

Detaljplan för VERKSTADEN 18 m.fl. fastigheter

Nytt färjetrafikområde vid Månskensviken, Södra hamnområdet
Centralorten, Oskarshamns Kommun

Planbeskrivning

Handlingar

Detaljplanen omfattar denna beskrivning, plankarta med bestämmelser, genomförandebeskrivning samt miljökonsekvensbeskrivning.

Syfte

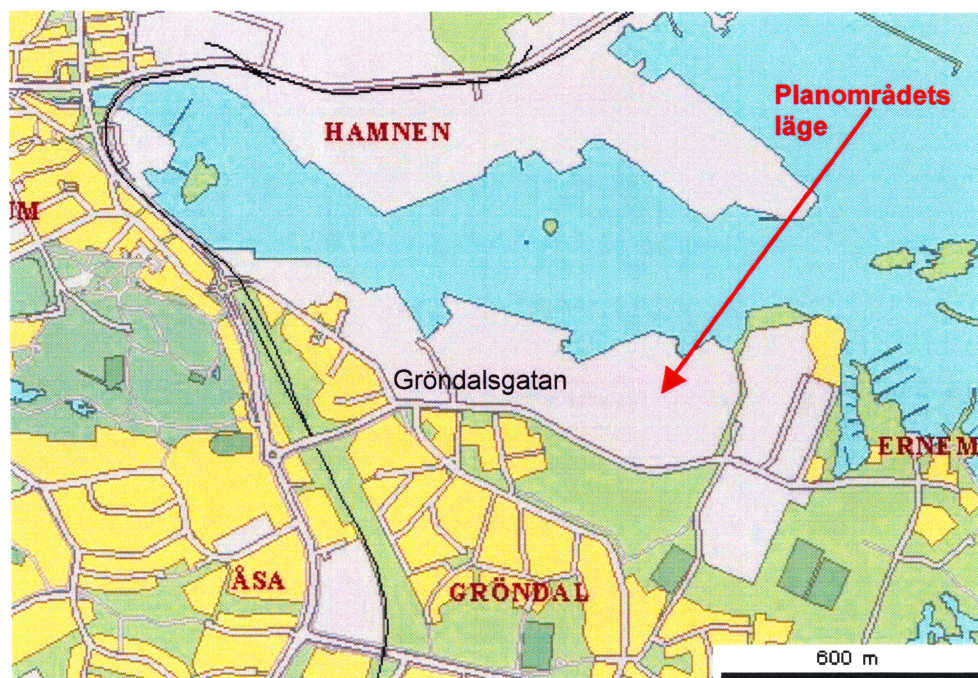
Planens syfte är att göra det möjligt att anlägga ett nytt färjetrafikområde som medger utvecklingsmöjligheter till utökad färjetrafik.

Läge

Planområdet är beläget i Södra hamnområdet, mellan Press & Plåtindustri AB och Liljeholmens Stearinfabriks AB.

Areal

Planområdet är ca 11 hektar.



Markägoförhållande

Större delen av planområdet (kvartersmarken) kommer att ingå i Oskarshamns Hamn AB:s verksamhetsområde, vilket ägs av Oskarshamns kommun. För att det ska finnas utvecklingsmöjligheter för färjetrafiken föreslås ytterligare mark från Verkstaden 10 tillföras färjetrafikområdet. Förhandlingar pågår med AB Press & Plåtindustri angående markförvärvet. Angränsande fastigheter; Verkstaden 4, 10, 13 och 14 är i privat ägo

Gällande planer m.m. Översiktsplan

Översiktsplan 2000, antagen av KF 2003-03-10.

För utvecklingsområdet Södra hamnområdet anges att på sikt bör bestående verksamheter i området vara godshantering på järnväg, färjetrafik, varvsrörelse och industriell verksamhet. Verksamheter med behov av järnvägsanslutning bör främjas för att ytterligare stärka hamnen och järnvägen som viktiga för kommunens infrastruktur och miljö.

Riksintressen

Gällande riksintressen som berör hamnverksamheten m.m.;

- Oskarhamns hamn med anslutande farled.
- Landningshamn för yrkesfisket.
- Järnvägsförbindelsen Nässjö – Oskarshamn.
- E 22, Rv 23, Åsavägen samt Gröndalsgatan.

Oskarshamns hamn är klassad som en TEN-hamn

TEN= Transeuropeiska nätverket

Riktlinjer beslutade av EU för utbyggnad av kommunikationsanläggningar i ett nätverk i Europa. En TEN-hamn måste uppfylla vissa kriterier i fråga om hanterad godsmängd och antal resenärer.

