

ANTAGANDEHANDLING PLANBESKRIVNING

Detaljplan för del av Oskarshamn 3:1 med flera fastigheter
Färjeterminalen

Centralorten, Oskarshamns kommun

Upprättad av samhällsbyggnadskontoret september 2015, reviderad november 2016



Dnr SBN 2014/149

Uppdragsbeslut	2014-08-21
Samrådsbeslut	2015-10-13
Granskningsbeslut	2016-05-10
Antagande	2016-12-13
Laga kraft	2017-01-10

MEDVERKANDE I PLANARBETET

Detaljplanen har upprättats av samhällsbyggnadskontoret i Oskarshamns kommun. Följande personer har medverkat i planarbetet:

Oskarshamns kommun

Sarah Hassib	Planarkitekt
Erik Hjertqvist	Planarkitekt
Regina Laine	Planchef
Lennart Nilsson	Kommunekolog
Håkan Johansson	Mark- och planingenjör
Viktor Zettergren	Planarkitekt
Frida Kjäll	Planarkitekt
Göran Svensson	Gatuchef
Jerry Svensson	Projekteringsingenjör
Stefan Sämfors	Trafikingenjör

Claes Moldén	Oskarshamns Hamn AB
Carolina Montan	Terminalchef

Pernilla Troberg	Iterio
Johanna Gervide	Norconsult



INNEHÅLL

INLEDNING.....	4
Vad är en detaljplan?	5
Detaljplaneprocessen - normalt planförfarande	5
 SYFTE OCH OMFATTNING.....	6
Planens syfte	6
Läge och areal	6
Markägförhållanden	6
 TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN.....	8
Översiktliga planer	8
Detaljplaner	8
Angränsande plan-/byggprojekt	8
Strandskydd	8
Riksintressen	9
Byggnadsminne	9
Behovsbedömning av miljöpåverkan	9
 FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR.....	11
Natur	11
Miljöförhållanden	13
Risk och säkerhet	17
Bebyggelse	17
Gator och trafik	18
Teknisk försörjning	26
Sociala frågor	26
 GENOMFÖRANDE.....	27
Organisatoriska frågor	27
Fastighetsrättsliga frågor och konsekvenser	27
Tekniska frågor	28
Ekonomiska frågor	28
 KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE.....	29
Miljökonsekvenser	29
Sociala konsekvenser	29
Fastighetskonsekvenser	29
BILAGOR	31

INLEDNING



Bild 1. Illustration över framtidens Bräddholmen. (Nyréns Arkitektkontor)

I samband med Oskarshamns stads stora stadsomvandlingsprojekt Inre Hamnen har behovet av nya trafiklösningar och en förändrad trafikföring i hamnorådet och längs Skeppsbron blivit aktuella. Inre Hamnen med Bräddholmen i spetsen ska bli Oskarshamns nya stadsdel vid vattnet med fokus på attraktiva stadsmiljöer för oskarshamnarna och besökare. Skeppsbron som idag används som utfartsväg vid tömning av Gotlandsfärjan och rangering av trailers är del i Inre hamnen-projektet och ska på sikt få en ny användning. En ny trafiklösning från färjeterminalen är således en förutsättning, dels för att frigöra Skeppsbron från rangering men även för att trafiken från färjan inte ska ledas genom Inre hamnen.

På uppdrag av Oskarshamns kommun har WSP under 2014 studerat alternativa sätt att tömma Gotlandsfärjan och kommit fram till ett förslag till trafiklösning som ligger till grund för det fortsatta arbetet. Huvuddragen i den nya trafiklösningen är att all trafik dirigeras söderut via Verkstadsgatan samt via ny väg längs järnvägsspåren. Plats för rangering skapas

vid terminalen samt längs järnvägsspåret och i Lokgatans slut.

För att möjliggöra och vidare utreda områdets och markens lämplighet för föreslagen förändring behöver ny detaljplan upprättas.

Detaljplanen består av följande handlingar:

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning
- Behovsbedömning
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Samrådsredogörelse

Plankartan med planbestämmelser är detaljplanens viktigaste handling och är det dokument av planhandlingarna som är juridiskt bindande. Planbeskrivningen (detta dokument) är till för att beskriva detaljplanens syfte och dess förutsättningar och förändringar. I planbeskrivningen ingår också beskrivningar av planens konsekvenser och hur det är tänkt att planen ska genomföras.

Nedan ges en inledande beskrivning av vad en detaljplan är och hur processen för just den här detaljplanen ser ut.

VAD ÄR EN DETALJPLAN?

En detaljplan ska upprättas när det ska byggas nytt eller när bebyggelse ska förändras eller bevaras. Med en detaljplan reglerar kommunen användningen av mark- och vattenområden och redovisar hur gränserna mellan allmänna platser, privat kvartersmark och vattenområden ska se ut. En detaljplan medför i princip en rätt att bygga i enlighet med planen under en särskild genomförandetid, som är minst 5 år och högst 15 år. Planen är bindande vid prövning av lov. Detaljplanen reglerar även andra rättigheter och skyldigheter, inte bara mellan markägare och samhället utan också markägare emellan.

Det är en kommunal angelägenhet att planlägga mark och vatten. Detta kallas ofta det kommunala planmonopolet och innebär att det är kommunerna som antar planer inom de ramar som samhället bestämt. Det kommunala planmonopolet innebär att kommunen bestämmer om planläggning ska komma till stånd eller inte.

DETALJPLANEPROCESSEN - NORMALT PLANFÖRFARANDE

Uppdraget för detaljplanen gavs före 2015-01-01 och bedrivs enligt tidigare förfarande där processen för att upprätta en detaljplan kan ske med enkelt eller normalt planförfarande. Planförfarandena skiljer sig något åt, men i stora

drag följer de samma mönster. I det här fallet upprättas detaljplanen med normalt planförfarande och nedan följer en kortare beskrivning av processen, se även figuren nedan.

Samråd

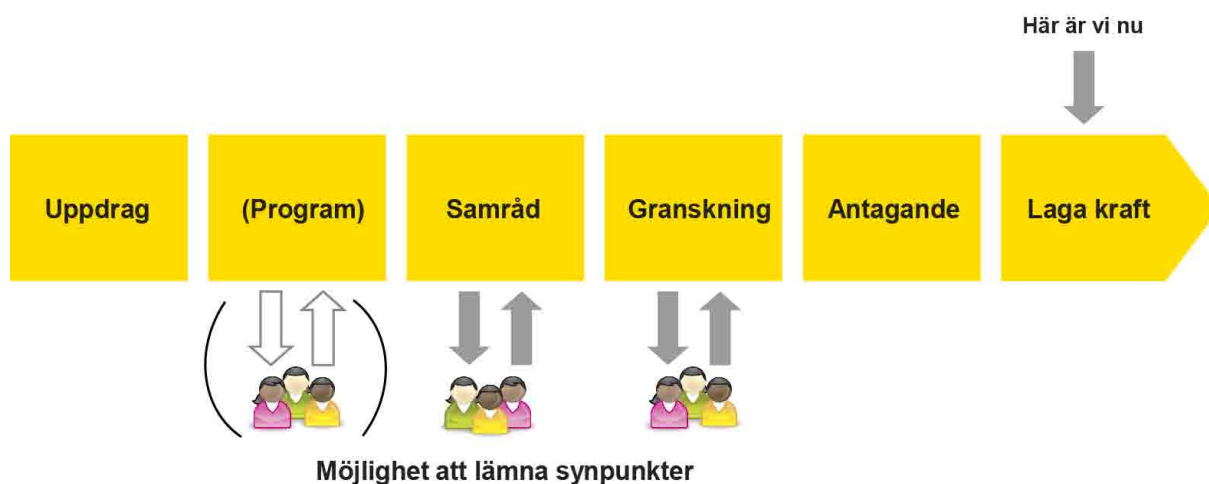
Under samrådet är ett första förslag till detaljplan allmänt tillgängligt under minst fyra veckor. Syftet med samrådet är att hämta in synpunkter och kunskap från de som berörs av planen. Under samrådet ska länsstyrelsen, kända sakägare samt andra som har ett väsentligt intresse av planförslaget ges möjlighet att lämna synpunkter.

Granskning

Efter samrådet sammanställs inkomna synpunkter i en samrådsredogörelse och eventuella ändringar görs i planhandlingarna. Därefter görs det nya planförslaget allmänt tillgängligt för granskning under minst tre veckor. Under granskningen är det återigen möjligt att lämna in synpunkter på förslaget.

Antagande och laga kraft

Efter granskningen sammanställs inkomna synpunkter i ett granskningsutlåtande och eventuella ändringar görs i planhandlingarna. Detaljplanen prövas sedan för godkännande av samhällsbyggnadsnämnden. Förutsatt att planen godkänns samt att inga överklaganden inkommer vinner detaljplanen laga kraft tre veckor efter det att protokollet från samhällsbyggnadsnämnden justerats.



SYFTE OCH OMFATTNING

PLANENS SYFTE

Detaljplanens syfte är att möjliggöra för en ny trafikföring från färjeterminalen för att frigöra Skeppsbron och Skeppsbrokajen från tung trafik i samband med att Inre Hamnen ska exploateras. Planen ska möjliggöra för nya utfartsfiler, rangeringsområden och parkering. Gång- och cykelväg för allmänheten ska finnas genom området.

LÄGE OCH AREAL

Planområdet är lokaliserat i centrala Oskarshamn och ligger mellan järnvägsstationen och färjeterminalen och sträcker sig ner till Lokgatan i söder, se karta 1.

Planområdet omfattar cirka 1,5 hektar.

MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Detaljplanen berör följande fastigheter: Oskarshamn 2:1, 3:1, 3:3 samt Uranus 14, 15, 16.

