intresse till marinaområdet som rekreativ plats. Därför har det centrala vägnätet inom marinaområdet gjorts till sk allmän platsmark / gatemark. Genom detta säkras allmänheten tillträde till marinaområdet.

Denna trafikordning har också det motivet att medge att de olika delarna i marinaområdet, fritidshamnen, verksamheterna, administrationen och boendet kan fungera mera självständigt.

En särskild trafikutredning har genomförts efter samrådet (Trafikutredning Mossholmens Marina, Norconsult 2009-03-12). Av trafikutredningen kan följande sammanfattning redovisas:

Citat

På väg 720 kör ca 1 400 fordon per dygn (ÅDT årsdygnstrafik år 2003). Hastighetsgränsen på vägen är 50 km/h men uppmätta medelhastigheter är ofta betydligt högre än så. Under sommaren är trafiken mer intensiv och Vägverket bedömer att dygnstrafiken i juli kan vara nästan dubbelt så hög som årsdygnstrafiken.

Trafikmängden till och från Mossholmen efter utbyggnaden beräknas öka med drygt 500 fordon per medelvardagsdygn. Trafikmängderna är dock så pass låga även på ett sommarygn efter utbyggnad av bostäderna att en vanlig trevägskorsning är en acceptabel utformning av korsningen vid Mossholmen både ur kapacitetssynpunkt och ur säkerhetssynpunkt (enligt VGU VV publikation 2004:80, Korsningar 5 Val av korsningsutformning). En utformning som bidrar till att sänka hastigheterna och öka säkerheten är dock önskvärd. Därför föreslås en utformning med mittrefuger och ett vänstersvängfält föreslås därför.

Försörjningen med kollektivtrafik är relativt god. Dagens busshållplats är dock dåligt utformad och ger påstigande och avstigande en bristfällig säkerhet. I samband med att korsningen byggs om bör därför även busshållplatsen få en ny utformning. Väg 720 kommer att fungera som skolväg. En smal gångbana finns längs vägen men för de som väljer att cykla till skolan saknas en separat cykelbana. Man kan konstatera att det är omöjligt att få plats för en cykelbana på den befintliga bron till Klädesholmen.

Närmast korsningen är bullernivåerna för höga för att kunna bygga bostäder. Några bullerdämpande åtgärder föreslås inte då det troligen krävs en orealistiskt hög skärm istället bör området planeras så att bostäder placeras på andra mindre bullerutsatta platser.

Slut citat

Trafikutredningen har också kompletterats efter utställningen med bl.a. redovisning av bullersituationen genom Blekets samhälle. Även beskrivningen av frågor för gångtrafiken har kompletterats och utvecklats. Några konsekvenser i sak för planen har inte kompletteringen lett till.

parkering

Parkeringen skall organiseras så att den delvis skall ske inom de olika bostadsenklaverna. Dels skall man parkera inom de stora ytor som frigörs under båtsäsongen. Till detta kan viss parkering ske på ett antal platser nära och anslutning till de olika verksamheterna och marinans administrativa centrum. Vid infarten till marinaområdet planeras i kvarteret Bockholmen en större samlad parkeringsresurs med parkering i två plan / suterrängplan. Idén är att samla parkering i infartszonen till ett område som redan är bullerpåverkat.

EXPLOATERINGSTAL / PARKERING MARINAOMRÅDET – BERÄKNINGAR

kvarter	lägenheter	yta kvm	p-behov
1. Bockholmen	45-50	3500	65
2. Höghuset	40-50	6000	65
3. Höghuset - bottenplan	handel	3000	60
4. Västra kajen	35-40	3200	52
5. Norra kajen	5-7	1000	9
6. Norra piren	12-18	800	23
7. Hamnen	11	265	14
8. kontor, servicebyggn, entrén	service, kontor	1700	25
8. Klubbhuset		600	10
besöksnäring			40
verksamheter - kv 1 + marinacentrum		2300	70
total	160-180	17500-22000	433
parkeringstillgångar	vintertid	sommartid	medel
kv 1 - Bockholmen	120	120	120
kv 2 - Höghusområdet	120	120	120
kv 3 - Västra kajen	24	24	24
kv 4 - Norra kajen	10	10	10
kv 5 - Norra piren	0	0	0
kv 6 - Hamnen	0	0	0
övrigt - Klubbhuset mm	10	25	20
hamnplan 1	20	150	85
hamnplan 2	10	46	28
hamnplan 3	5	33	19
hamnplan 4	5	50	27
totalt	324	578	453