Program Nytt färjeläge i Södra hamnområdet Upprättat i mars 2003

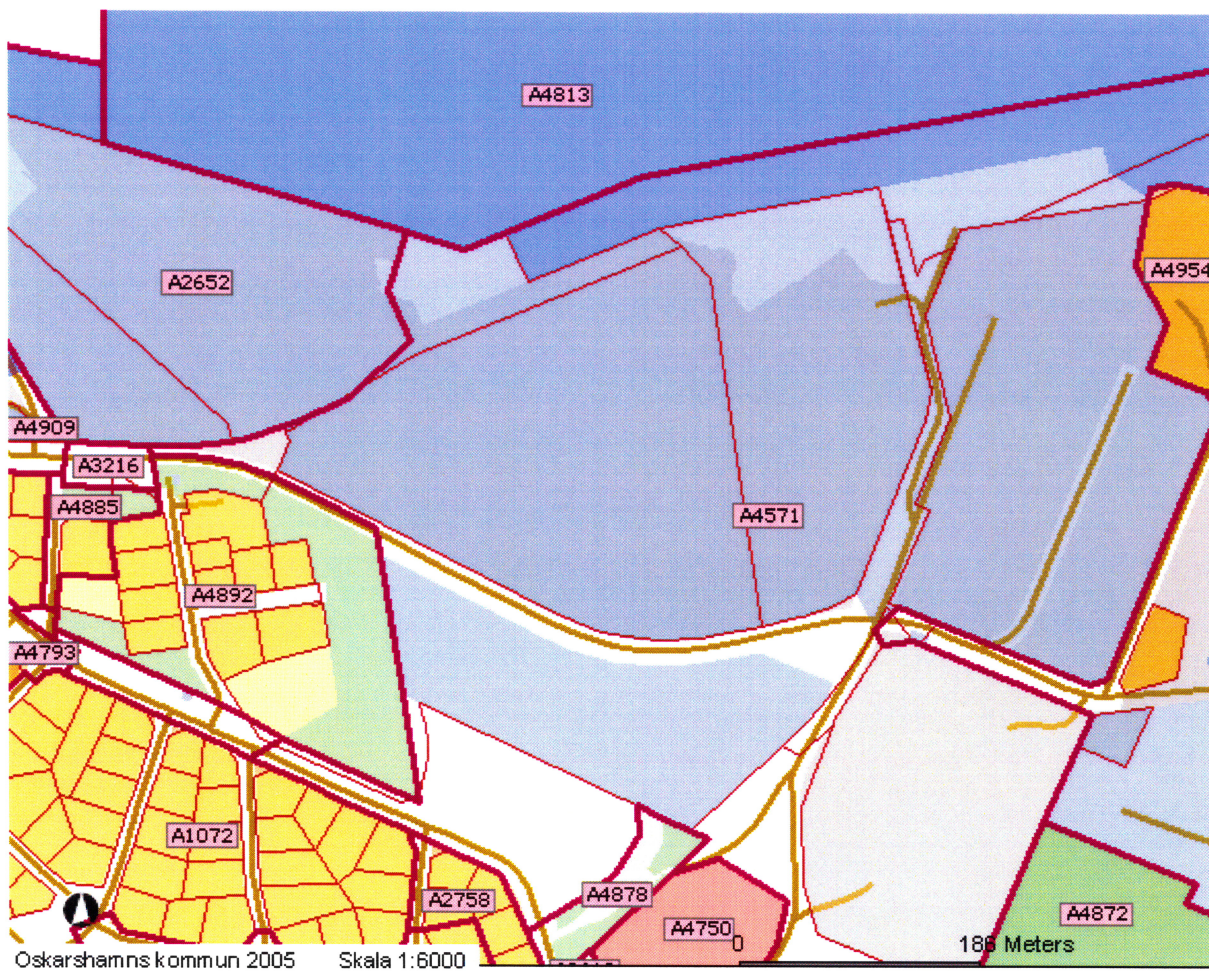
Syftet med programmet var att komma fram till den lämpligaste platsen för en utbyggnad av anläggning för färjetrafiken samt att utreda vad som är viktigt att behandla i detaljplanen. Två alternativ till färjeangöring behandlades; befintligt läge och ett helt nytt färjeläge vid Månskensviken. Norra hamnområdet har i tidigare utredningar ansetts som olämpligt på grund av säkerhetsskäl m.m.

Kommunstyrelsen beslutade 2003-06-17 att planarbetet ska inriktas på att ett helt nytt färjeläge anläggs vid Månskensviken eftersom det har bäst utvecklingsmöjligheter m.m.

Några synpunkter som framfördes under samrådet;

- utred framtida järnvägsanslutning
- redovisa uppställningsytor för tung trafik, farligt gods, parkering
- förorenade markområden som berörs och kräver åtgärd ska tas upp i planförslaget
- ta tillvara det turistiska sammanhanget med Hotel Corallen och småbåtshamnen t.ex. med gångstråk i anslutning till vattnet.

Planarbetet har varit vilande i avvaktan på utredningar angående hur hamnbassängens föroreningar på bästa sätt ska åtgärdas. Utredningarna är klara. Nu återstår att lösa finansieringen och att genomförandet av projektet.



Gällande detaljplaner
som berörs av planen;

A 3216, planen vann laga kraft 1960-10-21.
Ett mindre *parkområde* norr om kvarteret Kondoren.

A 4571, planen vann laga kraft 1974-02-22.
Press och Plåtindustrins verksamhetsområde
(f.d. Kopparverksområdet).
Gällande markanvändning är *industriändamål*.

A 4885, planen vann laga kraft 1994-01-17.
Sidoområde för gata, gång- och cykelvägen mellan Eriksgatan
och Gröndalsgatan.

A 4892, planen vann laga kraft 1994-08-05.
Ett mindre *naturområde* mellan Nitaregatan och Gröndalsgatan.

A 4954, planen vann laga kraft 2004-07-23.
Hotell Corallen. Gällande markanvändning är *hotell- och
konferensanläggning*.

Tillgänglighet

Kommunens Handikappolitiska program (antaget av KF 2002-01-04) anger riktlinjer för ett bättre mera tillgängligt samhälle.

Byggnader och platser som kommer att vara tillgängliga för allmänheten ska utformas så att gällande normer för tillgänglighet uppfylls.

Markanvändning befintlig och föreslagen

Större delen av planområdet är idag ett gammalt industriområde med tillgång till kaj. Området som har ett attraktivt läge vid hamninloppet ger idag ett ovårdat intryck från sjösidan. Mot Gröndalsgatan är området delvis insynsskyddat av berg i dagen. Inom hamnområdet, betecknat med ett V på plankartan, får byggnader uppföras för sjötrafikens verksamhet.

Ett område närmast Liljeholmens verksamhet ska vara tillgängligt för allmän gång- och cykeltrafik. Allmänhetens möjlighet till denna förbindelse ska säkerställas i det nyttjanderättsavtal som kommer att upprättas mellan kommunen och Oskarshamns Hamn AB.

Som tillfart för bl.a. tunga transporter till Liljeholmens Stearinfabrik avvänder verksamheten idag ett mindre område, i den sydöstra delen av planområdet, vilket ägs av kommunen. Markområdet föreslås tillföras Verkstaden 14. Detaljplanens markanvändning är industriändamål. Området får inte bebyggas utan bör även fortsättningsvis, med viss begränsning, användas som tillfart till verksamheten.