Följande fastigheter ägs av Oskarshamns kommun:

Oskarshamn 3:1
Oskarshamn 3:3
Uranus 14
Uranus 15

Följande fastighet är privatägd:

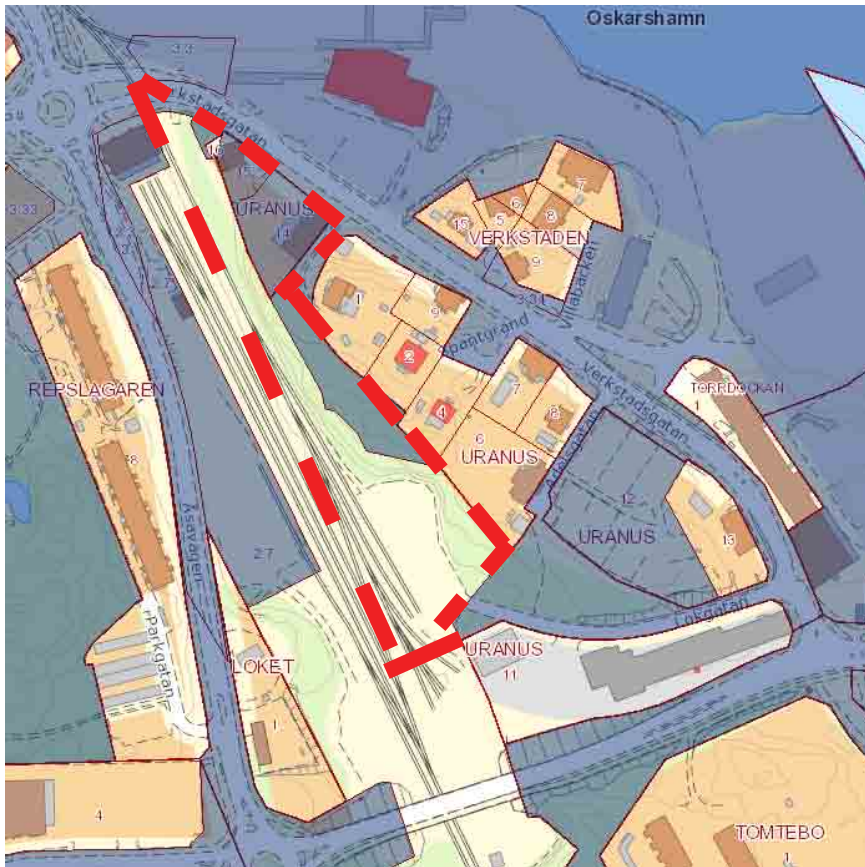
Uranus 16

Följande fastighet ägs av Trafikverket:

Oskarshamn 2:1

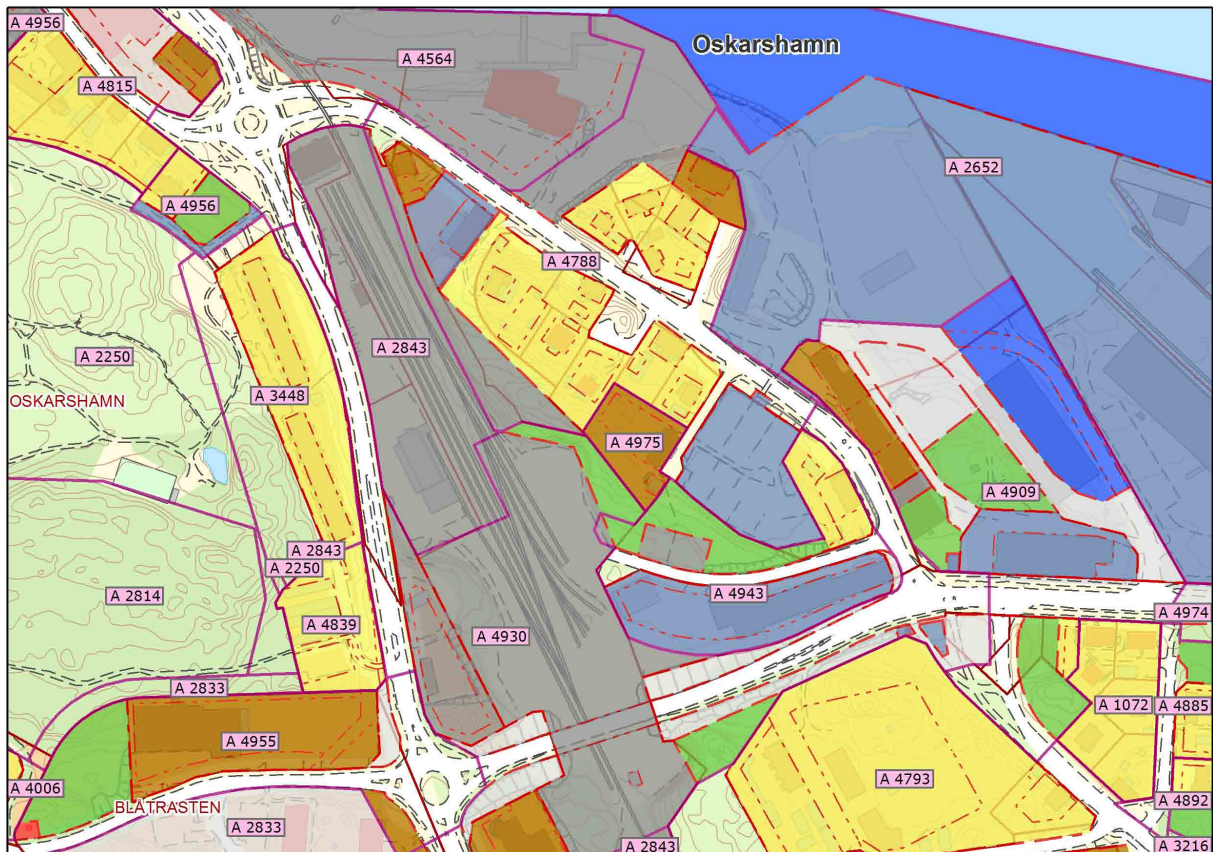


Karta 1. Planområdets lokalisering i Oskarshamn



Karta 2. Ägandeförhållanden
gråmarkerad mark ägs av
Oskarshamns Kommun. Plan-
områdets ungefärliga avgräns-
ning markeras med röd linje.

Nedan, Karta 3.
Gällande detaljplaner



TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

ÖVERSIKTLIGA PLANER

Detaljplanen bedöms stämma överens med intentionerna i den fördjupade översiktsplanen för Oskarshamns stad antagen i kommunfullmäktige 2014-02-10. Planen pekar ut järnvägsstationen som en knutpunkt för kollektivtrafik.

Tillsammans med Inre hamnen föreslås färjeterminalen som omvandlingsområde. Färjeterminalen föreslås flytta till nytt läge vid Månskensviken. Förändrade förutsättningar har lett till att planerna på att flytta färjeterminalen skjutits fram. Planeringen av de andra delarna av Inre hamnen-projektet pågår.

DETALJPLANER

Hela planområdet är sedan tidigare planlagt och berörs av följande detaljplaner:

A 2843
A 4564
A 4788
A 4930
A 4943

(Se karta 3, sid 7.)

ANGRÄNSANDE PLAN-/BYGGPROJEKT

Inre hamnen

Inre hamnen är Oskarshamns stora stadsomvandlingsprojekt och kommer att skapa nya attraktiva bostäder och allmänna platser som samtidigt förbättrar den centrala stadens vattenkontakt. Projektet har hög prioritet och är viktigt för att öka stadens och kommunens attraktivitet och skapa förutsättningar för en befolkningstillväxt.

Ett planprogram för Inre hamnen antogs 2015-09-03.

En viktig del i projektet är att frigöra Skeppsbrokajen från rangering och trafik från färjeterminalen. Kajen kan ges en ny utformning och fler användningsområden för stadens invånare och besökare. Att minska trafiken och

särskilt den tunga trafiken på Skeppsbron och genom Inre Hamnen är också en viktig del för att göra stadsdelen attraktiv.

Resecentrum

Området kring järnvägsstationen ska bli Oskarshamns nya resecentrum. Med den nya placeringen blir kopplingen mellan bussar, tåg och färja bättre och det blir smidigare att byta mellan olika trafikslag. Projektet är påbörjat och planeras vara klart första halvan av 2017.

STRANDSKYDD

Idag finns inget strandskydd för planområdet. I samband med ny detaljplan återinträder strandskyddet enligt regler i plan- och bygglagen.

Marken inom planområdet är sedan tidigare ianspråktagen. Den naturliga strandlinjen är sedan länge förändrad i centrala Oskarshamn genom utfyllnader och är idag hårdgjorda kajer.

Planområdets norra gräns ligger cirka 50 meter ifrån kajkanten.

Området mellan planområdet och kajlinjen används för hamnändamål/färjeterminal och är inte tillgängligt för allmänheten.

Detaljplanens bestämmelser och riktlinjer

För de delar inom planområdet där strandskydd återinträder upphävs strandskyddet utifrån bedömningen att området redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften (MB 7:18 C §, punkt 1).

RIKSINTRESSEN

Oskarshamns hamn är efter beslut av Sjöfartsverket 2001-10-22 av riksintresse för sjöfarten. Riksintresset preciserades i rapport 2007:20 *Riksintresset Oskarshamns hamn*. Förutom hamnen med tillhörande farled ingår anslutande vägar och järnväg i riksintresset. I karta 4, sidan 10, framgår statens samlade syn på riksintresset Oskarshamns hamn.

Till riksintresset hör även ett störningsområde inom vilket verksamheter och bebyggelse som kan komma att försvåra för/hindra hamnens verksamhet inte får uppföras.

Detaljplanen bedöms inte negativt påverka riksintresset utan stärker det genom att skapa en tydligare trafikföring från färjeterminalen.

BYGGNADSMINNE

Järnvägsstationen, lokaliserat strax utanför planområdet, är klassat som byggnadsminne.