En svårighet är att kunna bedöma parkeringsbehovets variation mellan sommar och vinterbehov. Det totala parkeringsbehovet är beräknat till ca 430 platser vid ett absolut teoretiskt maxläge. Troligtvis kommer aldrig situationen, att samtliga behov faller ut samtidigt att inträffa. Parkering som finns tillgänglig är beräknad till ca 320 platser vintertid och ca 570 platser sommartid – se tabell ovan.

Med de redovisade parkeringstillgångarna kommer det att finnas en tillräcklig beredskap att möta de behov som kommer med den tilltänkta bebyggelsen.

gångstråk

En grundprincip har varit att skapa goda och trygga möjligheter att gå och vandra inom området. Särskilda gångbryggor skall anläggas utmed strandlinjen för att möjliggöra för boende och besökande att fritt röra sig inom marinan. Det innebär att praktiskt taget ingen privatisering kommer att ske av strandzonen. Denna princip har också säkerställts i planen genom krav på att strandzonen skall vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning.

På detta sätt har skapats ett gångsystem som binder samman marinans olika delar och leder ut i väster till det lilla "pirhuset", "klubbhuset och marinans badplats, som utgör viktiga besöksmål utöver båthamnen.

När det gäller möjligheten att röra sig och ta sig fram i området skall särskilt kravet på långtgående handikappanpassning beaktas.

vatten och avlopp

För planarbetet har tagits fram en särskild va-utredning – denna utredning finns som övrig handling (Va- utredning, BBK –Uddevalle 2009-05-18)

Den redovisar att marinaområdet skall anslutas till den nya huvudledning för va, som skall förbinda Skärhamnsområdet med kommunens reningsverk på Ängholmen. Ledningsstråket bygger på att en vattenbaserad ledning anläggs mellan Stockevik, söder om Skärhamn, till Ängholmen. Ledningen kommer att ansluta till Mossholmens interna va-system. I anslutningspunkten finns ett särskilt område avsatt för en avloppspumpstation. En idé är att pumphuset utformas, som ett omformat sjömärke – kanske ett kummel, som fanns tidigare just på den platsen. Anläggningen skall utrustas med sådan ventilationsutrustning, att någon sanitär olägenhet inte uppkommer.

Va-utredningen visar dels på en principlösning för va-utbyggnaden inom själva marinaområdet, och hur den externa anslutningen till kommunens ledningsnät skall organiseras.

Reningsverket på Ängholmen har beslutats byggas ut till avsevärt höjd kapacitet. Utbyggnaden skall vara genomförd under 2011.

Utredningen tar vidare upp den lokala hanteringen av dagvatten. Det föreslås bli hanterat i tre åtgärdsnivåer.

- Spolvatten från rengöring av marinans båtar vid t.ex. höstupptagning.
- Dagvatten från fyra uppställningsplatser, som kombinerar fordonsuppställning och vinterplats för hantering av marinans fritidsbåtar.
- Dagvatten från marinans övriga ytor

Utredningen redovisar också vattenförsörjningen med prognos på förbrukningssiffror.

övrig teknik

Eldistributör är Fortum Distribution AB.

