



Akt nr:
2101-P13/5

AU\$2101-P13/5

HANDLINGAR

Upprättade år 2013	Ärendenummer X13986
Ärende Detaljplan för del av fastigheten VI 38:2, Ockelbo tätort	
Kommun Ockelbo	
Län Gävleborg	

Till akten hör

.../... band

..... numrerade sidor

..... inneliggande
kartor

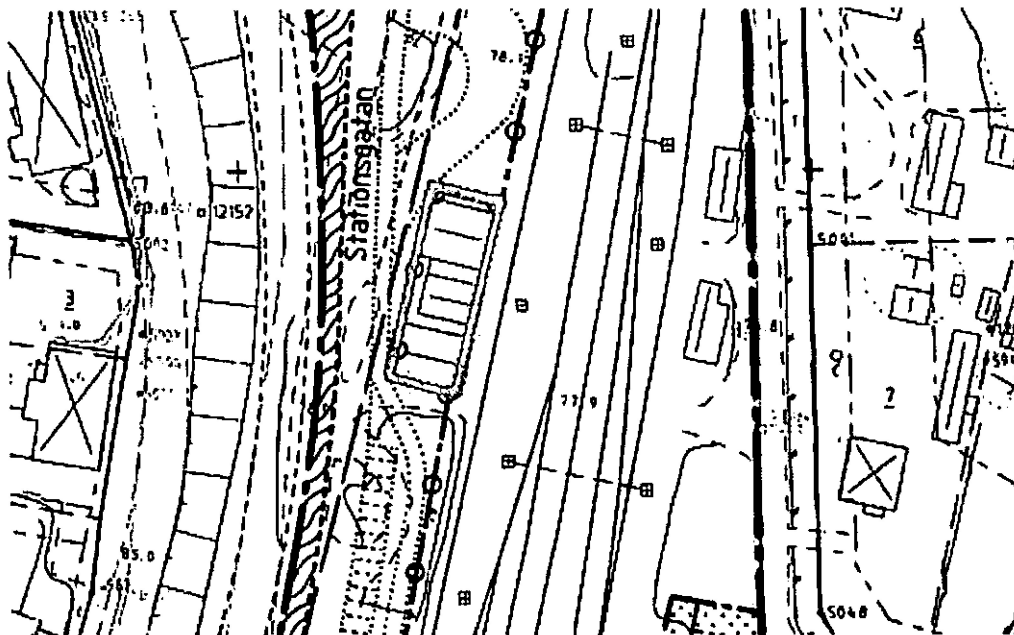
..... andra kartor

2012-10-24

Diarienummer 2008/0023-25

Dnr.....

**DETALJPLAN FÖR DEL AV FASTIGHETEN VI 38:2,
OCKELBO TÄTORT OCH KOMMUN, GÄVLEBORGS LÄN**



Planområdet

Handlingar

Plan- och genomförandebeskrivning

Plankarta med bestämmelser

Fastighetsförteckning

Planens syfte

Kommunstyrelsen har tidigare beslutat att magasinerna på Stationsgatan 5-7, del av fastigheten Vi 38:2, ska bevaras. Som ett led i detta beslut har Ockelbo kommun köpt mark av f.d. Banverket där magasinerna är placerade. Magasinerna är sedan tidigare i privat ägo. I avtalet mellan Ockelbo kommun och f.d. Banverket står att detaljplan för området ska upprättas för att reglera de verksamheter som ska tillåtas i magasinerna. Aktuella verksamheter är sådana som inte påverkas, i allt för hög grad, av tågtrafiken t.ex. handel, kontor, hantverk eller annan

verksamhet som tål förekommande vibrationer, buller och elektromagnetisk strålning. Boende i alla dess former, permanent, uthyrning av rum mm accepteras inte.

Magasinen ska även skyddas ur en kulturhistorisk aspekt t.ex. genom rivningsförbud då de har stor betydelse ur ett miljöskapande perspektiv. Diskussioner har och ska föras med ägaren till magasinen för att i möjligaste mån återställa dem till ursprungligt skick.