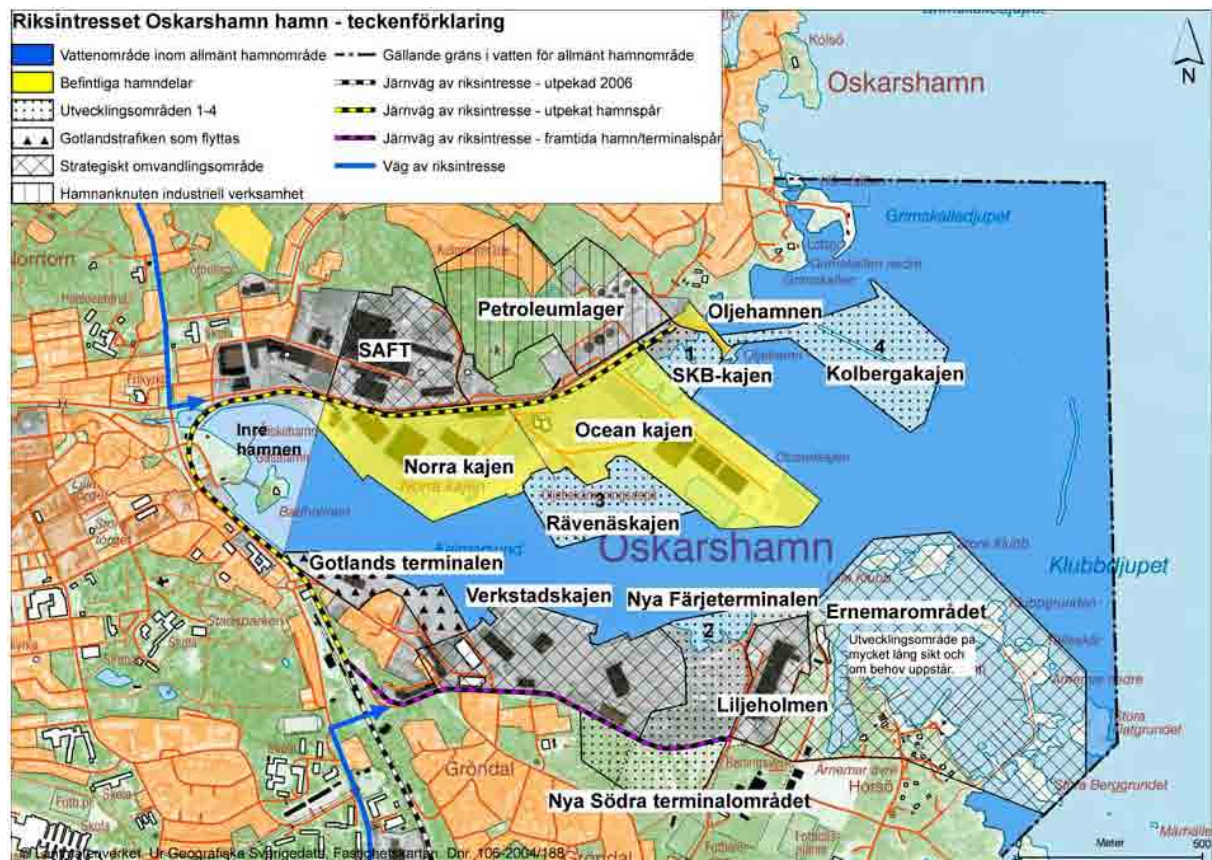
Byggnadsminnet bedöms inte påverkas av planförslaget.



Bild 2. Oskarshamns järnvägsstation

BEHOVSBEDÖMNING AV MILJÖPÅVERKAN (EV MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING)

En behovsbedömning har upprättats i samband med planarbetet. Denna visar att det kan föreligga en risk för att planens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Se behovsbedömning för ställningstagande och motivering. En miljökonsekvensbeskrivning har upprättats parallellt med planarbetet och finns att läsa i sin helhet i bilaga 3.



Karta 4. Riksintresset Oskarshamns hamn (Länsstyrelsen 2007)

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

NATUR

Planområdet har en del växtlighet och grönska öster om järnvägsområdet och upp mot bostadsbebyggelsen på kullen. En inventering av området genomfördes 21 april 2015 av Oskarshamns kommunekolog med nedanstående beskrivning som resultat.

Mark, vegetation och djurliv

Området präglas starkt av gles bevuxna hållmarker av lite olika karaktär. Nedanför klipphällarna finns smala bårder av lövträd av främst yngre träd och buskar. Utmed själva spåren finner man gles bevuxna grusmarker med en typisk ruderalmarksflora. Längst i söder ligger ett skogsparti med ett tätt trädsikt av lövträd, främst lönn.

Hållmarkerna består av en blandning av rena hållmarksytor och sprickor med gräs och örter. Berget utgörs av en rödaktig granit och de nakna hållarna är helt övervuxna av ett tätt lager av skorplavar. I sprickor och skrevor växer en tät gräsvegetation med inslag av örter som bergssyra, kärleksört, stensöta och blåstjärna (trädgårdsflyktig). I vissa sprickor har även björnbär och slån fått fäst på en del ställen. På hållarna ovanför norra delen av den stora asfaltsytan växer ett flertal riktigt gamla tallar. Några är flerstammiga och flertalet har utvecklat en riktigt grov bark.

Lövträdsridåerna har en mycket varierande artsammansättning. Huvuddelen består av unga träd av björk, sälg och tall. I höjd med stationshuset är dock inslaget av alm framträdande. Almarna är ganska grova och här förekommer även viss föryngring. Närheten till tomtmark gör sig till känna genom att några arter av trädgårdsväxter är vanliga utmed vissa sträckor. Främst gäller det murgröna som ibland är helt marktäckande. Ibland täcker de även stammarna på träden. Några typiska trädgårdsbuskar har också rymt från intilliggande tomter.

Längst i söder återfinns ett mindre lövskogsparti. De äldre träden utgörs främst av lönn. Men här växer även asp, tall och björk. I rätt stora delar täcker murgröna både marken och trädstammarna. Flera av asparna är lite

grövre. I något öppnare delar täcks marken av en gles gräsvegetation.

Utmed och invid järnvägsspåren växer en gles gräs- och örtflora. Marken är mycket grusig och torr. Täckningsgraden av växterna är ofta inte större än 25-30 %. Till de vanligaste växterna hör bergssyra, fibblor, rölleka, vitklöver, fårsvingel, nagelört och kärleksört. På de öppna ytorna ses här och där mindre uppslag av björk och sälg.

Vid besöket kunde också noteras två kulturhistoriska inslag. Uppe på hållmarken finns utmed kortare sträckor rester av en stenmur. Muren är av skalmurstyp och är relativt raserad. En hel del av stenarna utgörs av sprängsten, vilket tyder på att stenmuren kanske inte är så gammal. Den andra typen av kulturhistorisk lämning är fackverksstolpar byggda av u-järn. Sammanlagt sågs tre stycken sådana, främst i områdets norra del. Stolparna har troligen hållit upp någon form av ledning, då det överst på en av dessa fanns isolatorer. Stolparna verkar ha varit uppstapade med vajrar.

Sammanfattning natur:

Området innehåller vanlig och mycket typisk natur för Oskarshamnstrakten. Det som särskilt bör värnas är de gles tallbevuxna hållarna i områdets södra del. Tallarna är mycket gamla och bör om möjligt skyddas. Även inslaget av alm invid stationen är intressant.

Detaljplanens bestämmelser och riktlinjer

Ett område NATUR avsätts i planen mot fastigheterna på kullen ovan järnvägsspåren, naturområdet omfattar ca 20 % av planområdet. Dagens planlagda naturområde kommer att öka med ca 300 m². Natur som inte behöver tas i anspråk för att genomföra planen bör sparas för att bevara en viss nivå av grönska i området.

Inslag av träd och annan grönska uppmuntras i utformningen av rangerområden, parkeringar och längs med körfiler för att göra området attraktivare och minska belastningen på dagvattennätet då träd och grönska hjälper till att ta hand om regnvatten.

Topografi

Planområdet har en varierad topografi, från ett flackt område med lägre punkter längs med järnvägen och i norr till att även innefatta delar av det höjdparti som ligger öster om planområdet. Lägsta punkterna inom planområdet är cirka 3 meter över havet medan de högsta ligger på cirka 14 meter över havet.

Detaljplanens bestämmelser och riktlinjer

Detaljplanen medger att topografin ändras längs med järnvägsspåren för att rymma fler körfiler.

Markbeskaffenhet och geotekniska förhållanden

Järnvägsstationen och järnvägen ligger i en dalgång med morän som jordart. Höjdparter i och runt planområdet består av berg. Området kring färjeterminalen och kajerna är utfyllda områden, beskaffenhet okänd.

Detaljplanens bestämmelser och riktlinjer

Planområdets grundläggningsförhållanden bedöms klara den markanvändning som detaljplanen föreslår. Inga nya byggnader föreslås.



Bild 3-5 Bilder från planområdet



MILJÖFÖRHÅLLANDEN

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) är juridiskt bindande styrmedel som infördes med Miljöbalken år 1999. Miljökvalitetsnormer är föreskrifter om viss lägsta miljöstatus för mark, vatten, luft eller miljön i övrigt inom ett geografiskt område och beskrivs närmare i miljöbalkens femte kapitel.

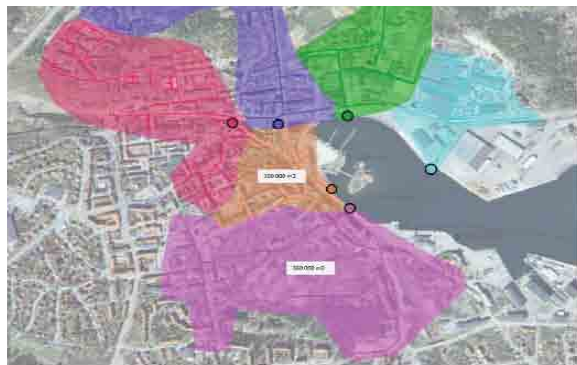
Vattenförekomster och dagvatten

Befintligt dagvattensystem inom planområdet hanteras till stor del enligt gammal norm, dvs leds bort till närmsta vattendrag, sjö eller hav vilket innebär att det finns ett inbyggt problem. Planområdets receptient är hamnbassängen som är en del av vattenförekomsten Inre Oskarshamnsområdet. Den ekologiska statusen för inre oskarshamnsområdet är måttligt god medan den kemiska statusen inte uppnår god kemisk ytvattenstatus.

Det aktuella planområdet är idag till stora delar hårdgjort och planlagt som järnvägsområde, småindustri och kontor. Idag är ca 1500 m² inom planområdet planlagt för natur. Detaljplaneförslaget innebär att ca 1800 m² natur säkerställs inom planområdet.

Då uppställningsplatser för trailer och lastbilar föreslås inom planområdet kommer risken för oljeläckage till dagvattnet att öka.

Detaljplanens bestämmelser och riktlinjer
Kommunen har studerat möjligheten att anlägga skärbassängar nere i inre hamnen området, ca 50 meter från planområdets nordligaste del, för att omhänderta dagvatten. Skärbassängen är avsedd att hantera dagvatten från omgivande områden, där även planområdet för färjeterminalen är medräknat, se karta nedan.



Avrinningsområden och utsläppspunkter. Figuren är hämtad från WSPs PM om Skärbassäng inre hamnen Oskarshamn, se bil. 3.

Dagvattenledningar kommer att ledas från planområdet och nynna ut i den nya skärbassängen. Bassängen kan dock inte komma till stånd förrän trafiken från färjan är omdirigerad, vilket denna detaljplan åsyftar att göra. Kommunen har påbörjat projektering av området där skärbassängen ska placeras.

