



NYBRO KOMMUN

Detaljplan för kvarteret

Rälsen m.fl. fastigheter

i Nybro, Nybro kommun

Antagen av KF 2011-09-26

Laga kraft 2012-06-06

Planbeskrivning





Ortofoto med planområdet markerad med streckad linje.

Handlingar

Till planförslaget har följande handlingar upprättats:

- plankarta med bestämmelser
- planbeskrivning
- genomförandebeskrivning
- behovsbedömning
- fastighetsförteckning

Planens syfte

Detaljplanens syfte är att möjliggöra etablering av lager och ett logistikcentrum kring det nyanlagda industrispåret som fått namnet "Östra industrispåret".

Plandata

Läge och areal

Planområdet är beläget knappt 2,5 km öster om Nybro centrum och omfattar en areal om drygt 56 hektar. Området utgör en del av fastigheterna Nybro 3:1 och Transtorp 1:5 och 1:2.

Markägförhållanden

All mark inom området ägs av Nybro kommun.

Tidigare ställningstaganden

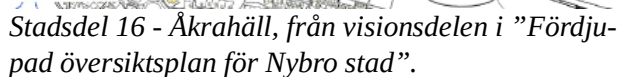
Fördjupad översiktsplan för Nybro stad

I den fördjupade översiktsplanen för Nybro stad som antogs 2004 finns området med i visionsdelen, stadsdel 16 - Åkrahäll. Den fördjupade översiktsplanen säger följande om förändringar inom planområdet:

"I områdets östra del planeras ett industrispår omkring det kan ett logistikcentrum växa fram. Här skulle man kunna lasta om gods mellan lastbil och tåg. I anslutning till industrispåret och öster om det finns möjlighet för nya verksamhetsområden. Lämpliga verksamheter vore industri, verkstäder eller logistik."

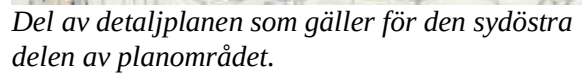
"Ett reservat för ny vägsträckning österut finns i Tallgölsgatans förlängning. Vägen kan ansluta till Kalmarvägen vid Glasporten."

”I och med anläggandet av industrispåret behöver Dackeledens sträckning ändras något åt väster.”



Industrispåret är nu anlagt, dock inte med någon fortsättning mot Kährs i dagsläget. Dackeledens sträckning har också ändrats i samband med byggnationen av industrispåret.

Större delen av planområdet är inte detaljplane-
lagt, men två planer gäller för området. I den
sydöstra delen gäller en detaljplan som vann
laga kraft 2003-11-27. Planen anger att en indu-
strigata får finnas i Tallgölsgatans förlängning.
Norr om industrigatan finns ett område för an-
lagd park där en gång- och cykelväg får finnas.
Det finns även ett område för järnvägstrafik där
spåret korsar Tallgölsgatan.



I den sydvästra delen gäller en detaljplan som fastställdes 1967-09-25. Planen anger att området får användas för allmän plats, gata respektive park.



En järnvägsplan för nytt mötesspår och industrispår i Nybro fastställdes 2003-11-27. En miljökonsekvensbeskrivning upprättades till järnvägsplanen och de detaljplaner som gjordes för området.

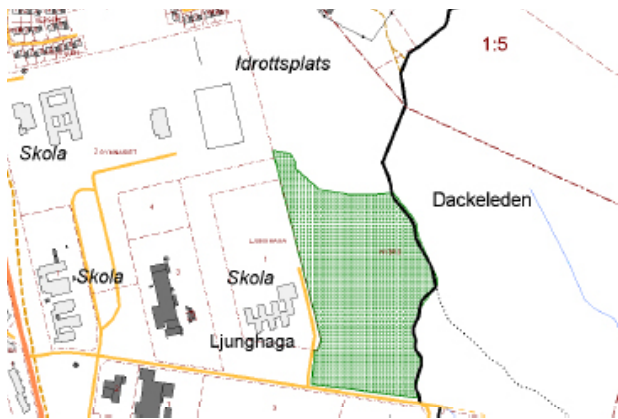
Det finns inga riksintressen i eller intill planområdet.