Nya planbestämmelser införs för del av Vi 38:2. Området redovisas som kvartersmark för centrumändamål, C₁, dock inte hotellverksamhet eller bostäder. Magasinen föreslås få rivningsförbud och deras karaktärsdrag och exteriör föreslås bibehållna oförändrade.

Hushållning med mark, vatten och andra resurser

Enligt 3 kap 1 § miljöbalken ska mark- och vattenområden användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade. Planområdets kvartersmark består idag av område avsett för järnvägstrafik. Vår bedömning är att planen är förenlig med kraven i miljöbalken 3 kap 1 § och dess intentioner.

Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer anger de föroreningsnivåer eller störningsnivåer som människor kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse eller som miljön eller naturen kan belastas med utan fara för påtaliga olägenheter.

Plan- och bygglagen anger i 2 kap 10 § att planläggning inte får medverka till att miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap miljöbalken överträds.

Vår bedömning är att genomförandet av detaljplanen inte kommer att medföra överskridande av några miljö kvalitetsnormer. Se även under Riskanalys.

Plandata

Lägesbestämning

Planområdet ligger i den centrala delen av Ockelbo tätort strax norr om järnvägsstationen.

Markägarförhållanden

Planområdet omfattar del av fastigheten Vi 38:2. Aktuell del av fastigheten ägs av Ockelbo kommun.

Areal

Planområdets totala areal är ca 430 kvm.

Tidigare ställningstaganden

Översiktliga planer

I översiktsplan 90, aktualitetsförklarad i KF 1998, är området upptaget som befintlig bebyggelse.

Riksintressen

Planområdet berörs inte av några riksintressen men är ur historisk synpunkt intressant och då som tidstypiskt dokument av äldre magasinsbebyggelse kring järnvägar och stationsområden. Norra Stambanan är av riksintresse och skall beaktas.

Detaljplaner, områdesbestämmelser och förordnanden

Planområdet ingår i detaljplan Stationsområdet, fastigheterna Vi 38:2, Prästbordet 1:31 m.fl., laga kraft 1991-10-17.

I gällande detaljplan är markområdet angivet som T₁ (järnvägstrafik).

Program för planområdet

Behov av program bedöms inte föreligga då Kommunstyrelsen som tidigare nämnts har beslutat att magasinerna ska bevaras och kommunen har köpt marken av f.d. Banverket.

Planuppdrag

Bygg- och miljönämnden beslutade den 13 februari 2008, § 15, att ge bygg- och miljöförvaltningen i uppdrag att upprätta detaljplan för området samt att genomföra samråd.

Förutsättningar, förändringar och konsekvenser

Konsekvenser av ny detaljplan

Byggrätt redovisas för hela området. Någon byggnadshöjd redovisas ej då planen avser ett bevarande av befintlig bebyggelse.

Planbestämmelserna för användningen av kvartersmark för del av fastigheten Vi 38:2 ändras från T₁ (järnvägstrafik) till bestämmelse som medger centrum-

ändamål, C₁, dock inte hotellverksamhet eller bostäder. Magasinen förses med skyddsbestämmelser, rivningsförbud, q, och varsamhetsbestämmelser som säger att karaktärsdrag ska behållas.

Byggrätt

Kommunens vilja är att byggnaderna ska kunna återuppföras vid en eventuell totalskada. Detta får då provas i en ny detaljplan med de förutsättningar som då kan gälla.

I händelse av totalskada genom olyckshändelse har, enligt PBL 14 kap 5§, en fastighetsägaren rätt till ersättning om kommunen vägrar bygglov för den skada som det vägrade bygglovet medför.

Strandskydd

Området omfattas av det generella strandskyddet på 100 meter. I och med att ny detaljplan upprättas för området återinträder strandskyddet och frågan ska provas på nytt mot gällande lagstiftning.

Enligt PBL 4 kap. 17§ får kommunen upphäva strandskyddet enligt 7 kap. miljöbalken för ett område om det finns särskilda skäl. I det aktuella fallet gäller MB 7kap. 18 c §:

Som särskilda skäl vid prövningen av en fråga om upphävande av eller dispens från strandskyddet får man beakta endast om det område som upphävandet eller dispensen avser

1. redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften,

Strandskyddet föreslås upphävt inom planområdet.