Dagvattensystemet vid rangeringsytorna ska även utformas med lokala oljeavskiljare där uppställning av trailers och lastbilar planeras så att ev. oljeläckage tas omhand lokalt och inte rinner vidare ner i skärbassängen.

Av de simuleringar som gjorts dras slutsatsen att föroreningsbelastningen till hamnbassängen från det aktuella avrinningsområdet i sin helhet kommer att minska jämfört med dagens utsläpp. Genom anläggandet av en skärbassäng skapar man en mindre reningsanläggning i recipienten i en kontrollerad miljö. Det skapas en begränsad area där föroreningar kan spridas och därför underlättas drift och skötsel. Det bedöms att anlägga en skärbassäng är ett kostnadseffektivt alternativ för att behandla dagvatten från aktuella avrinningsområdena.

	Enhet	Riktvärde 15	Avrinningsområde		
			Södra inre hamnen	Orange & rosa	Total belastning *
Fosfor (P)	µg/l	200	150	260	157,40
Kväve (N)	mg/l	2,5	1,95	1,6	1,19
Bly (Pb)	µg/l	10	5,4	13	4,84
Koppar (Cu)	µg/l	30	24,3	26	9,03
Zink (Zn)	µg/l	90	51,1	89	25,25
Kadmium (Cd)	µg/l	0,45	0,3	0,59	0,38
Krom (Cr)	µg/l	15	7,3	10	3,82
Nickel (Ni)	µg/l	20	4,5	8,3	6,47
Kviksilver (Hg)	µg/l	0,05	0,07	0,022	0,03
Suspenderad substans (SS)	mg/l	50	23	61	16,48
Oljeindex (olja)	mg/l	0,5	0,6	0,6	0,14

* Avser den totala föroreningsbelastningen efter behandling från rosa och orange avrinningsområdena inklusive södra inre hamn

Vid dimensioneringen av reningsanläggningen har mängden regn vid en statistisk återkomsttid på mellan 0,5-1 år använts. Flöden som uppkommer vid kraftigare regn leds förbi (bräddas förbi) anläggningen. Detta görs för att skydda anläggningen och säkerställa en bra reningseffekt. Ca 90 % av den totala årsnederbörden beräknas kunna behandlas i skärbassängen.

ARO	Föroreningsbelastning (kg/år)							
	Pb	Cu	Zn	Cd	Cr	Ni	Hg	Olja
Södra inre hamnen (kg/år)	0,14	0,49	1,70	0,06	1,40	0,09	0,0002	12,73
Orange område (exklusive Södra inre hamnen)	0,66	1,40	4,60	0,03	0,54	0,43	0,001	31,00
Rosa område	1,60	3,30	11,00	0,07	1,30	1,00	0,003	75,00
Föreningar som bräddas före skärbassäng*	0,24	0,52	1,73	0,02	0,32	0,15	0,000	11,87
Föreningar som passerar skärbassäng*	2,16	4,67	15,57	0,15	2,92	1,37	0,004	106,86
Total Föreningar (kg/år)	2,40	5,19	17,30	0,17	3,24	1,52	0,0042	118,73
Avskiljningsgrad i skärbassäng Stormtac (augusti 2016) (%)	75	80	85	70	90	35	0	90
Avskiljningsmängd i skärbassäng (kg/år)	1,62	3,74	13,23	0,10	2,62	0,48	0,000	96,17
Föroreningsbelastning efter behandlingen (kg/år)	0,54	0,93	2,34	0,04	0,29	0,89	0,0042	10,69
Total	0,78	1,45	4,07	0,06	0,62	1,04	0,0042	22,56
Föroreningsbelastning i inre hamnen (kg/år)**								
*90% av årsvolym behandlas i anläggningen medan 10 % bräddas								
** Föroreningsbelastning efter behandlingen plus föreningar som bräddas före skärbassäng								

Sammanfattning dagvatten:

Det aktuella planområdet är idag till stora delar hårdgjort och utan några krav på infiltration eller omhändertagande av dagvatten. Dagvattnet från området rinner orenat ut i hamnbassängen genom dagvattenledningar. Den nya detaljplanen för området bedöms medföra ett förbättrat omhändertagande av dagvattnet och bidrar därför inte till att försämra hamnbassängens vattenstatus.

Luft

Några mätningar av luftkvaliteten har inte utförts i området. Sannolikt klaras miljö kvalitetsnormerna för NOx och partiklar i Oskarshamn enligt IVL och Luftvårdsförbundet i Kalmar Län. Eventuellt kan timmedelvärdena överskridas lokalt och tillfälligt i samband med lossning och lastning av färjan.

Planförslaget kommer inte att medföra ökad trafik, utan en omfördelning av trafiken i samband med tömning av färjan sker. Då miljö kvalitetsnormerna för luft sannolikt klaras idag och då planförslaget inte medför trafikökningar förväntas inga negativa konsekvenser på luftkvaliteten i planområdet uppstå. Möjligheterna till att klara miljö kvalitetsnormerna kommer inte försvåras.

Buller

Till detaljplanen har en bullerutredning upprättats (Norconsult AB, Oskarshamns färjeterminal, Trafik- och industribullerutredning, reviderad 2016-10-25). Nedan sammanfattas resultatet av denna samt detaljplanens konsekvenser med avseende på buller. För bullerkartor hänvisas till bullerutredningen i helhet.

Industribuller

Enligt terminalchefen vid hamnen är det vanligen ungefär 1-2 trailers per dygn som står några timmar med diesellaggregatet påslaget, innan den/de blir hämtade med lastbil. Hur hamnens verksamhet kommer att se ut i framtiden är inte fastlagt och det är därför oklart om det kan bli aktuellt med fler eller färre trailers som står med kylaggregat påslagna nattetid.

För bullerberäkningarna har antagits att 4 kylaggregat är påslagna samtidigt, vilket är dubbelt så många som i nuläget. Detta får motsvara ett så kallat "worst case scenario".

Det är också möjligt att koppla trailers till elanslutning och låta kylningen drivas av el. Eldrift är ca 6 dBA tystare än dieseldrift. Oskarshamns kommun har för avsikt att möjliggöra elanslutning av trailers för att sänka bullernivåerna inom hamnområdet.

Beräknade och redovisade ljudnivåer avser ett framtida scenario som tar höjd för att verksamheten utökas. Beräkningarna har gjorts för olika placeringar av trailers med eller utan dieseldrift samt med och utan bullerskärm. I figur 1 redovisas inom vilka fastigheter som uppställning av trailers planeras (Uranus 14 och 15) samt angränsande bostadsfastighet (Uranus 1).



Figur 1: Uppställningsytan inom Uranus 14 och Uranus 15. Angränsande i sydost ligger fastigheten Uranus 1 med befintliga bostadshus.

Uppställning av trailers på kylning inom Uranus 14 och 15 beräknas ge upphov till ljudnivåer vid Uranus 1 som överskrider riktvärde för industribuller nattetid om kylaggregat körs med dieseldrift. Det gäller även om endast 1-2 aggregat är igång samtidigt.

För att möjliggöra att 1-4 aggregat körs på diesel samtidigt krävs att en hög skärm byggs. En skärm med höjden 6 m klarar precis att sänka ljudnivåerna från 4 dieseldrivna aggregat till högst 40 dBA vid Uranus 1. Då skärmen ska placeras på fastigheten Uranus 14, vid gränsen till Uranus 1, behöver bullerplanket ha ett skärmtak. För att begränsa bullerspridningen är det även viktigt att alla dieseldrivna trailers placeras så nära skärmen som möjligt.

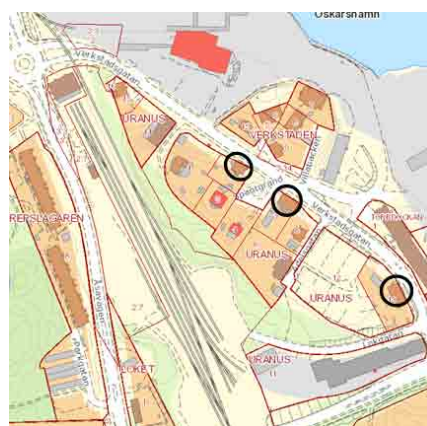
Om aggregaten ansluts till el sänks ljudnivåerna med i genomsnitt 6 dBA mot med dieseldrift. Om elanslutningsplatserna placeras inom Uranus 15 klaras riktvärdet för industribuller nattetid vid samtliga bostadshus inom Uranus 1 utan ytterligare åtgärder. Då är det förutsatt att fyra trailers är i drift samtidigt. Om fyra elanslutna aggregat istället placeras nära fastigheten Uranus 1 klaras inte riktvärdet nattetid inom Uranus 1. På samma sätt som för dieseldriften krävs i så fall att en hög skärm byggs och förses med ett skärmtak, vilket Oskarshamn kommun avser att göra.

Sammanfattning industribuller:

Inom planområdet kommer elanslutningar att anordnas och bullerplank med skärmtak kommer uppföras på fastighet Uranus 14, vilket innebär att riktvärderna för industribuller klaras.

Trafikbuller

Fastigheterna Uranus 7, Uranus 9 och Uranus 13 beräknas redan idag ha ljudnivåer över gällande riktvärden. Ombyggnaden av gatorna inom planområdet samt den förväntade trafikökningen bedöms ge en liten ökning av de ekvivalenta ljudnivåerna, upp till 1 dBA, för husen närmast Verkstadsgatan och den nya vägen. Störst förändring beräknas fastigheten Uranus 1 få, där ekvivalent ljudnivå kan öka med ca 2 dBA. Förändringarna bedöms knappt vara hörbara.



Fastighet Uranus 9, Uranus 7 samt Uranus 13.

Ljudnivåer är beräknade vid fasad och inomhusnivåerna är uppskattade med en fasaddämpning på 25 dB. Uppskattningen indikerar att det kan bli aktuellt med fönsterbyte för mest utsatta fasad på Uranus 7, Uranus 9 och Uranus 13. Många bostadshus med moderna fönster har dock en bättre ljudisolering och för att göra en korrekt bedömning av ljudnivåerna inomhus måste en noggrannare kontroll av respektive bostad göras.

Vid befintliga bostäder belägna strax utanför planområdet ligger ljudnivåerna från vägtrafik över riktvärdena (som gäller vid nybyggnation) både före och efter planens genomförande. Ökningen av bullernivåerna med upp till 2 dBA beror till största delen på att trafiken generellt bedöms öka i framtiden, inte på grund av att planen förändrar eller skapar ökad trafik. Då bostäderna är belägna utanför nu aktuell plan kan inga krav på störningsskydd ställas i nu aktuell plan.