För telenätet på ön ansvarar Telia Sonera genom Skanova network AB

Värmeförsörjningen skall baseras på enskilda anläggningar med teknik som bygger på värmeåtervinning.

riskanalys

En riskinventering har genomförts och finns redovisad som övrig handling. Denna utredning har kompletterats med en studie med särskild inriktning bränsleförsäljning inom marinaområdet. Utredningen har identifierat faktorer som ur risksynpunkt har särskild betydelse. I utredningen har särskilt fokus ägnats följande frågor:

- Tankstationen som riskkälla för framförallt det planerade höghuset.
- Höghusets situation från brandskyddspunkt
- Släckvattenförsörjning
- Båtuppställning – placering och ordningsregler
- Översvämning av området
- Trafiksituationen

Komplettering, utredning av villkor för drivmedelsförsäljning

Citat riskutredningen

Den tidigare utförda utredningen visade på svårigheterna att skapa en trygg boendemiljö kring tankstationen. Huvudorsaken till detta är riskerna som är förenade med hantering av bensin.

Boverket anger ett riktvärde på ett skyddsavstånd på 100 m mellan en tankstation och bostadsbebyggelse (Boverket 1995). Avståndet kan ibland reduceras till omkring hälften med olika skyddsåtgärder men kortare avstånd än 50 m bedöms det vara svårt att skapa en bra boendemiljö ur risk-, hälso- och miljösynpunkt. Största problemet är hanteringen av bensin som dels innebär en brandfara och dels en miljö- och hälsofara.

Av Räddningsverkets handbok "Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer" (Räddningsverket 2008) framgår att brandrisken med bensin bedöms vara större vid en marintapp än vid en tankstation på land. Det finns två anledningar för detta. För det första sprider sig ett bensinspill snabbare, och över större avstånd, på vatten än på land. För det andra har mätarskåp (s.k. bensinpumpar) på land i de flesta fall en begränsare som stoppa tankningen av bensin vid omkring 100 liter. Marina stationer saknar en sådan begränsare varför ett läckage under ogynnsamma förhållanden kan bli mycket stort (Räddningsverket 2008).

Skyddsavstånd till tankstationen vid enbart dieselförsäljning

Eftersom såväl Boverket som Räddningsverket anger bensin (och andra vätskor i brandfarlighetsklass 1) som den främsta orsaken till skyddsavstånden så är det befogat att utreda om tankstationen kan vara förenligt med bostadsbyggandet enligt detaljplanen ifall enbart diesel säljs. Diesel är mindre brandfarlig än bensin och har brandfarlighetsklass 3.

Inga skyddsavstånd finns angivna för avstånd mellan mätarskåp mm som säljer diesel och bostadsbebyggelse. Det finns inte heller några andra föreskrifter som anger rekommenderade avstånd från anläggningar med diesel, med undantag för cisterner och lösa behållare ovan mark, vilka dock inte är aktuella här. Orsaken till att mätarskåp och lossningsplatser inte innebär samma behov av skyddsavstånd som bensin är att diesel inte är lika lättantändligt som bensin. Diesel är en brandfarlig vätska klass 3 och behöver värmas upp innan den antänder, vilket medför en mycket låg sannolikhet för antändning med t.ex. en gnista, tändsticka eller cigarett.

Det är därför rimligt att minska skyddsavståndet för brandrisk mellan mätarskåp och bostäder med mellanliggande vatten (båtplatser) till hälften, dvs. ca 12,5 m för avståndet mellan dieselpumpen och bostäder.