Störningar

Magasinens närhet till järnvägen är en konsekvens som måste beaktas i planarbetet. Närmaste spår ligger ca 15 meter från tänkt östgräns för ny fastighet. Magasinen kan i och med detta vara utsatt för vissa risker i form av transport av farligt gods, urspårning mm men även störning och då främst i form av buller och vibrationer.

Analys av risker och andra förutsättningar av betydelse.

Samråd har skett med Länsstyrelsen planberedning där även Trafikverket var närvarande. De synpunkter som framfördes var behovet av en riskanalys, i övrigt framfördes inga invändningar i ärendet.

Ostkustbanan behöver lastas av från tunga transporter för att mer inriktas på persontransporter. Som en konsekvens av detta och på grund av ökade transportmängder på järnvägen har Trafikverket för avsikt att bygga ut bandelen mellan Ockelbo och Mo-Grindar till dubbelspår. Projektet löper på lång sikt, år

2020 och bortåt. En utbyggnad till dubbelspår innebär att hastigheten kan ökas genom Ockelbos stationsområde. Idag är hastigheten begränsad till ca 60 km/h. Ökad hastighet innebär med automatik ökade risker för urspårningar och dylikt samt att buller och vibrationer ökar.

Trafikverket har rustat rälsen och sliprar på bandelen mellan Ockelbo och Storvik. Nu är turen kommen till kontaktledning som ska bytas under 2012. Banupprustningen görs för att öka säkerheten, kapaciteten och i slutändan öka hastigheten på den aktuella bandelen.

Genom stationsområdet i Ockelbo passerar årligen ca 9 553 - 14 074 vagnar med farligt gods enligt uppgifter från Trafikverket. (Helårstal per bandel okt 2009 - sep 2010).

Farligt gods är klassificerat i nio klasser beroende på vilka farliga egenskaper ämnet eller föremålet har. Totalt transporteras mellan 10-20 tusen ton med farligt gods enligt definitionen nedan genom Ockelbo årligen. Fördelningen framgår av klassificeringen nedan. Siffrorna är från september 2006.

Klass	Namn	Antal ton
1	Explosiva ämnen och föremål	0
2.1-2.3	Gaser	2200 - 8470
3	Brandfarliga vätskor	0-8700
4.1	Brandfarliga fasta ämnen, självreaktiva ämnen och fasta okänsliggjorda explosivämnen	4-21
4.2	Självantändande ämnen	0
4.3	Ämnen som utvecklar brandfarlig gas vid kontakt med vatten	0
5.1	Oxiderande ämnen	4600-6900
5.2	Organiska peroxider	90-120
6.1	Giftiga ämnen	460-920
6.2	Smittförande ämnen	Ingen uppgift
7	Radioaktiva ämnen	Ingen uppgift
8	Frätande ämnen	0-3400
9	Övriga farliga ämnen och föremål	0-1900

Alla urspårningar leder inte till negativa konsekvenser för omgivningen. Huruvida personer i omgivningen skadas eller inte beror på hur långt ifrån rälsen en vagn hamnar efter urspårning. I tabellen nedan redovisas fördelningen för avstånd från spår som vagnar förväntas hamna efter urspårning.

Tabell. Avstånd från spår (m) för urspårade vagnar.

Avstånd från spår	0-1 m	1-5 m	5-15 m	15-25 m	>25 m
Resandetåg	78 %	18 %	2 %	2 %	0 %
Godståg	70 %	20 %	5 %	2 %	2 %
Medel	76 %	18 %	3 %	2 %	0 %

Sannolikheten att en vagn hamnar så långt som 25 meter från spåret vid urspårning är mycket liten. Enligt tabellen ovan varierar sannolikheten för respektive konsekvensavstånd något beroende på vilken tågtyp som går på det aktuella spåret. Vid ca 80–85% av inträffade urspårningar stannar vagnarna inom 5m från spåret

Som framgår av tabellen ovan är risken att någon vagn vid urspårning ska hamna längre bort än 15 meter liten men inte helt försumbar. Magasinen ligger med sina östra gavlar ca 15 meter från närmsta järnvägsspår. Magasinen ligger också ca 1,5 meter högre än järnvägen vilket ytterligare reducerar riskerna. Vår bedömning är att olycksrisk på grund av magasinens läge nära järnvägen är mycket liten.