De maximala ljudnivåerna från vägtrafiken är dimensionerande. Maximala ljudnivåer från lokaltågen ligger lägre än de från vägtrafik vid alla bostäder och uppgår som högst till 59 dBA vid Uranus 1. Maximala ljudnivåer från godståg ligger högre än de från vägtrafik men eftersom det endast passerar mellan 1-2 godståg per dygn så blir dessa nivåer inte dimensionerande. Högsta maximala ljudnivå från godståg ligger på 75 dBA vid fasad inom Uranus 1. Detta värde bedöms inte vara högt nog för att riskera att riktvärdet om 45 dBA i maximal ljudnivå inomhus nattetid överskrids med mer än 10 dBA vid 1-2 tillfällen. Gällande riktvärde om 70 dBA i maximal nivå vid bostadshus uteplats bedöms innehållas vid samtliga berörda bostadshus.

Sammanfattning trafikbuller:

Uppskattningen indikerar att det kan bli aktuellt med fönsterbyte för mest utsatta fasad på Uranus 7, Uranus 9 och Uranus 13.

Högsta maximala ljudnivå från godståg bedöms inte vara högt nog för att riskera att riktvärdet om 45 dBA i maximal ljudnivå inomhus nattetid överskrids med mer än 10 dBA vid 1-2 tillfällen.

Ombyggnationen som görs i och med den nya planen medför endast till en liten ökning av bullernivåerna (upp till 1 dBA) och detta föranleder inte att åtgärder görs på de hus som redan idag har nivåer över riktvärden.

Trafikbuller utanför planområdet

Detaljplanen och de förändringar av trafikflödena som planen medför bedöms inte påverka eller förändra några ljudnivåer utmed Åsavägen eller Gröndalsgatan. Idag överskrids det ekvivalenta riktvärdet om 55 dBA och maximala riktvärdet om 70 dBA vid flera befintliga bostadshus. Detaljplanen bidrar alltså inte till att försämra ljudnivåerna vid dessa bostadshus.

Störningar

Tillfälliga störningar i samband med planens genomförande kan uppkomma, exempelvis sprängningsarbeten. Då det finns energibrunnar på fastigheterna Uranus 2, 4, 7 och 9 bör hänsyn tas till dessa i samband med sprängningsarbeten.

Förorenad mark

Markprovtagningar som genomförts av Trafikverket på Oskarshamns bangård visar att halten av förorening inom planområdet, intill bangården, ligger under gränsvärden för MKM (mindre känslig markanvändning), se bilaga 5. Strax utanför planområdet, i spårområdet, finns högre halter av markföroreningar i form av metaller och PAH. I vissa provpunkter överskrids riktvärdet för MKM. Dock påvisar provtagningarna som är tagna inom planområdet, intill bangården, på godkända värden för föreslagen markanvändning.

På fastighet Uranus 14 har det legat verkstadsindustri som använt halogenerade lösningsmedel. En markundersökning har genomförts och visar på förhöjda värden av bland annat PAH som överskrider MKM i asfaltslagret. Provtagningsresultaten från marken under asfaltslagret påvisar värden under MKM, se bilaga 8.

Detaljplanens bestämmelser och riktlinjer

Planförslaget innebär att markanvändningen i anslutning till bangården ändras från att vara ett spårområde till att utgöra en väg med uppställningsplatser/ rangerområde. Detaljplanen möjliggör ingen byggnation inom planområdet.

Markundersökningen på fastighet Uranus 14, som utpekats som förorenat område, har klargjort omfattningen av markföroreningar och kommunen har gjort bedömningen att sanering inte krävs utifrån den markanvändning som avses. Detta då området endast kommer att användas som uppställningsplats med en hårdgjord yta. Detaljplanen tillåter ingen bebyggelse och människor kommer endast att vistas på platsen tillfälligt vid på- och avlastning av färjan.

Värdena i planområdet visar på att materialet kan återanvändas i väg- och uppställningskonstruktionen inom det planlagda trafikområdet.

Radon

Inom planområdet råder en normal till förhöjd radonnivå. Detaljplanen medger inga byggrätter som kan komma att påverkas av radon.

RISK OCH SÄKERHET (SKRED, HÖGA VATTENSTÅND/ÖVERSVÄMNING, TRANSPORT AV FARLIGT GODS MM)

Planområdet riskerar att drabbas av översvämningar i samband med kraftig nederbörd. (Skyfallsanalys 2015). Konsekvensen bedöms dock i genomförd MKB som ringa då det i huvudsak är hårdgjorda ytor som tillfälligt svämmas över.

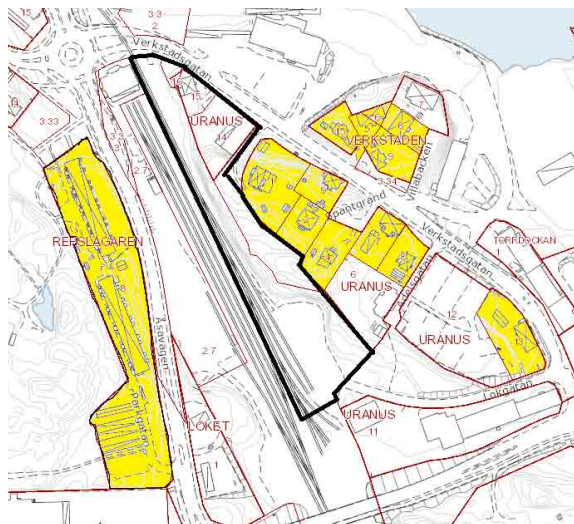
Transporter av farligt gods kommer precis som idag att passera genom planområdet till eller ifrån färjeterminalen. Transporterna leds via planområdet till eller från Åsavägen vilken är utpekad led för farligt gods.

Detaljplanens bestämmelser och riktlinjer
Planen föreslår inga betydande förändringar avseende risk- och säkerhetsfrågor. Planen bedöms minska risken att farligt gods transporter kör via Skeppsbron och genom stadskärnan eftersom den tydligare styr all trafik mot Åsavägen.

BEBYGGELSE

Bostäder

Inom planområdet finns det hyreslägenheter på Uranus 15, gällande detaljplan medger dock inte bostadsändamål för fastigheten. I anslutning till planområdet finns flera bostadsfastigheter, se detaljplanelagd bostadsmark markerad gul nedan.



Verksamheter, övrig bebyggelse

På Uranus 14 finns en verksamhetsbyggnad som tidigare använts av ett åkeriföretag. Idag har fastigheten två hyresgäster, en skytteförening och ett privat företag.

Byggnadskultur och gestaltning

Bebyggelsen inom planområdet är uppförd mellan åren 1800 och 1958. Bostadshuset på Uranus 15 är äldst, byggnadens fasad har ändrats med åren. Verkstadsbyggnaden på Uranus 14 är från 1958 och byggdes om 1992. Bebyggelsen bedöms inte ha något skyddsvärde.

Detaljplanens bestämmelser och riktlinjer

Planförslaget innebär bl.a. rivning av två byggnader, Uranus 14 och 15. Den sistnämnda är en 1800-talsvilla, som genom sin plåtbeklädnad och övrig ombyggnad inte längre har något kulturhistoriskt värde. Det kan därför knappast hävdas att den är av vikt för miljön runt järnvägsstationen.

Den avsevärt yngre byggnaden på Uranus 14 har enligt vår bedömning inget kulturhistoriskt värde.

GATOR OCH TRAFIK

Detaljplanens huvudsyfte är att möjliggöra för en ny trafiklösning för trafik från färjeterminalen. Detaljplanen är flexibel för att området ska kunna anpassas efter behov.

Gång- och cykelvägar

Gång- och cykelväg finns längs med Verkstadsgatan vilken knyter Gröndal och områden söderut till centrum och Oskarshamns norra delar. Gång- och cykelvägen går längs med Verkstadsgatan ifrån järnvägsstationen fram till Uranus 13 där den korsar gatan och går sedan på motsatt sida fram till Gröndalsgatan. Gång- och cykelvägen bedöms som en viktig länk i stadens gång- och cykelvägssystem och ska fortsättningsvis vara ett prioriterat stråk för gång- och cykeltrafikanter.

Detaljplanens bestämmelser och riktlinjer

Gång- och cykeltrafik ska ges en god framkomlighet och vara ett prioriterat trafikslag i en annars bil- och lastbilsdominerande trafikmiljö. Säkerheten för de oskyddade trafikanterna är av stor vikt. Kopplingen mellan färjeterminalen och resecentrum/järnvägsstationen är dessutom viktig för passagerare som ska byta mellan olika trafikslag.

I och med den förändrade trafikföringen som detaljplanen möjliggör kommer trafikmängderna vid tömning av färjan att öka längs med Verkstadsgatan. Eventuella konflikter mellan mjuka och hårda trafikanter kommer mest troligt att uppstå precis öster om järnvägsstationen där uppemot fem körfält löper ut ifrån terminalområdet. Här kan gående och cyklister få svårigheter att passera i samband med tömning. Tömningen av färjan är dock väldigt tidsbegränsad och stora delar av dygnet kommer det inte vara några problem att passera. Det har gjorts en trafiksimulering på planförslaget som visar på flera lösningar som är möjliga för att på ett säkert sätt kunna passera vägarna i planområdet.

Refuger mellan körfälten och tydliga övergångsställen med ljussignal är lösningar som bedöms som rimliga. En gångbro skulle kunna uppföras men ses som ett sekundärt alternativ.



Bild 6. Järnvägsstationen ska knytas bättre till färjeterminalen.

Gång- och cykelbanan längs Verkstadsgatan föreslås flytta över till vägens nordöstra sida för att inte behöva korsa vägen fler gånger än nödvändigt.

Kollektivtrafik

Planområdet ligger i direkt anslutning till färjeterminalen och stadens järnvägsstation och framtida resecentrum. Tillgängligheten med kollektivtrafik är god och planområdet blir en viktig länk mellan färjeterminalen och resecentrum.

Färjetrafiken är viktig för Gotland och är en del av det nationella transportsystemet. Möjligheterna till smidiga byten mellan olika transportsätt är viktigt för att upprätthålla systemet och göra det smidigast möjligt att resa kollektivt. Trafiken till/från Gotland får inte enbart ses som ett transportmedel för gods och bilar även om dessa utgör en avgörande del av trafiken på färjan. En tydlig och säker länk för passagerare ska eftersträvas mellan resecentrum och färjeterminalen.