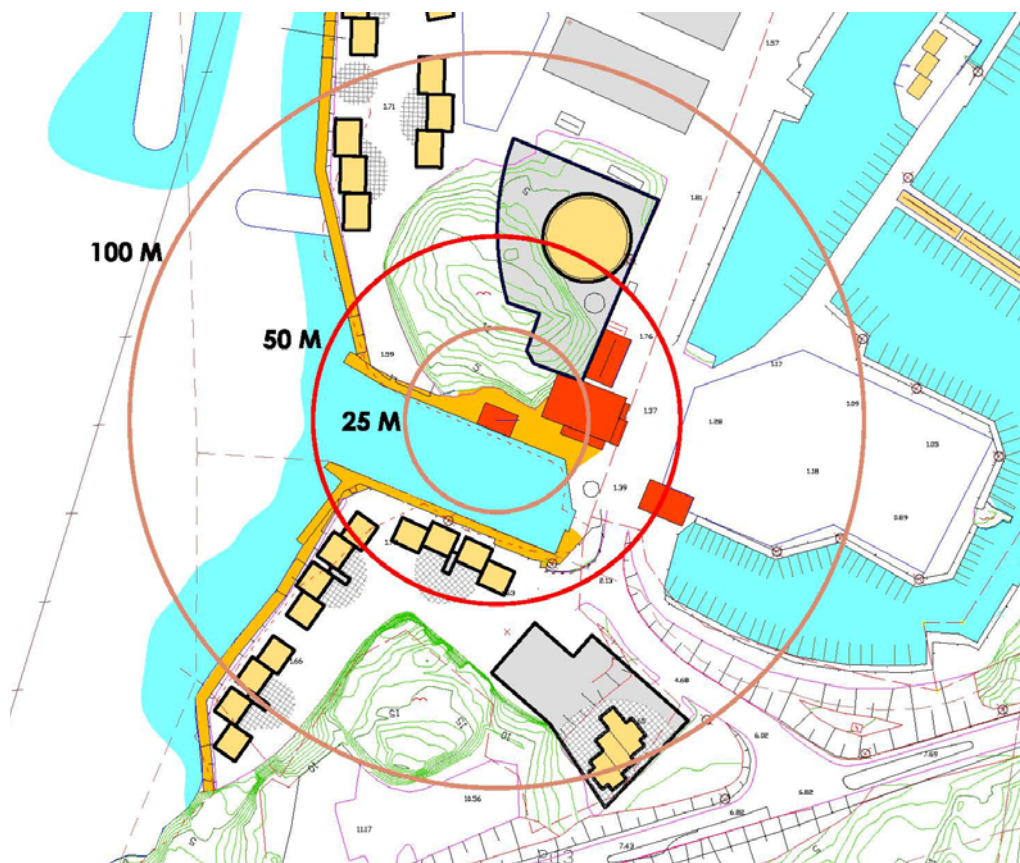
Boverkets skyddsavstånd till tankstationer skall inte bara skydda mot brandrisk, men även mot miljö- och hälsostörningar. För att kunna bedöma om de boenden närmast tankstationen kommer att störas av båttrafiken till och från tankstationen har en uppskattning gjorts av antalet båtar som kommer att använda tankstationen och vad detta kan innebära i störningar.

Försäljningen av diesel från tankstationen har enligt uppgift varit ca 150 m³ per år. Om tankstorlek på tankande båtar uppskattas till i snitt 300 liter (Johansson 2009) så innebär detta ca 500 besök per år eller i snitt högst två besök om dagen. Besöksmängden kommer dock att variera med årstiden. Ett tankningstillfälle innebär att båten lägger sig vid kaj, stänger av motorn, tankar, startar motorn och åker därifrån. Tiden för detta uppskattas ligga mellan 5 och 20 minuter per tankning.

Med hänsyn tagen till ovanstående kan störningsnivån från tankningen vid bostäderna bäst jämföras med den nivå som upplevs vid lugnare gator i villaområden där viss parkering på gatan förekommer. Sammantaget visar jämförelsen ovan att störningarna från tankstationen är ytterst begränsade. Störningstypen (båttrafik) hör dessutom till den som kan förväntas i en marina. Boverkets skyddsavstånd mellan tankstationen och bostadsbebyggelse kan därför reduceras till 25 m. i detta fall, se figur nästa sida.

Figuren visar att försäljning av diesel från tankstationen inte kommer i konflikt med den planerade bebyggelsen då all bebyggelse ligger på mer än 25 m från tankstationen.

Slut citat



Figur Tankstationen på Mossholmen med skyddsavstånd vid hantering av bensin (rött) respektive enbart diesel (brunt).