En ny kaj planeras att byggas i anslutning till den s.k. Liljeholmskajen. Idag används kajen temporärt för mindre omfattande hamnverksamhet. För att den nya kajen ska bli möjlig att bygga behöver den del som finns kvar av den gamla Månskensviken fyllas igen. Innan dess kommer diverse muddringsarbeten att behöva göras för att sanera området från gamla miljögifter. Frågan behandlas i den pågående miljöprovningen.

Det bergmassor som blir över när färjetrafikens uppställningsområde markplaneras kan användas för byggnationen av kajen. Markplaneringen av det ej utnyttjade verksamhetsområdet söder om Gröndalsgatan (illustrerat på plankartan) kan medföra att ytterligare bergmassor kan tillföras byggnationen av den nya kajen.

Infrastruktur Gatu- och vägnät

Södra hamnområdet har god förbindelse med E 22 och stadens gatunät.

Åsavägen och del av Verkstadsgatan (delen mellan järnvägsstation och Gröndalsgatan) är primära transportvägar för farligt gods enligt Vägverkets rekommendationer. När färjetrafiken flyttas bör Vägverkets rekommendation revideras. Farligt gods kommer att passera via Gröndalsgatan till färjetrafikområdet.

En fördjupad översiktsplan håller på att upprättas för att bl.a. utreda en ny vägsträckning av Rv 23 genom det s.k. Kronoparksområdet med anslutning till Åsavägen och Södra hamnområdet. Trafik till Norra hamnområdet kommer som idag att gå via Norra Fabriksgatan och Norra Strandgatan.

För att minska belastningen på Skeppsbron bör fjärrtrafik till och från färjan, enligt tidigare utredningar, styras via Åsavägen mot E 22 och Rv 23. Gröndalsgatan är en huvudgata med kommunen som huvudman. För att underlätta tömning av färjan kommer två körfält att anläggas från färjetrafikens utfart på Gröndalsgatan. Körfälten planeras att vävas ihop till ett körfält efter 150 – 200 meter.

Järnväg

Till Norra hamnområdet finns järnvägsspår och till Södra hamnområdet finns rester kvar från ett gammalt spår till Liljeholmens Stearinfabrik. För att ytterligare ett körfält från färjan ska kunna bli möjliga att anlägga måste spårområdet tas i anspråk. Nuvarande färjetrafikutövare har inte framfört önskemål om att järnvägsspår ska finnas ut till färjan.

En utökning av färjetrafiken med förbindelser mot andra länder kan komma att ställa krav på möjlighet till samordning av godstransporter på järnväg. Den nuvarande godstrafiken med långtradare genom Sverige ner mot Europa har ökat. Som en del i det regionala/nationella arbetet med att uppnå flera av de nationella miljömålen bör gods transporteras via järnväg och båt i större utsträckning än idag.

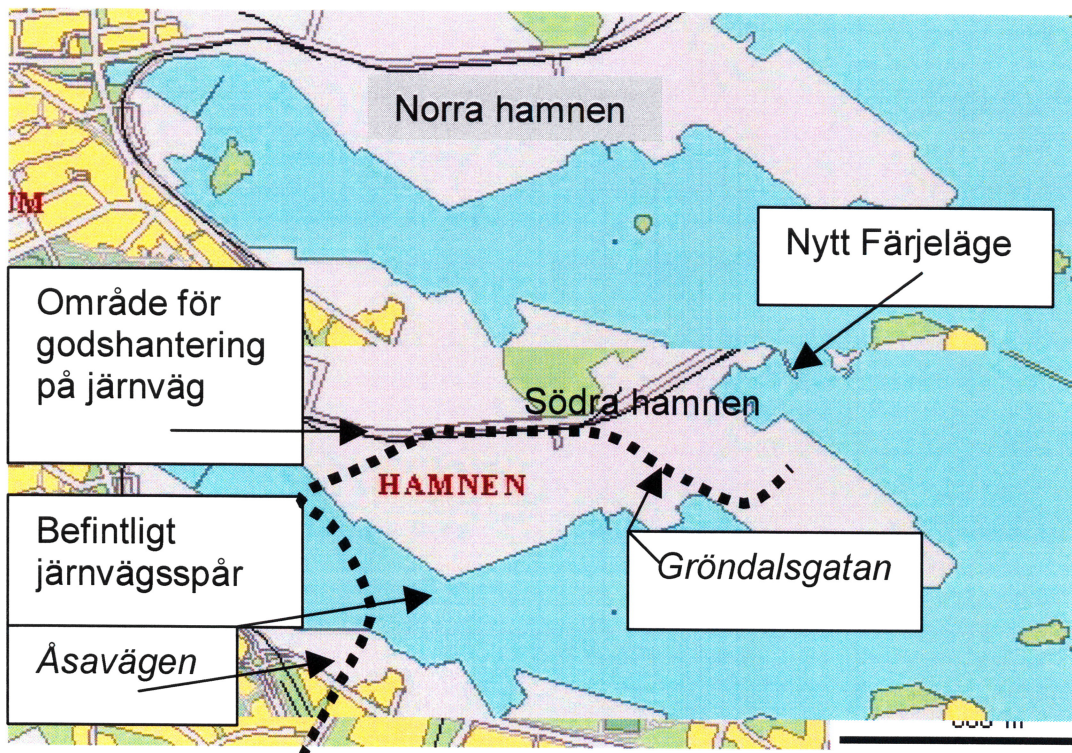
Den del av godstransporterna som är under starkast utveckling i Sverige och internationellt är kontainertrafiken och inom färjetrafiken lastbärgartransporter. För dessa lasttyper behövs inte järnvägsanslutning direkt till färjeläget men väl rationella hanterings- och uppställningsytor i anslutning till spår och bra förbindelse till färja, last- och RoRo- fartyg.

I samband med att Gröndalsgatan byggdes ut med bro över järnvägsområdet byggdes även Lokgatan ut mot spårområdet. Där finns uppställningsytor och möjlighet att lasta om för vidare transport med bil till färjan. Kommunen bör i samverkan med Banverket säkerställa att området reserveras för eventuell framtida godshantering via färjetrafiken.