Detaljplanens bestämmelser och riktlinjer

Inom detaljplanen är det möjligt att åstadkomma en tydlig och säker passage mellan Gotlandsterminalen och resecentrum. Möjlighet att uppföra en bro för gång- och cykeltrafik ges i planen på grund av dess flexibla planbestämmelser.

Målet är att utifrån dagens situation och hänsyn till utvecklingsplaner i Oskarshamn öka trafik-säkerheten och kapaciteten i den mellersta och södra trafikplatsen samt tillgängligheten till såväl E22 som 37/47:an.

Trafiksimulering

På uppdrag av Oskarshamns kommun har WSP genomfört en mikrosimulering vid hamnområdet i Oskarshamn med hjälp av mjukvaran VISSIM. Analysen utgår från ett väl tilltaget worst case, en belastad sommardag avseende fordonstrafik på Gotlandsfärjan, men tar också höjd för ökad trafik på färjan till följd av planerat hängdäck, som ger plats för ytterligare 150 personbilar.

Syftet med trafikanalysen är att svara på frågan hur trafiksituationen blir vid hamnområdet och vidare ut mot cirkulationsplatsen Åsavägen/Gröndalsgatan, då trafiken från Gotlandsfärjan i sin helhet kommer köra ut från området via Gröndalsbron, dvs. inte längre som idag även direkt ut från färjan åt nordväst mot Skeppsbron. Färjan har som krav att tömningen av alla fordon måste göras på maximalt 20 minuter, detta för att därefter hinna lasta innan det är dags för avgång.

Slutsatsen var att samtliga scenarion uppfyller kravet att hamnområdet ska vara tömt på 20 minuter. Dock finns skillnad avseende val av övergångsställe. Den mest kostnadseffektiva lösningen bör vara signalreglerade övergångsställen, denna lösning ger nästan lika bra framkomlighet för fordonen som en gångbro.

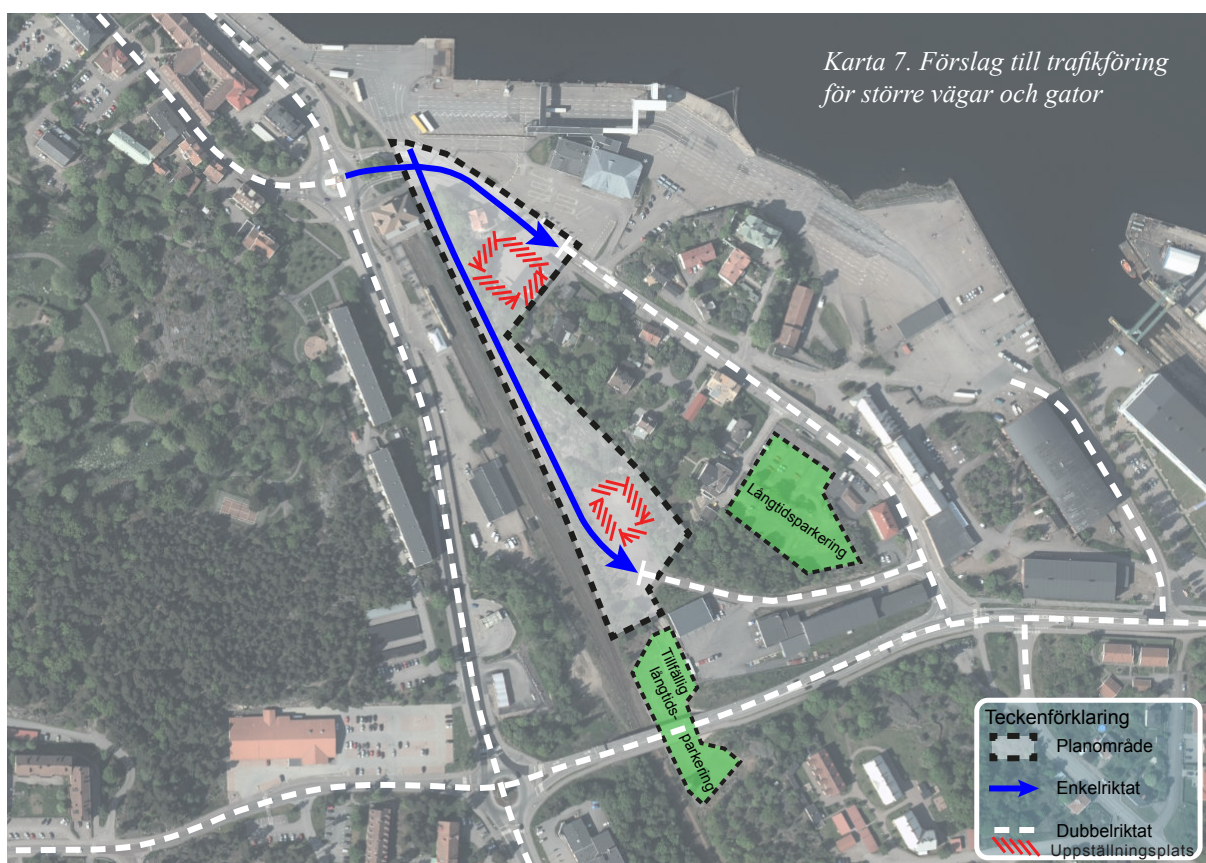
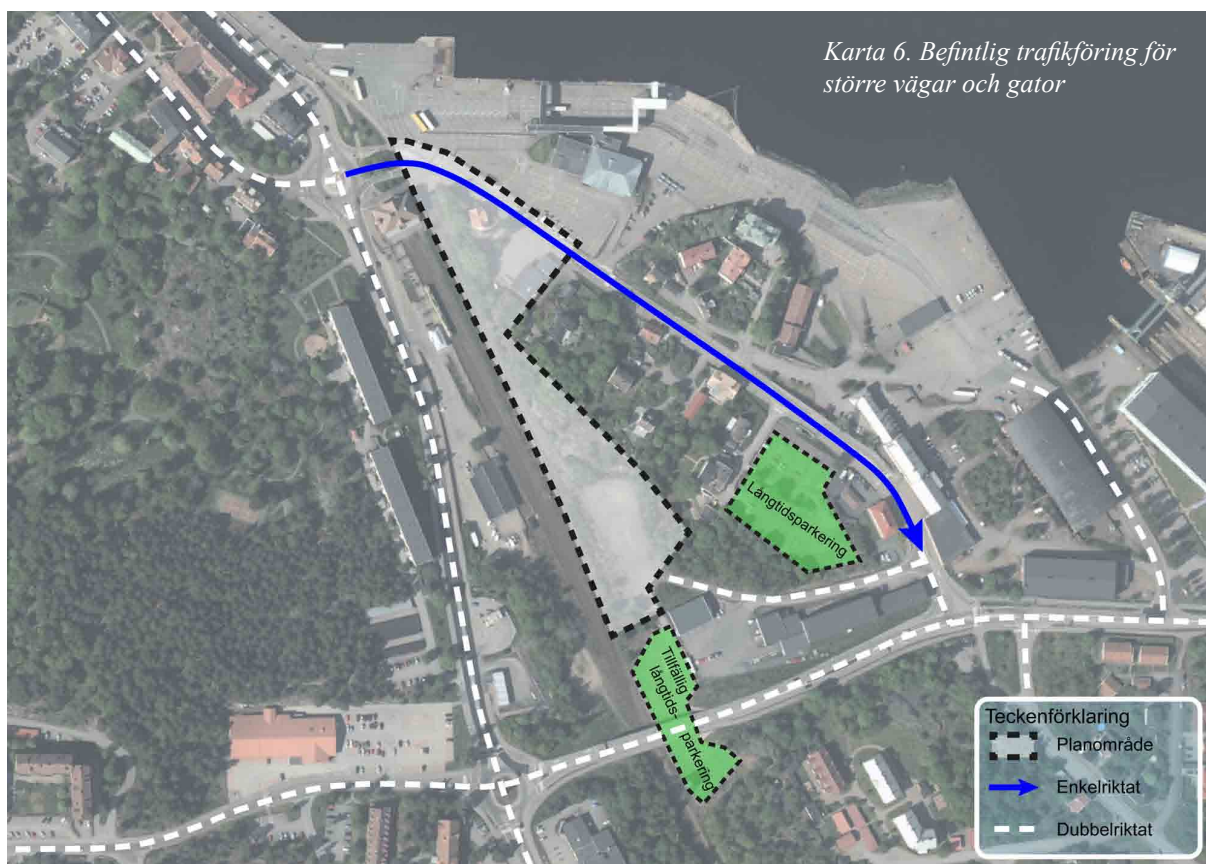
Det har även gjorts en trafiksimulering som visar på hur bland annat färjeterminalsområdet påverkar Oskarshamn tätorts trafikplatser. Då vi leder all trafik mot södra trafikplatsen visar simuleringen att trafikplatserna vid E22 och riksväg 37/47 kommer att behövas åtgärdas. Kommunen arbetar just nu tillsammans med trafikverket och regionförbundet med en åtgärdsvalstudie (ÅVS) vars syfte är att få fram en prioritering av effektiva lösningar för en säkrare trafiksituation där det tas fram kostnader, effekter och konsekvenser. Denna beräknas vara klar hösten 2016.



Karta 5. Befintliga gång- och cykelvägar



Bild 7. Verkstadsgatan idag framför Uranus 14.
Gång- och cykelväg går söderut längs vägens högra sida



Gator

Genom planområdet går Verkstadsgatan som är del i dagens trafiklösning för trafik till och från färjetterminalen. Gatan är lokalgata för boende i området. Viss genomfartstrafik sker av trafik som ska utåt Gröndal och Ernemar. Gatan är enkelriktad söderut vilket innebär att trafik endast är tillåten att köra in på gatan från cirkulationsplatsen vid järnvägsstationen. All trafik från området måste således köra söderut ut via Gröndalsgatan. Endast mellan Gröndalsgatan och infarten till Lokgatan är gatan dubbelriktad.

De stora gatorna/vägarna i närområdet är Åsavägen, Skeppsbron och Gröndalsgatan. Trafiksiffrorna för dessa ses i rutan här nedan.