Förutsättningar och förändringar

Natur

Mark och vegetation

Den västra delen av planområdet utgörs av skog, mestadels gran med ett något våtare område i nordväst. Det våtare området är omgärdat med diken. I den nordvästra delen finns flera motionsspår som bland annat nyttjas av eleverna på Åkrahällskolan. I den sydöstra delen av planområdet finns ett planterat kalhygge.



Området där Transtorpskolan har avtal om att nyttja området för skolskog.



Det planterade kalhygget i sydöst.

Planförslag

Den västra delen av planområdet får användas för naturområde, beteckningen "NATUR" på plankartan. Begreppet "NATUR" kan i mindre omfattning inrymma parkanläggningar av olika slag, motionsslingor etc. men förutsätter ej detta och inte heller annan skötsel än viss städning.

Öster om naturområdet finns ett skogsområde som är avsett att skydda mot störning. Skötsel ska anpassas så att en tät vegetation alltid kvarstår som skydd, beteckningen "SKYDD" på plankartan

Geoteknik

Blivande fastighetsägare ansvarar för erforderliga geotekniska undersökningar inom kvarteret.

Förorenad mark

Det finns inget dokumenterat i kommunens arkiv eller i det material som länsstyrelsen tillhandahåller genom sin hemsida "GISdata från Länsstyrelserna" som talar för att det förekommer förorenad mark inom planområdet.

Fornlämningar

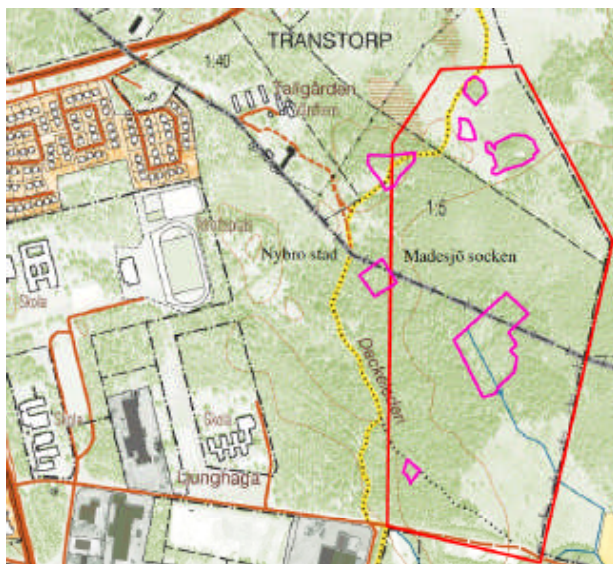
I oktober 2009 genomfördes en arkeologisk utredning för den del av området som är tänkt att exploateras. Utredningen utfördes av Håkan Nilsson på KNATON - landskapsarkeologi. Utredningen motsvarar en särskild utredning enligt 2 kap kulturminneslagen (KML).

I sammanfattningen står följande:

"Inga fornlämningar eller övriga kulturhistoriska lämningar påträffades vid fältarbetet. Några fossila åkrar av sent datum som normalt sett inte registreras i FMIS finns i området. Dessa fossila åkrar har ett visst kulturhistoriskt värde, bl.a. genom att de åskådliggör ett skede i agrarhistorien som kallas odlingsmaximum, d.v.s. den tidpunkt när åkermarkens omfattning var som störst genom alla tider. Detta infaller omkring 1930-talet i Kalmar län. Det är en fördel om hänsyn kan tas till de fossila åkrarna, även om de inte omfattas av 2 kap KML.

Resultatet av fältinventeringen samt områdets topografiska och hydrologiska förutsättningar, leder till bedömningen att inga fornlämningar eller fornlämningskategorier som boplatser eller andra anläggningar under flat mark finns i området, och att det kan tas i anspråk utan ytterligare arkeologiska insatser."

Nybro kommun avser inte att skydda de fossila åkrarna med någon planbestämmelse.



Området som undersökts och de fossila åkrarna som hittats.

Bebyggelseområden

Det finns inga byggnader inom planområdet, men det har nyligen anlagts ett industrispår med ett stickspår och däremellan finns en stor grusad yta som upptar cirka 5500 m².