Slutsatser

Utifrån ovanstående dras slutsatsen att det är möjligt att ha kvar tankstationen i befintligt läge vid genomförandet av detaljplanen om enbart dieselloja säljs.

Med tanke på boendemiljön rekommenderas det att tankstationen inte hålls öppet nattetid (kl 22 – 07).

Fram till att genomförandet av detaljplanen leder till uppförande av bostadsbebyggelse inom 100 m från tankstationen kan försäljning av bensin fortgå som tidigare.

Slut citat

Övriga riskfrågor finns behandlade i utredningen och de bedöms inte utgöra hinder för planens exploateringsförslag. Detta förutsatt att man följer de rekommendationer och överläggningar som skett med räddningstjänsten på Tjörn.

geoteknik

Efter samrådet har en geoteknisk utredning tagits fram baserad bl.a. på de krav som framförts av SGI-Statens Geotekniska institut. Utredning finns med i planmaterialet, som övrig handling. Sammanfattningsvis konstateras följande:

Citat

Rekommendationer

Grundläggning

Grundläggning bör kunna utföras med "platta på mark", så länge som rådande lastrestriktioner inte överskrids. Inga större sättningar bedöms utbildas inom området. Vid grundläggning med "platta på mark" direkt på berg bör bergschakt ske till minst 0,3 m under grundläggningsnivå och fyllas upp med friktionsmaterial.

Markarbeten

Vid ändrad höjdsättning av området bör släntlutningarna ut mot havet anpassas så att lutningen inte överskrider 1:1,5 samt att den tillförda lasten av fyllningen ej överskrider föreslagna lastrestriktioner.

Det bedöms att fyllningen i området kan vara relativt svårskaktad pga. dess stora blockinnehåll. Fyllningen bedöms även vara mycket permeabel vilket gör att vattentillströmningen vid schakt under havsnivån väntas ske i snabb takt. Släntlutning vid schakt i fyllningen bör inte överstiga 1:1,5 för att undvika blockutfall i schakten.

Stabilitet

Stabiliteten för området bedöms tillfredställande om släntlutningarna ut mot havet inte överskrider 1:1,5 samt inga större laster placeras vid släntröner. De föreslagna lastrestriktionerna bör ej överskridas utan att en detaljerad stabilitetsutredning utförs för aktuellt område. Kraven på detaljerad stabilitetsutredning enligt Skredkommissionens Rapport 3:95 ska minst uppnås. Stabilitetskraven för nyexploatering enligt tabell 8.1 i denna rapport ska gälla.

Radon

Det aktuella området med nuvarande marknivåer klassificeras som normalradonmark med ledning av nu uppmätta resultat.

Kompletterande mätningar bör utföras i huslägen efter avslutat schaktningsarbete. Mätningen bör då ske på färdig schakt/terrassbotten för slutlig dimensionering av grundkonstruktion ur radonskyddssynpunkt.

All byggnation som uppförs inom normalradonmark skall uppföras med radonskyddande utförande

En översiktlig bergteknisk bedömning har utförts för rubricerat objekt. Syftet med denna har varit att identifiera eventuella riskområden där problem med blocknedfall/bergas kan bli aktuella. Enbart ett område har påträffats där blockutfall bedöms som möjligt. Vid byggnation på eller vid detta riskområde bör en noggrann bergteknisk bedömning genomföras.

Slut citat

När det gäller säkerhet för ras och blocknedfall, har en särskild planbestämmelse införts med krav på en bergsäkerhetsutredning för berört område. Denna utredning skall göras innan fråga

om bygglov kan väckas, för det angränsande, berörda bostadskvarteret – Bockholmen. Även kravet på radonskyddad grundläggning för byggnader, där personer stadigvarande vistas, har införts i planbestämmelserna.

En komplettering av den geotekniska utredningen har också genomförts, omfattning se justering av planförslaget / geoteknik, sid 23.

miljökonsekvensbeskrivning

Till detaljplanen har utarbetats en Miljökonsekvensbeskrivning, som bifogas planärendet som planhandling.