Färjetrafik

Oskarshamn är en av de tre hamnar (Visby, Nynäshamn och Oskarshamn), vilka f.n. trafikeras av färjor mellan det svenska fastlandet och Gotland. Oskarshamns färjeangöring är viktig för den södra delen av Sverige och Europa. Vid färjans angöring i Oskarshamn, och i samband med främst tömningen, innebär trafiktillskottet på det befintliga gatunätet i

närheten av den nuvarande Gotlandsterminalen ett stort problem. Både godstransporter och resanden till Gotland har ökat kontinuerligt. Gods transporteras dagligen mellan Gotland och fastlandet. Nya snabbgående färjor, verksamheters minskade lagerhållning av varor, ökad turism kan vara några av orsakerna. Infrastrukturen har stora brister inom regionen. Förbättringar måste göras för att regionen ska kunna utvecklas. Det ställer krav inte bara på samverkan över kommungränserna utan även stora ekonomiska resurser.



Säkerställande av riksintressen

Åsavägen och Gröndalsgatan klassades som riksintressen i detaljplanens programskede eftersom vägarna förbinder flera andra riksintressen som är viktiga för sjöfarten t.ex. Gotlandstrafiken.

Det innebär bl.a. att Oskarshamns kommunen har ett stort ansvar att upprätthålla en robust och säker transportled mellan E22 och hamnen.

För att säkerställa och skydda riksintressena bör kommun verka för;

- att säkerställa möjligheterna till godshantering på järnväg
- att begränsa antalet utfarter till Åsavägen och Gröndalsgatan
- att en rondell anläggs i korsningen Åsavägen/Östersjövägen
- att gång- och cykelvägnätet byggs färdigt utmed Åsavägen och Gröndalsgatan
- en ny väganslutning mellan Åsavägen och riksväg 23 genom det s.k. Kronoparksområdet
- en fullgod vägstandard och ett enhetligt vägnummer för Götalandsleden (Oskarshamn - Jönköping - Göteborg)

Grönstruktur

Området utmed den del av Gröndalsgatan som ingår i planen är i stor utsträckning i avsaknad av vegetation. Det stora outnyttjade verksamhetsområdet söder om Gröndalsgatan är ej markplanerat. Ytterligare berg måste sprängas bort för att området ska bli tillgängligt. Eventuella överblivna bergmassor efter marplaneringen kommer att behövas till byggnationen av den nya kajen. För att skapa en bättre miljö bör träd och buskar planteras utmed den föreslagna gång- och cykelvägen i samband med planens genomförande och verksamhetsområdets markberedning. I arbetet med projekteringen av färjeterminalsområdet bör stor omsorg ges den yttre miljön i form av grönstruktur. Träd, buskar m.m. är inte bara trevligt för miljön det är även en resurs för att förbättra luften och ta hand om dagvatten.

Gång- och cykelväg

På den södra sidan av Gröndalsgatan, från Åsavägen fram till Nitaregatan, finns en gång- och cykelväg.

Ernemarområdet är ett attraktivt fritidsområde med goda möjligheter till friluftsbad och rekreation. Inom området finns även en anläggning för fotbollsintresserade. Den planerade verksamheten alstrar mest trafik sommartid samtidigt som många besöker Ernemarområdet.

På plankartan finns en fortsatt utbyggnad av gång- och cykelvägen illustrerad på Gröndalsgatans södra sida. Fullt utbyggd kommer den att bidra till att intensificationerna i översiktsplanen kan uppnås. Attraktiva gång- och cykelstråk är inte bara bra för trafiksäkerheten utan även för folkhälsan.

Parkering

Färjetrafikens parkering kan lösas inom planområdet. Om det under högsäsong skulle behövas ytterligare mark för långtidsparkering finns möjlighet att samnyttja markområden inom gångavstånd till färjan.

Kollektivtrafik

Det nya färjeläget är beläget ca 2 km från centrum. Goda anslutningsmöjligheter till kollektivtrafiken tåg/buss är en viktig förutsättning för färjetrafiken.

I kommunens översiktsplan redovisas ett förslag att anlägga ett samordnat resecentrum för buss-, tåg- och färjetrafik vid nuvarande järnvägsstation. Ett färjeläge vid Månskensviken medför att den samlade bilden har splittrats. För närvarande finns ingen persontrafik på järnväg från Oskarshamn. Bussförbindelse finns till Berga och Stångådalsbanan. Idag finns en busspendel mellan centrum och nuvarande färjeläge i anslutning till färjans ankomst och avgång. Möjlighet till god kollektivtrafikförsörjning bör även finnas till det planerade färjeläget vid Månskensviken.

Energi

Planområdet ingår i Oskarshamn Energi AB:s ledningsnät. För att begränsa störningar som kan uppstå när färjan ligger i hamn bör det vara möjligt att ansluta färjan till elnätet. Då behöver, enligt kommunens energibolag, en transformatorstation anläggas inom området. Lämplig plats behandlas i projekteringen av anläggningen.

Värmeförsörjningen av verksamheten föreslås ske genom anslutning till ett utbyggt fjärrvärmenät.

Vatten och avlopp
Se även MKB:n

Området ingår i kommunens verksamhetsområde för vatten och avlopp. Nya verksamheter förutsätts anslutas till VA-nätet. Utloppsledningen från kommunens avloppsreningsverk till hamnbassängen passerar genom området. Ledningen kommer att flyttas och det nya läget har markerats som ett ledningsområde markerat med ett u på plankartan. Området får inte bebyggas.

Stora ytor kommer att asfalteras vid anläggandet av färjeterminalen. Stora trafikmängder, transporter med farligt gods m.m. kan påverka dagvattnet. Omhändertagandet av dagvattnet måste ägnas särskild omsorg vid projekteringen och anläggandet av färjetrafikområdet.

Liljeholmens Stearinfabriks viktiga kylvattenledning passerar genom planområdets nordöstra del ut i havet. Rätten till ledningen inom kommunens mark- och vattenområde bör säkerställas med servitut.

Administrativa frågor

Genomförandetid

Genomförandetiden är tio år från den dag då planen vinner laga kraft.