Den grusade ytan mellan de två spåren som utgör "Östra industrispåret"

Planförslag

Den östra delen av planområdet får användas för trafik och lager, beteckningen "TU" på plankartan. Inom området får även transformatorstation finnas. Flisning kan förekomma som en del av lagerverksamheten. Omfattning och placering regleras i samband med anmälan enligt miljöbalken. Den högsta tillåtna byggnadshöjden är 15 meter, men skorsten, enstaka anläggning och liknande får vara högre. Det är tillåtet att bebygga 50 % per fastighetsarea. Byggnader får inte placeras närmare järnvägsspår än 30 meter. Verksamheten ska uppfylla Naturvårdsverkets riktlinjer för externt industribuller avseende nyetablering av industri.

Gator och trafik

I den sydvästra delen av planområdet ligger Tallgölgatan som i väster ansluter till Norra vägen. Enligt Fördjupad översiktsplan för Nybro stad finns ett reservat för ny vägsträckning österut i Tallgölgatans förlängning. Vägen kan ansluta till Kalmarvägen vid Glasporten.

Vägverket Region Sydöst och Nybro kommun kommer inom kort att träffa en avsiktsförklaring som gäller en idéstudie som bland annat omfattar en ny planskild korsning med rv 25, vägen mot Sankt Sigfrid och Smedstorpsområdet. Idéstudien ska ge förslag på hur industriområdet i Smedstorp samt den planerade kombiterminalen ska trafikförsörjas, var och hur en ny anslutning till väg 25 och 31 ska ske på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt. Studien ska även visa hur kollektivtrafikförsörjningen tillgodoses samt hur gång- och cykeltrafiken kan lösas inom området.

Planförslag

I den södra delen av planområdet redovisas en industrigata som en förlängning på Tallgölgatan. Alla trafikslag är tillåtna.

Inom TU-området finns en gata som nyligen byggts för att det ska vara möjligt att nå industrispåret och området mellan spåren. Denna gata ligger på kvartersmarken och kommer inte att vara allmän.

All parkering förutsätts ske inom den egna fastigheten.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Området är inte anslutet till det kommunala vatten- och avloppsnätet, men det finns ledningar i Tallgölsгатans förlängning, förbi planområdet.

I den sydvästra delen av planområdet finns en pumpstation.

Planförslag

I sydväst finns ett område som får användas för pumpstation, beteckningen "E₁" på plankartan.

Dagvattnet ska tas omhand lokalt, beteckningen "b₁" på plankartan. Vid behov kan omhändertagandet lokaliseras utanför den egna fastigheten, men inom närområdet.

Inverkan på miljön

Trafik

Nuvarande trafik till terminalen

Terminalen färdigställdes i slutet av 2008 och trafik till och från terminalen kom i gång under våren 2009. Sammanlagt har ett 30-tal tåg avgått sedan starten. Det motsvarar cirka ett tåg varannan vecka i genomsnitt. Ett tåg lastat med 850-1000 m³ rundvirke, cirka 20 vagnar, motsvarar 20-25 lass med bil och släp. En lastbil med släp tar 40 m³.

Flöden

Transporterna med lastbil med släp in till Östra Industrispåret sker inom ett avstånd av 2,5 mil. Cirka 80 % av järnvägstransporterna från Östra industrispåret har destination Frövi (norr om Örebro) samt Husum. Sträckan Nybro-Frövi är drygt 37 mil. Antal tonkm är här 21 261 tonkm/lastbil. Ett tågset motsvarar totalt 20 lastbilar med släp, det vill säga 425 220 tonkm ute på vägarna och cirka 650 ton CO₂ i utsläpp (cirka 2,6 kg CO₂/l och cirka 6 l/mil). Inkommande tågrar till Östra industrispåret kommer från Mora och utgör en mindre mängd. Uttransport med lastbil sker till sågverken i närområdet.

Av de inkommande lastbilarna kommer 70-80 % från områden norr och nordväst om spåret, det vill säga Rv 31 norrifrån. Resterande andel kommer från Växjöhållet, Rv25.

Nuvarande trafik på Norra vägen vid korsningen med Tallgölsгатan är 6 249 fordon per dygn varav 570 (9 %) är tung trafik (2006).