Ur den omfattande utredningen kan följande sammanfattning återges:

citrat

Mossholmens marina planerar genomföra betydande förändringar inom marinans område. Befintlig oljecistern, som nu dominerar landskapsbilden, skall monteras ner och istället skall ett större bostadskomplex (flervåningshus) uppföras i samma läge. Både permanentboende och fritidsboende med sammanlagt 180 - 200 lägenheter skall kunna erbjudas.

På övriga markytor uppföres enfamiljsbostäder och på den nordvästra piren uppförs ett "pirhus".

Befintlig stenpir i områdets västra del avses förlängas mot söder och en kortare pir anläggs från land, så att ännu en skyddad hamnbassäng för ca 15-30 fritidsbåtar erhålls.

Alternativ A innebär att en stenpir av samma slag som den befintliga byggs ut. Alternativet redovisas i visualiseringen på sidan 15.

Alternativ B innebär att planerad pir ersätts med en flytande vågbrytare och utan påbyggnad med enfamiljshus. I övrigt lika alternativ A beträffande anläggningar på land.

Bottenförhållandena där piren alternativ vågbrytaren planeras utgörs av sandigt skalgrus med inslag av både berg och sten. Ingen ålgräsvegetation förekommer i anläggningsområdet. Den botten av erosionstyp som tas i anspråk för pirarna på ca 3.400 m² ersätts med sluttande ytor med sprängsten, vars håligheter gynnar både fisk och skaldjur. Pirarnas grundare delar (ca 1.700 m²) bildar ny botten för alger och på djupare delar kommer fastsittande djur att dominera.

Vattenströmmarna i området är tidvis mycket kraftiga, vilket medger att föreslagna anläggningar enligt båda alternativen kan uppföras utan att ackumulering av organiskt material uppkommer, vilket annars skulle kunna skada bottnarna. En kulvert genom befintlig pir närmast land medverkar till fullgott vattenutbyte i de båda hamnbassängerna innanför pirarna.

Landskapsbilden kommer att påverkas betydande av ett höghus som kommer att dominera kustlinjens siluett från framför allt havet.

Trafiken till området på väg 720 kommer att öka med ca 500 fordon per medelvardagsdygn. Bullernivån i området närmast vägen är för höga för bostäder.

Boendemiljön får en förvandling där husvagnscamping ersätts med ett attraktivt havsnära och bekvämt boende.

Slut citat.

strandkydd

Den nya detaljplanen för Mossholmen (denna handling), som den avgränsats överensstämmer med det område som omfattas av nu gällande detaljplan. Se fig. 2, sid 5. Enda undantaget är en kompletterande pirutbyggnad – Södra piren - i västera delen av planområdet.

Den aktuella pirutbyggnaden fanns redan med vid upprättandet av den nu gällande detaljplanen 1996, men togs bort efter samrådsprövningen. Den södra delen av den nu föreslagna

utvidgningen ligger inom gällande strandskyddsförordnande – (se strandskyddets läge fig. 2, sid 5).

Nu liggande planförslag vill få prövat möjligheten till att göra den aktuella utfyllnaden och därigenom skapa ett kompletterande "hamnrum" i väster. Förutsättningarna har utretts särskilt i miljökonsekvensbeskrivningen med avseende på konsekvenserna för miljön

En komplettering av miljökonsekvensbeskrivningen har gjorts, omfattning se justering av planförslaget / förorenad mark, sid 24.

etapputbyggnad

Hela detaljplanens genomförande bygger på långsiktighet. Med en sådan strategi är förverkligandet i genomtänkta etapper den röda tråden.

Den inledande etappen har för avsikt att påbörja bostadsutbyggnaden i söder på Bockholmern. Sedan kommer genomförandet att ske i sådan takt som bestäms av efterfrågan och möjligheten att avsluta varje etapp som en avslutad helhet. Detta för att marinaområdet inte skall vara en "evig" arbetsplats med påfrestningar för verksamheten och de boende.