Fastighetsplan

Fastighetsplan A 3433 som vann laga kraft 1962-07-19 upphävs inom planområdet.

Detaljplanen är upprättad på samhällsbyggnadskontorets kart- och planavdelning i mars 2006. Reviderad augusti 2006, januari och mars 2007.


Elisabeth Åkerman
Planingenjör

Genomförandebeskrivning

Organisatoriska frågor Avtal

Byggandet inom kvartersmarken för hamnändamål (betecknat med **V** i detaljplanen) avses ske i Oskarshamns Hamn AB:s regi.

Gällande nyttjanderättsavtal avseende hamnområdet (betecknat med **V** och **W**) mellan Oskarshamns kommun och Oskarshamns Hamn AB förutsätts revideras. Avtalet skall bl.a. behandla den gång- och cykelväg som avses anläggas i hamnområdets östra del.

Ansvarsfördelning Huvudmannaskap

Oskarshamns kommun är huvudman för den allmänplatsmark som är utlagd i detaljplanen och betecknas med **HUVUDGATA**. Kommunen har därmed ansvaret för dess anläggande, drift och skötsel.

Oskarshamns kommun ansvarar också för det område i detaljplanen som betecknas med **x**, område för allmän gång- och cykeltrafik, som är beläget inom hamnområdet.

Genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid slutar tio år efter det att planen vunnit laga kraft.

Fastighetsrättsliga frågor Fastighetsregleringar

För detaljplanens genomförande erfordras fastighetsregleringar mellan VERKSTADEN 18 och 10 samt mellan VERKSTADEN 14 och Kristineberg 1:6. För reglering med servitut, se nedan.

Regleringarna skall i första hand grundas på avtal mellan berörda parter.

Oskarshamns kommun tar initiativ till, bekostar och ansöker om härför erforderlig förrättning.

Servitut

Det område som i detaljplanen betecknas med **u**, område för allmän underjordisk ledning (avloppsledning) samt Liljeholmens kylvattenledning, skall säkerställas med servitutsrätt.

Likaså skall det område som i detaljplanen betecknas med **X**, mark för allmän gång- och cykeltrafik säkerställas med servitutsrätt.

Tekniska frågor

Detaljplanen är belägen inom VA-verksamhetsområdet för Oskarshamns tätort. Det innebär att bebyggelse i förekommande fall skall anslutas till kommunens VA-nät. Dagvattenhanteringen skall lösas på ett tillfredsställande sätt i samråd med kommunen.

Ekonomiska frågor

Plankalkyl

Utgifter

Infrastrukturåtgärder m.m.

* Nybyggnad av gata.....4.550.000:-

* Vatten- och avloppsanslutning.....250.000:-

* Rivning befintlig byggnad:

”Alternativ 1”: Om rivningsavfallet går att deponera inom området.....120.000:-

”Alternativ 2”: Om rivningsavfallet måste deponeras på Storskogens avfallsanläggning.....665.000:-

”Alternativ 3”: Om rivningsavfallet ej kan deponeras på Storskogen. Kostnad okänd men minst miljonbelopp.

Övrigt

* Ökade driftskostnader per år (9000 m²).....100.000:-

* Förrättningskostnader.....30.000:-

* Marklösen (ca 19 000 m²)..”under förhandling”

* Trädplanteringar (utmed Gröndalsgatan).280-400.000:-

Upprättad på samhällsbyggnadskontorets kart- och planavdelning i mars 2006.
Reviderad augusti 2006, januari och mars 2007.



Håkan Johansson
Markingenjör



Detaljplan för Verkstaden 18 m.fl. fastigheter

Nytt färjetrafikområde vid Månskensviken, Södra hamnområdet
Centralorten, Oskarshamns kommun

Miljökonsekvensbeskrivning

Miljökonsekvensbeskrivningen är upprättad på samhällsbyggnadskontoret i september 2006.
Reviderad i januari och mars 2007, Antagen av kommunfullmäktige i maj 2007.

Samhällsbyggnadskontoret

Postadress
Box 706

572 28 OSKARSHAMN

Besöksadress
Stadshuset

E-postadress

samhallsbyggnadskontoret@oskarshamn.se

Telefax 0491-887 47

Telefon 0491 – 880 00

Innehållsförteckning

Inledning	3
Behovsbedömning	3
Sammanfattning	4
• Positiva och negativa konsekvenser	5
• Samlad bedömning.....	5
Miljömål.....	6 – 7
• Uppfyllelse av miljömål.....	6 – 7
• Folkhälsomål.....	7
• Miljökvalitetsnormer.....	7
Alternativa lägen för färjetrafik	8
Miljöpåverkan.....	9 – 13
• Förorenade mark- och vattenområden.....	9
• Buller.....	10
• Luftföroreningar.....	12
• Farligt gods.....	12
• Kulturmiljö.....	12
• Natur.....	13
Teknisk beskrivning	13 - 14
• Dagvattenhantering.....	13
• Ny utloppsledning från avloppsreningsverket.....	13
• Liljeholmens Stearinfabriks kylvattenledning	14
Referenser	15

Inledning

En förbättring och utökning av färjetrafiken i Södra hamnområdet har varit under utredning i många år. Olika tillfartsvägar och alternativa utformningar till det befintliga färjeläget studerades mera detaljerat i slutet på 90-talet. En metod med trafiksimulering användes bl.a. för att studera trafikflödes- och framkomlighetsproblemen. Det innebar att man "byggde" datamodeller av väg- och gatunätet med korrekta mått. Trafikflöden, olika fordonskategorier, tillåten hastighet m.m. tillfördes modellen. Trafikströmmarna genererades slumpmässigt i det verkliga gatunätet. Resultatet av utredningarna visade att det bästa alternativet var då att bygga den s.k. Gröndalsbron över järnvägsområdet, vända på trafiken till/från färjan, anlägga en helt ny angoringsplats för nya planerade färjor inom nuvarande område.