Grov riskanalys, sammanställning.			
Riskkälla	Vad kan ske	Bedömning av sannolikhet och konsekvens	Åtgärder i detaljplan
Kommunikationer	Olycka med transport av farligt gods på järnväg, risk för urspårning.	Sannolikheten är liten men inte försumbar	Inga
Kommunikationer	Sabotage	Sannolikheten är mycket liten men inte helt försumbar	Inga

Planförslaget innebär att marken ändras från järnvägsändamål T₁, till centrumändamål, C₁, dock inte hotell eller bostäder samt att magasinerna förses med rivningsförbud q.

Verksamhet bedrivs redan idag i magasinerna med föreslagna användningssätt.

I och med närheten till järnvägen tillåts inga publika entréer till byggnaderna på dess baksida mot järnvägen.

Miljökonsekvenser av planens genomförande

Planområdet ligger inom yttre skyddsområde för grundvattentäkt. Planförslaget bedöms inte innebära någon betydande miljöpåverkan. Särskild MKB till detaljplanen behövs därför inte upprättas.

Radon

Området ligger inom högriskområde för markradon.

Gång- och cykeltrafik

Planförslaget berör inte några förändringar av gång- eller cykelstråk.

Teknisk försörjning

Kommunalt vatten och avlopp finns i området. Området omfattas av kommunal renhållning.

Strandskydd

Området omfattas av det generella strandskyddet på 100 meter. I och med att ny detaljplan upprättas för området återinträder strandskyddet och frågan ska prövas på nytt mot gällande lagstiftning.

Enligt PBL 4 kap. 17§ får kommunen upphäva strandskyddet enligt 7 kap. miljöbalken för ett område om det finns särskilda skäl. I det aktuella fallet gäller MB 7kap. 18 c:

Som särskilda skäl vid prövningen av en fråga om upphävande av eller dispens från strandskyddet får man beakta endast om det område som upphävandet eller dispensen avser

1. redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften,

Strandskyddet föreslås upphävt inom planområdet.

Genomförande**Fastighetsrättsliga frågor**

I och med att planen vinner laga kraft ska även ny fastighet bildas för planområdet. Det åligger på ägaren av magasinen att söka samt bekosta upprättande av ny fastighet. Ägaren av magasinen ska även ansöka om lagfart hos inskrivningsmyndigheten.

Administrativa frågor

Detaljplanen handläggs med normalt planförfarande.

Genomförandetiden enligt PBL 4 kap 21 § föreslås till 15 år räknat från den dag detaljplanen vinner laga kraft. Under genomförandetiden förutsätts att detaljplanen inte ändras eller upphävs.

Om detta ändå skulle ske har fastighetsägaren rätt till ersättning av kommunen för den skada man kan komma att förorsakas. Efter genomförandetidens utgång fortsätter planen att gälla med den skillnaden att skadeståndsanspråk inte kan resas mot kommunen om planen då skulle ändras eller upphävas.

Bygglov för ombyggnader eller nya byggnader ska sökas på normalt sätt inom planområdet.

Tidsplan:

- ☐ Samråd januari 2013.
- ☐ Antagande i B & M-nämnd maj 2013.

Medverkande tjänstemän

Detaljplanen har upprättats av Ragnar Darle, Arkitekt



Ragnar Darle
Arkitekt

Detaljplan för del av fastigheten Vi 38:2 Ockelbo tätort och kommun Gävleborgs län

Ockelbo i november 2012

Ragnar Darle
planarkitekt

Skala 1:1000

N

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom område med nedanstående beteckningar.
Endast angiven användning och utformning är tillåten.