7. PLANPROCESSEN

programskede

Planarbetet är baserat på den särskilda fördjupningsstudie – (tätortsstudie Rönnäng, Bleket och Klädesholmen 2007-11-08), som omfattar de nu aktuella planområdet. Detta planarbete har således ersatt ett separat programarbete i enlighet med reglerna i PBL 5:18.

samrådsskede

Detaljplanen har varit föremål för samråd enl. PBL 5:20. Inkomna synpunkter finns redovisade och kommenterade i en s.k. samrådsredogörelse – dat 2009-01-12. Denna handling ingår i processen som särskild planhandling. Omarbetningar har gjorts till följd av samrådet. Dessa ändringar/bearbetningar har främst handlat om:

- Möjligheter till fortsatt drivmedelsförsäljning inom marinaområdet.
- Kompletteringar av miljökonsekvensbeskrivningen, när det gäller anläggningar i vattenmiljön, landskapsbild, tillståndspliktiga vattenverksamheter, samt förekomsten av ev. förorenad mark.
- Kompletteringar av VA-utredningen med ny anslutning till kommunens planerade huvudledning mellan Stockevik och Ängholmen.
- Upprättande av geoteknisk utredning.
- Upprättande av särskild trafik- och bullerutredning.
- Bearbetning av gestaltungsfrågorna för byggnader och anläggningar.

planeringsmetodik

Planarbetet har skett i samarbete mellan Tjörns kommun och ansvariga inom Mossholmens Marina. Arbetet bygger på plan- och bygglagens bestämmelser om s.k. normalt planförfarande.

utställning

Detaljplanen har varit föremål för utställning enl. PBL 5:23. Inkomna synpunkter finns redovisade och kommenterade i en s.k. utställningsutlåtande – dat 2009-11-16. Denna handling ingår i processen som särskild planhandling. Justeringar har gjorts till följd av utställningen. Dessa ändringar framgår av redovisningen på sid 23, justeringar av planförslaget 2010-03-08

tidplan

• Förslagsarbete	hösten	2006
• Beslut om samråd	april	2008
• Samrådskede	juni-aug	2008
• Beslut om utställning	juni	2009
• Utställning	juni-juli	2009
• Antagande av detaljplanen	maj	2010
• Byggstart		2011

medverkande

I planarbetet har främst deltagit

Elisabet Börlin	Samhällsbyggnadsförvaltningen
Katarina Carlsson	Samhällsbyggnadsförvaltningen – ansvarig planhandläggare
Marcelo Arancibia	Samhällsbyggnadsförvaltningen – ansvarig planhandläggare
Jan Rehnberg	Samhällsbyggnadsförvaltningen – planchef
Lars Lindgren	Tjörns kommun – va-frågor
Sten-Ove Dahllöf	Tjörns kommun – va-frågor
Hans Wikberg	Tjörns kommun – räddningsfrågor
Lars-Rune Johansson	Mossholmens Marina
Ingmar Johansson	Mossholmens Marina
Marie Oskarsson	Mossholmens Marina
Stig Holmstrand	Plankonsult / planförfattare
Sven Öhman	arkitekt / plansakkunnig

justering av detaljplanen 2010-05-17

Under utställning av detaljplanen i enlighet med reglerna i PBL 5:23, inkom synpunkter / krav från bl.a. länsstyrelsen. Dessa finns redovisade i det särskilda utställningsutlåtande dat. 2009-11-16, som finns upprättat.

Följande justeringar av detaljplaneförslaget har gjorts som en följd av framförda kompletteringskrav i planens utställningsskede:

landskapsbild/kulturmiljö.