Trafikmätningar:

<i>Skeppsbron:</i>	<i>Åsavägen (Jvstn):</i>
Totalt: 7800	Totalt: 8500
Tung trafik: 230	Tung trafik: 340
<i>Gröndalsgatan (Gröndalsbron):</i>	<i>Åsavägen (Åsa):</i>
Totalt: 3700	Totalt: 8000
Tung trafik: 260	Tung trafik: 440

Idag kör trafik från färjan norrut via Skeppsbrokajen/Skeppsbron, något som är tänkt att upphöra i och med utvecklingen av Inre hamnen.

Sett i ett större perspektiv för Oskarshamns stad hänvisas trafik från färjan idag enligt utpekade vägar som ses i karta 6, sid 20. Trafik som kör norrut via Skeppsbron hänvisas antingen till norra trafikplatsen och E22 eller ut via mellersta trafikplatsen till riksväg 37/47 alternativt E22. Trafik som kör söderut från terminalområdet hänvisas Verkstadsgatan, Gröndalsgatan och sedan via Åsavägen ut till södra trafikplatsen och E22.

Detaljplanens bestämmelser och riktlinjer

Gatustrukturen behöver förändras för att möjliggöra nya utfartsvägar från färjetterminalen. Skeppsbron ska inte längre användas för utfartstrafik eller rangering. All trafik från färjan ska istället ledas söderut till Gröndalsgatan och hänvisas vidare via Åsavägen till E22 och riksväg 37/47.

För att klara av att tömma färjan söderut behöver antalet körfiler utökas. Tre körfiler blir möjligt att anlägga längs med järnvägsspåren som komplement till Verkstadsgatan. För att rymma filerna behöver en del av berget sprängas bort. Trafiken från den nya vägen leds upp via Lokgatan till Verkstadsgatan och Gröndalsgatan. Se de nya trafikflödena i karta 7.

Dimensionerande faktorer är att färjan ska gå snabbt att tömma och körfilerna behöver därför rymma den totala fordonslängd som färjan rymmer. Idag är färjan strax under 200 meter lång men färjeläget är dimensionerat för att klara färjor på upp till 220 meter. Den senare rymmer fordonslängder om totalt två kilometer som vid användande av hängdäck skulle kunna innehålla tre kilometer fordonslängd. Förslaget som ligger till grund för detaljplanen har en total körlängd om cirka 2600 meter vilket bedöms räcka väl för att klara en tömning av dagens färja. Hela förslaget till trafiklösning rymmer inte inom detaljplanen men kan genomföras inom ramen för gällande detaljplaner utanför planområdet.

Detaljplanen möjliggör en ny väg längs med järnvägsspåret samt en utökning av antalet körfält ut från färjetterminalen, användningsbestämmelse T.

Rangering, parkering och utfarter

Lastbilar och trailers som anländer med färjan rangeras idag på Skeppsbrokajen. Periodvis används hela kajen för detta men sett till hela dygnet står kajen för det mesta oanvänd.

En tillfällig långtidsparkering för resenärer till Gotland har anordnats vid järnvägsspåren under Gröndalsbron, tillfart via Lokgatan. Denna används i första hand kring Almedalsveckan och sommarens högsäsongveckor då befintlig långtidsparkering vid Verkstadsgatan inte räcker till. Området är stängslat idag, vilket det även avses vara i fortsättningen.

Nya uppställningsplatser för trailer och lastbilar föreslås även inom planområdet för att fria Skeppsbrokajen från uppställning.



Karta 8. Anvisade vägar från färjeterminalen

Detaljplanens bestämmelser och riktlinjer

Plats för rangering skapas i direkt anslutning till färjeterminalen, utmed nya gatan längs järnvägsspåren samt på grusplanen öster om järnvägen, se röd markering på karta 7, sid 20.

Tillgängligheten till den tillfälliga långtidsparkeringen kommer inte att förändras.



Bild 8. Skeppsbrokajen.



Bild 9. Infart till den tillfälliga långtidsparkering för Gotlandsresenärer



Bild 10. Befintlig utfart från terminalområdet mot Verkstadsgatan

Järnväg

Planområdet ligger längs järnvägen. Aktuell järnvägsstråk, Stångådalsbanan, är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8§ miljöbalken. Områden som är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen.

Generellt bör ny bebyggelse inte tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen. Verksamhet som inte är störningskänslig och där människor endast tillfälligtvis vistas, t.ex. parkering, garage eller förråd, kan dock finnas inom 30 meter från spårmit.

Stångådalsbanan är vid aktuellt område oelektrifierad och trafikerar enbart av godståg; ca två tågpassager per dygn. Gräns för spårområde för icke elektrifierad bana är 2,20 meter från närmaste räls. Vid stängsling längs järnvägen bör avståndet mellan spår och staket dock vara större än spårområdet. Av säkerhetsskäl uppförs panelstaket längs järnvägsspåret, hela vägen in till stationen. Staketet ska uppföras 4 meter från det aktiva järnvägsspårets mitt, vilket även införts som bestämmelse i plankartan. Staketet ska vara 2 meter högt av säkerhetsskäl men även utformas så att det estetiskt passar in i stationsområdet.

När sprängning sker, för att göra plats för de nya filerna, måste det företas med avstängt spår och tågfrött om sprängning sker i närhet av banan. Vid sprängarbete i närhet av spårområdet ska det ske ett samråd med beställare för att säkerställa att Trafikverkets anläggning inte riskerar att skadas.

Vägledning kring utformning av staket :

Mellan järnvägsområdet och användningsområdet för trafik från Färjeterminalen ska ett staket uppföras. Staketets primära syfte är att vara en säkerhetsskapande åtgärd och motverka att obehöriga tar sig in på spårområdet vilket sätter en del funktionskrav på staketet. Det måste vara tillräckligt högt och svårgenomträngligt. Säkerhetsaspekten ska kombineras med en god gestaltning eftersom stationsområdet är Oskars-

hamns resecentrum där hög nivå på utformning alltid bör eftersträvas.

Staketet ska ha en stadsmässig utformning i lackad stål eller gjutjärn, där svart färg ska väljas i första hand. Ambitionsnivån på staketets utformning ska vara betydligt högre än ett flätverksstängsel. Nedan följer ett antal exempelbilder på palissadstängsel som ska fungera vägledande i valet av utförande. Dessa bedöms kombinera både säkerhetskrav och utformningsaspekter på ett tillfredsställande sätt.



TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten och avlopp och dagvatten

Ledningar för vatten, avlopp och dagvatten går i Verkstadsgatan. Genom planområdet går stora delar av stadens spillvatten på väg till avloppsreningsverket i Ernemar, cirka en kilometer öster om planområdet.

Detaljplanens bestämmelser och riktlinjer

Åtkomsten till huvudledningarna säkerställs med ett u-område.

El och tele

El- och teleledningar går i Verkstadsgatan.

Detaljplanens bestämmelser och riktlinjer

Åtkomsten till el- och teleledningar säkerställs med ett u-område.

Avfall och värme

Fjärrvärmeledningar går i Verkstadsgatan.

På angränsande fastigheter finns brunnar för bergvärme.

Detaljplanens bestämmelser och riktlinjer

Åtkomsten till fjärrvärmeledningarna säkerställs med ett u-område.

Sprängningsarbeten för att få plats med nya gator längs järnvägen kan påverka brunnar för bergvärme vilket bör utredas innan genomförande.

SOCIALA FRÅGOR

Tillgänglighet

Ett handikappolitiskt program för Oskarshamns kommun antogs av kommunfullmäktige 2002-01-14 (reviderat 2007). Programmet är en kommunal handlingsplan baserad på FN:s standardregler för delaktighet och jämlikhet för människor med funktionsnedsättning. Det övergripande syftet med programmet är att ange riktlinjer för kommunens nämnder, styrelser och förvaltningar i deras planering av verksamheten. Detta för att förbättra tillgängligheten för alla människor i Oskarshamns kommun.

Detaljplanens bestämmelser och riktlinjer

Planen förutsätter att dess innehåll anpassas för att uppfylla gällande lagar och kommunens handikappolitiska program rörande tillgänglighet. Eventuella åtgärder för att uppfylla tillgänglighetskraven sker i första hand på den egna fastigheten.

Ett x-område för gång- och cykeltrafik avsätts för att säkerställa allmänhetens tillgänglighet genom planområdet.

Barnperspektivet

Enligt beslut i kommunfullmäktige 2007-03-12 ska ”alla barn och unga ha rätt att leva och utvecklas i ett säkert och tryggt Oskarshamn”. Som en del i att uppnå detta har en checklista tagits fram som ska genomarbetas i samband med planärenden.

Nya utfartsvägar från färjeterminalen innebär att Skeppsbron och Inre hamnen kan omvandlas med attraktiva publika platser som kommer alla kommunens invånare och besökare tillgodo.

I detaljplanen har i första hand har en bra trafiklösning för trafik från färjan eftersträvat. Bra gång- och cykelvägar genom planområdet har varit en viktig fråga för att ha kvar det viktiga stråket som binder samman Gröndal och områdena söderut med centrum och norra Oskarshamn. Detaljplanen reglerar ingen markanvändning som riktar sig direkt mot barn eller unga men de indirekta effekterna till följd av detaljplanen bedöms innebära en positiv utveckling av stadsmiljön i staden och därmed en bättre miljö även för barn och unga.

GENOMFÖRANDE

GENOMFÖRANDE

I genomförandedelen redovisas de organisatoriska, fastighetsrättsliga, tekniska och ekonomiska åtgärder och konsekvenser som behövs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen. Här redovisas kommunens utgifter och inkomster som föranleds av planen. Planbeskrivningen har inte någon självständig rättsverkan utan ska ses som vägledande vid genomförandet av detaljplanen.

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Beräknad tidplan

Samråd	Höst 2015
Granskning	Sommar 2016
Antagandeprövning	Höst/Vinter 2016

Genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid är fem år från den dag planen vinner laga kraft. Under genomförandetiden kan planen normalt inte ändras eller upphävas om inte särskilda skäl finns. Om kommunen inte ändrar eller upphäver planen efter genomförandetidens utgång fortsätter den att gälla.

Efter genomförandetidens utgång kan dock planen ändras eller upphävas utan att uppkomma rättigheter i planen behöver beaktas.

Ansvarsfördelning/Huvudmannaskap

Byggande inom kvartersmark, betecknat med T i detaljplanen avses ske i Oskarshamns kommuns regi. Tillåten användning är område för trafik till och från färjeterminalen samt för rangeringsytor och parkering.

Oskarshamns kommun ska vara huvudman för de allmänna platser som är utlagda i detaljplanen, betecknade med LOKALGATA och NATUR. Kommunen har därmed ansvar för dessa områdens anläggande, drift och skötsel.