Kommande trafik till terminalen

Avsikten med terminalen är att öka volymen tågtransporter till och från vår region – i första hand södra Kalmar län. Bedömningen är att det är volymen av rundvirke som kommer att vara den helt dominerande produkten i terminalens verksamhet. I bästa fall fem tåg i veckan inom en tioårsperiod. En sådan volym initierar en lastbilstrafik om cirka 100 lastbilar i veckan, det vill säga 15-20 fordon per dag, vilket utgör en ökning på cirka 3 % av den tunga trafiken på Norra vägen.

Det är betydligt svårare att hitta lönsam utbyggnad av container/trailertransporter. Här handlar det om kanske 1-2 tåg per vecka inom en tioårsperiod. Det är mer troligt med uttransport än med intransport. Uttransporterna initierar trafik till den omkringliggande regionen inom 5-10 mil. Om det i framtiden blir fler intransporter till terminalen är det troligt att en stor andel ska till Kalmar. Det finns inga planer på att hantera farligt gods på terminalen.

Nybro kommen har förhoppning om att närheten till en kombiterminal ska möjliggöra nyetablering av verksamheter i området, framför allt lager, men även tillverkning. Det finns planlagd industrimark i området för sådana verksamheter. Det finns även möjlighet att utöka verksamhetsområden österut i framtiden.

Konsekvenser av nuvarande trafik

Nuvarande trafik till terminalen och området omkring skapar enligt kommunens mening vare sig trafikproblem eller andra miljöproblem av någon betydelse.

Trafikverket är väghållare för Norra vägen som är den norra förbifarten förbi Nybro tätort. Tillåten hastighet är sedan ett antal år sänkt från 70 till 50 km/tim på sträckan från Glasrondellen till och med Kristvallavägen. På Norra vägen är gång- och cykeltrafiken sedan mer än trettio år separerad från biltrafiken. Även Järnvägsgatan har gång- och cykelbana fram till Kärrgatan.

Där mynnar planskild gång- och cykelväg under järnvägen från det trafikseparerade Hanemålaområdet.

Åkrahällsskolan är en gymnasieskola som har tre enheter i området. Det är huvudbyggnaden, före detta yrkesskolan och transportprogrammet på Verktygsgatan. Alla lokalerna kan angöras trafikseparerat utom ”yrkesskolan”. Här erfordras endast cirka 50 meter gång- och cykelväg utmed Tallgölsgatan från Norra vägen till korsningen med Mossvägen. Det finns utrymme för en gång- och cykelväg utmed Tallgölsgatan liksom på hela sträckan fram till terminalen om det skulle behövas i framtiden. På fastigheten Ljunghaga 1 fanns tidigare vuxenutbildning, men den är numera flyttad till centrum. Under 2011 fungerar en mindre del av Ljunghaga som evakueringslokal vid ombyggnad av en förskola i Madesjö. Såväl Ljunghaga som hela eller delar av ”yrkesskolan” kan komma att avvecklas som kommunala lokaler och eventuellt avyttras inom ett antal år. Sammanfattningsvis anser kommunen att det är väl sorjt för trafiksäkerheten i det berörda planområdet. Den kan ytterligare förbättras genom måttligt kostbara insatser om så skulle anses erforderligt.

Norra vägen passerar nära bostads- och annan bebyggelse. Kommunen har uppfört och bekostat bullerplank i höjd med Transtorpsskolan och den närliggande förskolan. Enligt en, av kommunen nyligen utförd, bullerberäkning föreligger goda förhållanden på sträckan. Det skulle också vara fallet om tillåten hastighet höjs till 60 km/tim på sträckan norr om Tallgölsgatan fram till Kristvallavägen. En sådan förändring skulle kunna bli resultatet av den hastighetsöversyn som ska ske i projektet ”Rätt fart i stan”.

Konsekvenser av genomförandet
av den föreslagna detaljplanen

Av det ovan redovisade framgår att ökningen av trafiken på Norra vägen och i det närmaste området blir begränsad vid utbyggnad av kombiterminalen. Nybro kommun gör bedömningen att inga trafikförbättrande åtgärder behöver vidtas för närvarande. Lastbilstrafiken till terminalen är förhållandevis jämnt fördelad över vardagarna. Det blir också viss trafik under lördagar och

söndagar beroende på när det är avgång med rundvirkeståg. Trafiken sammanfaller inte med maxtimma. Trafikens maxtimme inträffar på Norra vägen 11:00-12:00 och 16:00-17:00 och på Tallgölsgatan 11:00-13:00. Trafikanter mellan Åkrahällsområdet och centrum väljer med fördel Järnvägsgatan som passerar planskilt med Norra vägen. De är alltså inte tvingade att vänta i utfarten från Tallgölsgatan om köbildning skulle uppkomma.