Utredningskraven finns redovisade i en i en särskild utredning – *Översiktlig bedömning av landskaps- och kulturmiljövärden, till detaljplan för mossholmens marina – Norconsult 2010-01-17*. Utredningen har sin tyngdpunkt på främst följande arbetsmoment:

- *Strategisk fotografering från signifikanta positioner från havet och från land.*
- *Bildredovisningen kompletteras med inmontering av det höga huset. Husets påverkan på landskapsbilden och kulturmiljön beskrivs, värderas och analyseras.*
- *Höjdrevisning av landskapet i relation till föreslagen exploatering och till befintlig exponerad bebyggelse och anläggningar*

Geoteknik

En komplettering av den geotekniska utredningen – *Norconsult 2009-03-27* - har gjorts i samråd med SGI.

Kompletteringen har fokuserat på följande:

- *Stabilitetsförhållandena för Hamnplan 1 kompletteras med ytterligare 2 sonderingspunkter*
- *Stabilitetsförhållandena för befintliga kajer redovisas efter särskild besiktning och bedömning.*
- *Strömningsförhållandena utreds och redovisas. (redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen)*
- *Planbestämmelse b1 angående blocknedfall ses över och kompletteras enligt SGI:s synpunkt.*

förorenad mark

- En miljöteknisk markundersökning har utförts – *Norconsult 2009-05-10* - med provtagning på platser där förorenad mark bedöms kunna finnas. Provtagningspunkter redovisas på särskild karta. Utredningen har tidigare inte redovisats i planhandlingarna. Planmaterialet som går till antagande kompletteras med den nämnda utredningen.
- Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med ytterligare redovisning kring frågorna, kring ev förorenad mark. Redovisning av strömförhållanden.

trafik

Trafikutredningen har kompletteras - *Norconsult 2009-12-07* - i enlighet med framförda krav från länsstyrelsen, med bl.a beräkning av exploaterings inverkan på trafikbullernivån längs väg 720, förtydligande av text rörande gångtrafik mm.. Planbeskrivningens text om trafik / trafikutredningen har setts över och kompletterats.

plankarta/planbestämmelser

Den laga kartan / bestämmelsekartan har kompletterats / justerats i följande avseenden:

- Planbestämmelse "BV1, bostäder/sjöbodsänadmål" har ändras så att bebyggelsen på de aktuella bryggorna och kajerna kan användas som förråd. Bestämmelsen är liktydlig med de bestämmelser som gäller idag för de aktuella förrådsbodarna.
- Befintlig spolplatta och ramp för sjösättning/upptagning av båtar markeras på plankarta och tillhörande planbestämmelser införs.
- Plankartan har kompletteras med nödvändigt E-område för transformator enligt Forum Distributions yttrande.
- Diametern för det föreslagna höga huset har minskats från 25 till 20 meter.
- Pirarmarna i väster, som är allmän platsmark, har försetts med markanvisning för långsgående brygga Till detta har en särskild beteckning (a1) lagts till, som innebär krav om att en marin arkeologisk undersökning skall utföras innan pirarna kan anläggas. Slutsatser och krav enligt undersökningen skall följas vid anläggandet av pirarna.
- Läget för pumpstationen längst i väster har fått sitt läge justerat ca 15 m längre norr ut.
- Allmänheten tillträde till det höga husets översta våningsplan har säkrats med en särskild bestämmelse, som en del av marinans stora besöksvärde.
-

planbeskrivning

Planbeskrivningen har kompletterats i respektive avsnitt med förklarande text och justerade kartor.

Då dessa justeringar innebar att exploateringsvillkoren i vissa fall reduceras i förhållande till den utställda detaljplan och man därigenom har kunnat tillmötesgå de önskemål om förändringar, bedömdes ett nytt utställningsförfarande inte som nödvändigt.

Kustens arkitektkontor AB
Skärhamn

Samhällsbyggnadsförvaltningen
Tjörns kommun, 2009-06-08,
just 2010-05-17

.....
Stig Holmstrand
planarkitekt / planförfattare

.....
Katarina Carlsson / Marcelo Arancibia
planarkitekt / handläggare

BESLUT

Godkänd: SBN 2010-05-17
Antagen: SBN 2010-05-17
Laga Kraft: REGERINGEN 2011-12-22