En ny anslutningsväg till Södra hamnområdet har därefter genomförts. Nuvarande färjetrafikområde har hägnats in p.g.a. nya säkerhetsregler och mindre byggnationer för att de nya färjorna skulle kunna angöra hamnen. En rondell har anlagts i korsningen Åsavägen / Gröndalsgatan samt en ny vägförbindelse till Hantverksgatan.

I programskedet till denna detaljplan behandlades två alternativ som lämpliga platser för framtida färjetrafik; befintligt läge och ett helt nytt färjetrafikområde vid Månskensviken. Oskarshamns Hamn AB hade i tidigare utredningar angett att Norra hamnområdet inte var lämpligt, dels av säkerhetsskäl men även brist på mark.

Höga kostnader för att bygga om det befintliga färjeläget, ökade säkerhetskrav, begränsade ytor för långtidsparkering inom rimligt avstånd, inskränkningar för hamnverksamheten i Norra hamnområdet m.m. var några av orsakerna som gjorde att kommunstyrelsen 2003 beslutade att planera för en helt ny färjetrafikstation.

Detaljplanens syfte är att göra det möjligt att anlägga ett nytt färjetrafikområde vid Månskensviken som även medger utvecklingsmöjligheter för internationell färjetrafik. Detaljplanen behandlar planeringsförutsättningarna; gällande översiktsplan, detaljplaner, markägförhållanden, infrastrukturfrågor, tillgänglighet m.m. Planen behandlar även hur Oskarshamns kommun bör planera för att säkerställa gällande riksintressen och behålla statusen som en s.k. TEN-hamn (se planbeskrivningen).

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) är ett separat dokument till detaljplanen. MKB:n som behandlar förutom miljö- och alternativfrågan även förväntade effekterna på infrastrukturen, förorenat markområde m.m. Byggnation i vatten och den planerade verksamheten prövas separat av miljödomstolen enligt miljöbalken 11 kap.

Behovs- och miljöbedömning

Plan- och bygglagen 5:18 / Miljöbalken 6:11

Planarbetet påbörjades år 2003 men blev vilande för att invänta resultatet av pågående utredningar hur hamnbassängens miljögifter skulle behandlas. Under tiden tillkom en ny lag som anger att detaljplaner ska behovsbedömas om planens genomförande kan medföra betydande miljöpåverkan. Om så är fallet ska en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas och följa detaljplanens handläggningsprocess. Kommunen har i samråd med länsstyrelsen kommit fram till att en MKB behöver upprättas till denna detaljplan.

Samhällsbyggnadsnämnden informerades om plansamrådet och behovs- och miljöbedömningen. Nämnden beslutade 2006-08-16 att en MKB upprättas och att planen skickas ut på samråd igen.

Sammanfattning

Miljökonsekvensbeskrivningen behandlar de konsekvenser som kan antas uppstå när den nya verksamheten kommer att genomföras, alternativfrågan inklusive nollalternativet d.v.s. vad som kan antas hända om färjetrafiken fortsätter att bedrivas i befintligt läge.

Effekter på miljön

En flyttning av färjetrafiken från nuvarande läge till Månskensviken kommer att medföra bättre förutsättningar att bedriva färjetrafik på ett säkrare och ett mera miljöinriktat sätt. Inga kända fornlämningar finns inom området.

Effekter på hälsa och säkerhet

Planområdet för färjestationen har till viss del sanerats efter tidigare verksamheter. Utredningar har visat att det finns förorenad mark och förorenat grundvatten. Den planerade verksamheten kan vara en lämplig återanvändning av ett område med begränsade möjligheter för ändrad markanvändning.

Området har inga hårdgjorda ytor idag. Färjetrafiken kommer att behöva hårdgjorda ytor. Anläggandet av området kan och bör genomföras så att förorenat dagvatten inte läcker ut i hamnbassängen.

Det nya området ger möjlighet att bedriva mer trafiksäker färjetrafik än vid nuvarande läge.

Effekter på hushållningen med naturresurser

Ett idag "skräpigt område" får en ny användning. Ingen orörd naturmark tas i anspråk. Inga kända rödlistade arter påverkas.

Effekter på samhällsfunktioner

Tiden för transporter mellan fastlandet och Gotland kommer att minska då tiderna för lastning och lossning, genom rationell hamnutformning, kommer att begränsas till 45 minuter. De nya färjornas hastighet är dessutom högre än nuvarande fartygs. Hamnverksamheten i Norra hamnområdet kan bedrivas utan störningar från färjetrafiken.

Gröndalsgatan, med bro över järnvägsområdet, kommer att medföra en bättre och trafiksäkrare tillfart till det nya färjeläget i förhållande till nuvarande läge. Om en ny trafikled, över det s.k. Kronoparksområdet, mellan Södra hamnområdet och Rv 23 genomförs avlastas Skeppsbron och Norra Fabriksgatan. Inre hamnområdet blir mera tillgängligt och attraktivt för boende och besökare.

Det nya färjeläget nära befintlig hotell- och restaurangverksamhet kan medföra vissa samordningsvinster. Det finns goda möjligheter att under högsäsong ordna ytterligare långtidsparkering inom det nya färjelägets närområde.

Allmänheten kommer att få möjlighet att följa hamntrafiken i anslutning till havet. Gång- och cykelvägnätet byggs ut mot Ernemar småbåtshamn och fritidsområde. Grönstrukturen förbättras utmed vägområdet. Det blir trevligare och trafiksäkrare både för områdets verksamheter och besökare.

Alternativ

Flera alternativa lägen för framtida färjetrafik har studerats vid flera tillfällen. Lokaliseringen till Månskensviken är den plats som kommunstyrelse beslutat ge samhällsbyggnadskontoret i uppdrag att upprätta detaljplan för.

Oskarshamns Hamn AB har tidigare i planprocessen framfört att de anser att det är olämpligt att bedriva kombinerad gods- och färjetrafik inom Norra hamnområdet p.g.a. säkerhetsskäl, brist på tillräckliga markytor m.m.