Avtal

Fastigheten Oskarshamn 2:1 ägs av Staten genom Trafikverket. Oskarshamns kommun har tecknat ett arrendeavtal med Trafikverket 2016-01-16 och sedan 2016-02-01 arrenderar kommunen den del av Oskarshamn 2:1 som betecknas med T i detaljplanen, förutom den del av Oskarshamn 2:1 som enligt ingånget köpeavtal 2016-01-20 ska regleras till kommunen genom förrättning, samt den del av Oskarshamn 3:1, Uranus 14 och 15 (ägare kommunen) och Uranus 16 (enskild ägare) som betecknas med T.

Ansökan om förrättning har lämnats till Lantmäteriet 2016-03-07, ärendenummer H16166. Ett genomförandeavtal är tecknat 2016-01-1, efter det att detaljplanen varit ute på samråd, och där ingår köpeavtalet och arrendeavtalet.

För detaljplanens genomförande krävs också att hela den privata fastigheten Uranus 16 genom avtal och köp överförs till kommunens fastighet Oskarshamn 3:1.

Planavgift

Oskarshamns kommun bekostar framtagandet av denna detaljplan. Det innebär att planavgift ska tas ut vid bygglovprövning.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR OCH KONSEKVENSER

Fastighetsplan (f.d. tomtindelning) och fastighetsindelningsbestämmelser
För Uranus 14 och 15 gäller tomtindelning för kv. Järpen, upprättad 1946-03-13. I denna planprocess avses fastighetsplanen upphävas i sin helhet.

Fastighetsindelningsbestämmelser bedöms inte behöva upprättas inom planområdet.

Markägoförhållanden inom planområdet

Detaljplanen berör följande fastigheter:

- Oskarshamn 2:1 – ägare Staten genom Trafikverket,
- Oskarshamn 3:1, 3:3, Uranus 14, Uranus 15 – ägare Oskarshamns kommun,
- Uranus 16 – enskild ägare.

Fastighetsbildning/Fastighetsreglering

Genom fastighetsreglering, ansökan förrättning med ärendenummer H16166, avses del av Oskarshamn 2:1 överföras till Oskarshamn 3:1, betecknat med T respektive NATUR i detaljplanen.

Genom fastighetsreglering avses Uranus 14-16 att överföras till Oskarshamn 3:1.

Oskarshamns kommun ansöker om och bekostar för planens genomförande erforderlig fastighetsbildning.

Servitut

Inga nya servitut avses bildas för genomförande av detaljplanen.

TEKNISKA FRÅGOR

Vatten och avlopp

För detaljplanens genomförande krävs inga ytterligare utbyggnader av det kommunala vatten- och avlopps nätet. Planområdet ingår i VA-verksamhetsområdet för Oskarshamns kommun.

Eventuell ny bebyggelse inom med T betecknat område ska anslutas till kommunens VA-ledningar.

Gator

I dag töms Gotlandsfärjans biltrafik västerut via Skeppsbron. Denna detaljplan skapar möjlighet att få en snabbare och bättre tömning genom att rikta trafiken söderut, öster om järnvägsspåren, inom område betecknat med T. Antalet körfiler kan utökas. En del av berget inom T-området måste dock sprängas bort för att rymma erforderligt antal filer. Detta regleras i arrendavtal med staten genom Trafikverket.

Markföreningar

Delar av T-området inom den arrenderade marken är belastat med miljöföreningar. Vid ev. schaktning för markarbeten kan det tillkomma kostnader för sanering av förorenad mark.

Rangering

Plats för rangering avses byggas i direkt anslutning till färjeterminalen, utmed den nya gatan längs järnvägsspåren samt på grusplanen öster om järnvägen (T-området).

EKONOMISKA FRÅGOR

Planekonomi

Utgifter

- Förrättningskostnader 60 000 kr

- Arrendeavgift till Trafikverket är under utredning

- Markpris, 1500 m², enligt förrättning H16166 75 000 kr

- Markpris, köp av Uranus 16 är under utredning

- Infrastruktur, ex anläggning väg, belysning, asfalt etc 25 mkr

- Eventuella marksaneringskostnader är under utredning

- Bullerplank med skärmtak 300 000 kr

- Staket under utredning

- Elladdningsstolpar under utredning

Uppkomna driftkostnader kommer att belasta både Oskarshamns kommun och Oskarshamns hamn AB.

Inkomster

Markpris försäljning av T-mark inom Oskarshamn 3:1 är under utredning

KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE

MILJÖKONSEKVENSER

Planförslaget kommer medföra att delar av befintlig bangård och naturmark tas i anspråk för ny väg. Anläggandet av ny väg (förlängning av Lokgatan) kommer till viss del innebära att befintligt berg sprängs utmed bangården.

De konsekvenser som uppstår i samband med planförslaget bedöms som mycket begränsade. Bullernivåerna utmed Verkstadsgatan kommer att öka med 1 dBA. Konsekvensen är begränsad då det är 3 bostadsfastigheter som berörs och som redan idag överskrider gällande riktvärden.

Planförslaget kommer att innebära sprängning och krossning av berg, schaktning samt andra markarbeten. Byggskedet bedöms därmed kunna medföra störningar i form av buller. Dessa störningar är dock tillfälliga varför konsekvenserna bedöms som små.

Planförslaget kommer inte att medföra ökad trafik, utan en omfördelning av trafiken i samband med tömning av färjan sker. Trafikflödet inom området avses förändras till att en stor del av trafiken kommer passera det aktuella området. Då miljö kvalitetsnormerna för luft sannolikt klaras idag och då planförslaget inte medför trafikökningar förväntas inga negativa konsekvenser på luftkvaliteten i planområdet uppstå. Möjligheterna till att klara miljö kvalitetsnormerna kommer inte försvåras.

Befintligt dagvattensystem inom planområdet hanteras till stor enligt gammal norm, dvs leds bort till närmsta vattendrag, sjö eller hav vilket innebär finns ett inbyggt problem. Planområdets receptient är hamnbassängen som är en del av vattenförekomsten Inre Oskarshamnsområdet SE571552-162848.

Planförslaget medför ytterligare hårdgjorda ytor kommer att tillföras planområdet, särskilt genom den nya vägen utmed bangården. Ökningen av hårdgjorda ytor leder till en ökning av dagvattenmängderna som behöver ledas bort/tas omhand. Då uppställningsplatser för trailer och lastbilar föreslås inom planområdet kommer även risken för oljeläckage till dagvattnet att öka. Dagvattnet planeras ledas

till hamnbassängen vilket medför negativ konsekvenser för vattenkvaliteten då ytterligare föroreningar når recipienten.

Planens konsekvenser för naturmiljön bedöms som ringa. Dock hyser de äldre tallarna i planområdets södra del ett värde utifrån att de är gamla och kan utgöra biotop för insekter och lavar/mossor. Dessa kan med fördel bevaras.

SOCIALA KONSEKVENSER

De sociala konsekvenserna som planen medför bedöms som mycket små. Planen medför positiva effekter utanför planområdet då den möjliggör att Skeppsbrokajen frigörs från trafik och trailerrangering. Istället kan Skeppsbrokajen utvecklas till ett trevligt promenadstråk till och från nya resecentrum.

FASTIGHETSKONSEKVENSER

Nyttjanderättsavtal, anläggningsarrende

- Oskarshamns kommun avser att ingå nyttjanderättsavtal, anläggningsarrende, för del av Oskarshamn 2:1

Fastighetsplan (f.d. tomtindelning)

- Fastighetsplan (f.d. tomtindelning), A2153, Kv. Järpen, fastställd 1946-03-13, upphör att gälla.

Åtgärder

- Uranus 14,15 och 16 ska överföras till Oskarshamn 3:1
- Del av Oskarshamn 2:1 överförs till Oskarshamn 3:1, betecknat med T respektive NATUR i detaljplanen.

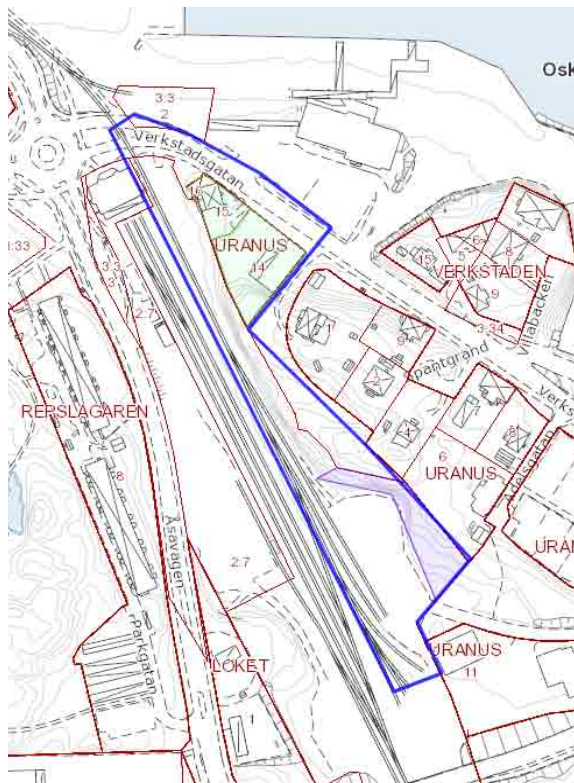


Bild 11. Grön färg är fastighetsgränser som kommer att upphöra och framöver ingå i fastigheten Oskarshamn 3:1. Lila färg område som kommunen ska förvärva och överföra till Oskarshamn 3:1. Planområdesgränsen är utmärkt i blå linje

BILAGOR

Bilaga 1 Barnchecklista

Bilaga 2 Miljökonsekvensbeskrivning

Bilaga 3 PM Skärmbassäng inre hamnen Oskarshamn, WSP

Bilaga 4 RAPPORT Utredning färjeterminalen Oskarshamn, Alternativa sätt att tömma Gotlandsfärjan samt annan placering av Ölandsfärjan, WSP, 2014-05-22.

Bilaga 5 RAPPORT Oskarshamns bangård, fördjupad miljöundersökning samt riskbedömning och åtgärdsförslag, SWECO, 2015-04-21

Bilaga 6 PM Analys av trafiken i Oskarshamn vid ankomst Gotlandsfärjan, WSP.

Bilaga 7 Trafik- och industribullerutredning, 2016-10-25, Norconsult

Bilaga 8 Markundersökning Uranus 14