GRÄNSER

Planområdesgräns och användningsgräns

ANVÄNDNING AV MARK

C₁ Centrumändamål, dock inte hotellverksamhet eller bostäder

UTFORMNING

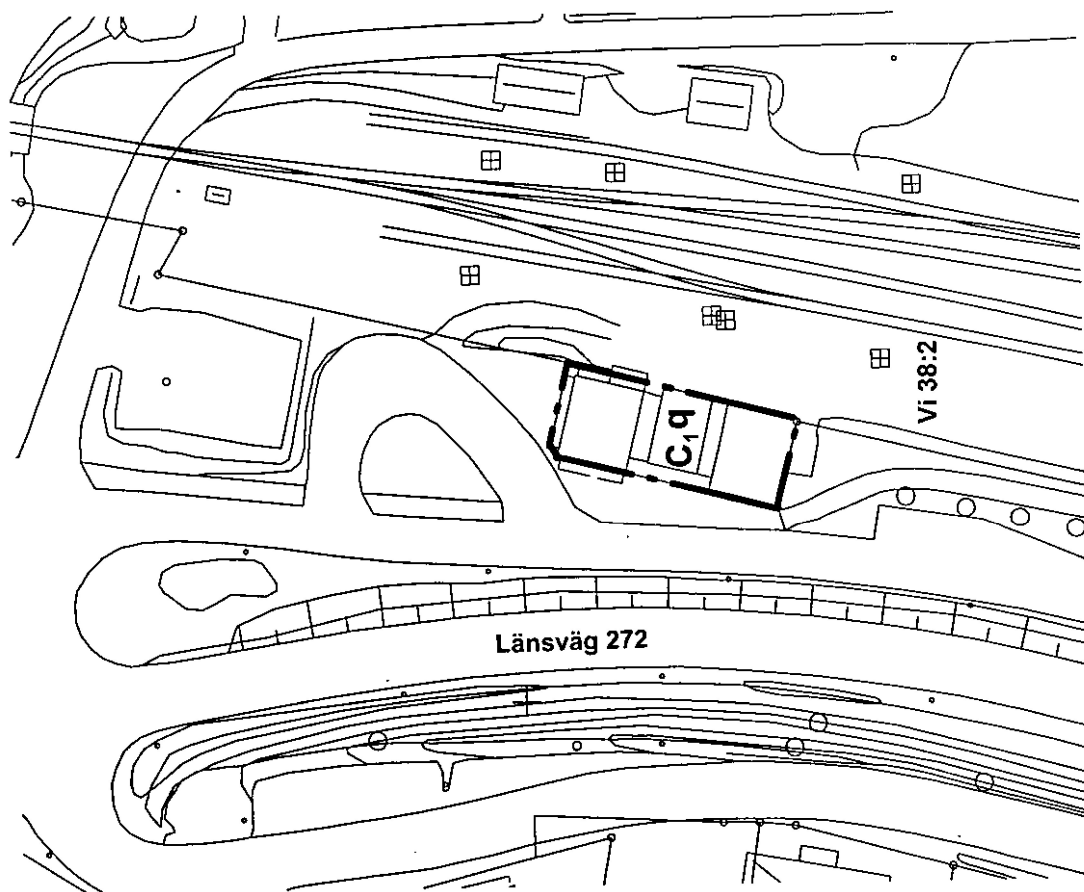
Skyddsbestämmelser

q Byggnaderna får inte rivas

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetid

Genomförandetiden är 15 år från den dag planen vinner laga kraft



Kartunderlag urgöres av utdrag ur primärkarta

Antagen 2013-05-20

Laga kraft 2013-06-21

2013-01-09

Diarienummer 2008/0023-27

FASTIGHETSFÖRTECKNING, DEL AV VI 38:2

Följande fastigheter berörs av den föreslagna detaljplanen.

- Prästbordet 1:3 ägs av Ockelbo Kommun, 816 80 Ockelbo Kommun
- Vi 38:2 ägs av Trafikverket, 781 89 Borlänge