Positiva och negativa konsekvenser

Positiva konsekvenser	+ En mindre del av det nuvarande färjeterminalområdet kan användas för Ölandsfärjan. Det resterande området blir tillgängligt för annan verksamhet. Skeppsbrokajen och Brädholmen frigörs från färjetrafik. + Passagerargångarna mellan färjeterminalen och färjan kan tas bort vilket kommer att medföra bättre havsutsikt för flera fastigheter. + Mindre buller från de nya färjorna. + Bättre trafikmiljö när gång- och cykelvägen byggs ut. + Allmänheten kommer att få möjlighet att följa hamntrafiken från området mellan färjeterminalen och Corallens hotell och restaurangverksamhet. + Förorenad mark kan tas i anspråk. + Utvecklingsmöjligheter för ytterligare färjelinjer. + Eventuella framtida förbindelse med järnvägstransporter minskar belastningen på vägnätet (trafiksäkerhet, slitage). + Del av hamnens förorenade bottensediment saneras. + Kortare restid till och från Gotland när färjan kan lägga till vid den nya kajen vid f.d. Månskensviken. + Bättre nyttjande av befintliga kajer i inre hamnområdet när färjan flyttar ut. Nu måste hamntrafiken i inre hamnen planeras med hänsyn till färjans ankomst och avgång. + Bättre möjlighet till långtidsparkering inom rimligt avstånd. + Gångavstånd till Corallens hotell och restaurangverksamhet.
Negativa konsekvenser	- Ökad trafik på Gröndalsgatan och Åsavägen. - Det tidigare förslaget med ett samordnat resecentrum vid järnvägsstation (färja/tåg/buss) splittras. - Färjetrafiken kan inte följas som nu från inre hamnområdet. - Längre avstånd till centrum. - Ett attraktivt läge kommer att, till stor del, bli inhägnat och bevakat p.g.a. gällande säkerhetsregler.

Samlad bedömning

En ny färjetrafikstation, säkerställandet av möjligheter till godshantering på järnväg och en fortsatt målinriktning att upprätthålla en robust och säker transportled mellan E22 och hamnen kommer att medverka till att Oskarshamns hamn även fortsättningsvis klassas som en TEN-hamn.

En fortsatt förbättring av vägstandarden och ett enhetligt vägnummer av den s.k. Götalandsleden (Oskarshamn – Jönköping – Göteborg) kommer att förstärka hamnens betydelse och utveckling inte bara för kommunen utan för hela regionen.

Det stämmer väl med intentionerna i regeringens proposition 2005/06: 160 *Moderna transporter*.
Utdrag:

"Det övergripande målet för transportpolitiken ska fortsatt vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i landet. ...

Hållbar utveckling är ett övergripande mål för regeringens politik. Det innebär att alla politiska beslut ska utformas så att de tar hänsyn till ekonomiska, sociala och miljömässiga konsekvenser på lång sikt. ... transportsystemet ska utvecklas för att tillgodose såväl dagens behov som kommande generationers behov”.

Den planerade verksamheten kommer att bidra till uppfyllelse av flera miljömål.

Miljömål

Uppfyllelse av miljömål

De svenska miljömålen innebär att ansvaret för miljön inte längre är miljövårdens ensak, utan alla ska hjälpas åt att överlämna ett samhälle till nästa generation där de stora miljöproblemen är lösta.

Den planerade saneringen av hamnbassängens miljögifter kommer när den är genomförd att medverka till att miljökvalitetsmålen *Giftfri miljö* och *Hav i balans samt en levande kust och skärgård* kan uppnås.

Antalet bostäder som utsätts för bullerstörningar kommer att minska när färjetrafikområdet flyttas, vilket medverkar till uppfyllelse av miljökvalitetsmålet *God bebyggd miljö*.

De nya färjorna är försedda med katalytisk avgasrening för att bl.a. minska kväveutsläppen och minimera fartygens miljöpåverkan. Det leder i rätt riktning när det gäller uppfyllelse av miljökvalitetsmålen *Frisk luft* och *Bara naturlig försurning*.

Nationella, regionala och lokala miljömål

Nationella delmål	Regionala delmål	Lokala miljömål	Den planerade verksamhetens miljöpåverkan
Giftfri miljö Förorenade områden ska vara identifierade, och inom minst 100 av de områden som är mest prioriterade med avseende på risker för människors hälsa och miljön ska arbetet med sanering och efterbehandling ha påbörjats senast år 2005. Minst 50 av de områden där arbetet påbörjats ska dessutom vara åtgärdade.	Giftfri miljö Förorenade områden ska vara identifierade, och inom minst 100 av de områden som är mest prioriterade med avseende på risker för människors hälsa och miljön ska arbetet med sanering och efterbehandling ha påbörjats senast år 2005. Minst 50 av de områden där arbetet påbörjats ska dessutom vara åtgärdade.	Giftfri miljö Metallbelastningen i hamnbassängen i Oskarshamn ska åtgärdas genom lämplig sanering.	Giftfri miljö <i>Gamla miljögifter är identifierade. Anläggandet av färjetrafikområdet kommer att bidra till en giftfriare miljö.</i>
Hav i balans samt en levande kust och skärgård Genom skärpt lagstiftning och ökad övervakning ska utsläppen av olja och kemikalier från fartyg minimeras och vara försumbara senast år 2010.	Hav i balans samt en levande kust och skärgård Inom en generation ska miljöförhållandena i Kalmar läns kustvatten inte vara sämre än att de endast uppvisar små avvikelser från opåverkade förhållande. Målet identifieras enligt EG:s ramdirektiv för vatten och avvikelseklass 2 alternativt tillståndsklass 2 i Naturvårdsverkets bedömningsgrunder för kust och hav.	Hav i balans samt en levande kust och skärgård Vi i Oskarshamn ska verka för att Östersjön bevaras som ett levande hav, där djur och växter kan leva och där fisket kan fortsätta vara en näring för yrkes- och fritidsfisket i balans. Den fisk som fångas ska kunna ätas utan några som helst hälsorisker. Halter av farliga ämnen som tungmetaller och PCB ska fortsätta att minska.	Hav i balans samt en levande kust och skärgård Anläggandet av färjetrafikområdet på icke hårdgjorda ytor, ger stora möjligheter att ta hand om dagvattnet på ett för framtiden miljövänligt och hållbart sätt. Det kommer att medföra att icke önskvärda ämnen läcker ut i Östersjön.