Om trafiken ökar i framtiden finns det möjlighet att vidta åtgärder för att möta eventuella olägenheter. Det kan vara åtgärder i korsningen Tallgölsgatan/Norra vägen och möjligen också gång- och cykelväg utmed Tallgölsgatan.

Under 2008 utredde Nybro kommun möjligheten att etablera ett idrottscentrum med bland annat ishall och bandybana i Åkrahällsområdet. En sådan etablering är troligtvis inte längre aktuell. I samband med utredningen gjordes en analys av lämplig utformning av korsningen Norra vägen/Tallgölsgatan för den trafik som skulle kunna alstras till och från idrottsområdet. Där redovisades alternativa lösningar bland annat dubbla körfält för utfarten vid Tallgölsgatan, cirkulationsplats och vänstersvängfält på Norra vägen. Var och en av dessa måttligt kostsamma åtgärder skulle ha klarat den kraftiga trafikökning som en ishallsetablering skulle ha medfört. Nybro kommun anser därför att den begränsade trafikökningen som en utbyggd terminal kan medföra kommer att klaras med förhållandevis enkla åtgärder i korsningen. Sådana åtgärder kan genomföras i den takt trafikutvecklingen kräver det.

Terminalen är redan etablerad och om den utvecklas mer kan det medföra etableringar av verksamheter på de befintliga tomterna och troligtvis planläggs nya verksamhetsområden längre österut. Det är kommunens förhoppning att på sikt bygga en anslutningsväg österut med anslutning till den planfria korsningen med järnvägen vid Glasporten. När denna anslutningsväg kan komma till stånd är beroende av exploateringsstakten. Det är kommunens avsikt att bland annat utreda detta i samverkan med Trafikverket under den närmaste tiden. Vägen kommer också att behandlas inom ramen för arbetet med för-

djupad översiktsplan för Nybro stad. Samråd för den fördjupade översiktsplanen planeras till hösten 2011.

Sammanfattning

Det är kommunens uppfattning att förslaget till detaljplan kan genomföras med begränsade åtgärder i den takt som utveckling av terminalen sker. Sådana åtgärder kan vara förbättrade utfartsförhållanden i korsningen Norra vägen/Tallgölskatan och utbyggnad av gång- och cykelväg i området.

Störningar

Luft

Sedan 1999 finns det miljö kvalitetsnormer som omfattar förekomst av kvävedioxid, svaveldioxid, kolmonoxid, bly, bensen, ozon och partiklar PM10 i utomhusluft. I Nybro kommun överskrids inga av miljö kvalitetsnormerna för luft. De förändringar som planen medger inom området förväntas inte medföra att någon miljö kvalitetsnorm överskrids.

Buller

En bullerutredning har tagits fram i två etapper för att utreda vilka bullernivåer som kan förväntas från den typ av verksamhet som är aktuell. I utredningen undersöks möjligheterna att bedriva verksamhet på terminalområdet och samtidigt klara Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller vid bostäder och undervisningslokaler. Ekvivalenta ljudtrycksnivåer har beräknats för några sannolika driftsfall. Utredningen visar att det går att bedriva verksamhet på terminalområdet (utan bullerbegränsande åtgärder) och samtidigt klara riktvärden enligt Naturvårdsverkets allmänna råd 1978:5 förutsatt att verksamhetsutövaren ställer bullerkrav på de utomhusmaskiner som används inom terminalområdet samt att verksamhetsutövaren begränsar drifttiden för de verksamheter som inte klarar nattribuller.

Administrativa frågor

Genomförandetid

Genomförandetiden slutar 15 år efter det att planen vunnit laga kraft.

Medverkande tjänstemän

Therese Andersson	miljöinspektör
Per Ahlgren	miljöinspektör
Sam Ekberg	miljöinspektör
Ulf Ohlsson	exploateringschef

Planhandläggare

Lise Svensson	planarkitekt
---------------	--------------