God bebyggd miljö Senast år 2010 ska fysisk planering och samhällsbyggande grundas på program och strategier för hur ett varierat utbud av bostäder, arbetsplatser, service och kultur kan åstadkommas så att bilanvändningen kan minskas och förutsättningarna för miljöanpassade och resurssnåla transporter förbättras.	God bebyggd miljö Antalet människor som utsätts för trafikbullerstörningar överstigande de riktvärden som riksdagen ställt sig bakom för buller i bostäder ska ha minskat med 5 procentenheter år 2010 jämfört med år 1998.	God bebyggd miljö Oskarshamns kommun ska underlätta för cykeltrafikanter. Målet är att ett heltäckande cykelsystem i alla tätorter år 2008. Det ska vara lätt att parkera cykeln. Cykelställ ska finnas där det behövs och de ska inte utgöra hinder för synskadade och andra handikappade att ta sig fram. Cykelvägarna måste prioriteras vid snöröjning. Mängden miljöfarliga ämnen ska minskas i Oskarshamns kretslopp.	God bebyggd miljö <i>Färre människor kommer att störas av buller från färjetrafiken när färjeläget flyttas.</i> <i>Gång- och cykelvägnätet byggs ut. Träd och buskar kommer att planteras utmed Gröndalsgatan. Tillgänglighetskraven ska beaktas i samband med projektering och bygglovprövning.</i> <i>Det nya färjetrafikområdet genomförande kommer att förbättra närmiljön för angränsande verksamheter och besökare till Ernemar småbåtshamn.</i>
Frisk luft Halterna av luftföroreningar överskrider inte lågrisknivåer för cancer eller riktvärden för skydd mot sjukdomar eller påverkan på växter, djur, material och kulturföremål. Riktvärdena sätts med hänsyn till personer med överkänslighet och astma.	Frisk luft Utsläppet av flyktiga organiska ämnen (VOC) i Kalmar län år 2010 inte överstiger det nationella målet, som är 30 kg per invånare. År 2005 – Halten svävande partiklar (PM 10) i luften är högst $\mu\text{g}/\text{m}^3$ som dygnsmedelvärde, högst $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ som årsmedelvärde =miljökvalitetsnorm. År 2020 – Halten svävande partiklar (PM 10) i luften är högst $30\mu\text{g}/\text{m}^3$ som dygnsmedelvärde, högst $15\mu\text{g}/\text{m}^3$ som årsmedelvärde = nationellt genartionsmål.	Frisk luft Genomfartstrafiken i centrum ska minska, eftersom det finns risk för höga avgashalter och buller.	Frisk luft <i>Miljövänligare användning av katalytisk avgasrening på färjorna, bilar m.m. minskar kväveutsläppen och minimerar fartygens och bilar miljöpåverkan på miljön.</i> <i>Möjlighet att ansluta färjan till elnätet, förbättrad infrastruktur och styrning av trafiken kan hjälpa till att förbättra luften i centrum.</i> <i>Förbättrad grönstruktur bidrar även till en friskare luft.</i>
Bara naturlig försurning De försurade effekterna av nedfall och markanvändning ska underskrida gränsen för vad mark och vatten tål. Nedfallet av försurade ämnen ska heller inte öka korrosionshastigheten i tekniska material eller kulturföremål och byggnader. År 2010 ska utsläppen i Sverige av kväveoxider till luft ha minskat till 148 000 ton.	Bara naturlig försurning I Kalmar län reduceras kväveoxidutsläppen med 50 % eller 5171 ton från 1996 till 2010.	Bara naturlig försurning Sjöarna i kommunen ska ej vara försurade av mänskligt orsakade föroreningar. pH ska vara högre än 6 och alkaliniteten vara god om de naturligt ej är surare.	Bara naturlig försurning <i>Miljövänligare användning av katalytisk avgasrening på färjorna, bilar m.m. minskar kväveutsläppen och minimerar fartygens och bilar miljöpåverkan på miljön.</i>

Folkhälsomål

Riksdagen har antagit propositionen 2002/03:35 *Mål för folkhälsan*. Elva målområden behandlas och det nionde, *Ökad fysisk aktivitet*, berörs delvis när detaljplanen har genomförts. Det handlar bl.a. om att bevара goda förutsättningar för friluftsliv som ett relativt billigt sätt för samhället att investera i god folkhälsa.

En utbyggnad av gång- och cykelvägen mot Ernemar småbåtshamn och fritidsområde, förbättrad grönstruktur (nya träd och buskar) stimulerar lusten att promenera och cykla genom området.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer är föreskrifter om viss lägsta miljö kvalitet för mark, vatten, luft eller miljön i övrigt inom ett geografiskt område. De

miljökvalitetsnormer som hittills har meddelats gäller högsta tillåtna halter av vissa ämnen i utomhusluft samt i vissa fisk- och musselvatten. Den planerade verksamheten kommer inte medföra att någon gällande miljökvalitetsnorm kommer att överskridas.

Alternativa lägen för färjetrafik

Nollalternativ

Nollalternativets förutsättningar är att färjetrafik tillsvidare bedrivs från befintligt läge. De nya färjorna är betydligt större och mer djupgående än tidigare fartyg. Vissa provisoriska arrangemang har genomförts för att de nya färjorna ska kunna angöra det befintliga färjeläget. För passagerarlandgången gäller ett tidsbegränsat bygglov (2007-12-31). Fastighetsägare har framfört kritiska synpunkter eftersom den påverkar deras utsikt mot havet.

Konsekvenser

Skeppsbrokajen och Brädholmen kommer även fortsättningsvis att till viss del användas för utfartstrafik från färjan. Färjetrafiken tillsammans med gång- och cykeltrafikanter utgör idag en stor säkerhetsrisk.

Om planen inte genomförs minskas möjligheterna att bedriva och utveckla färjetrafiken i hamnområdet. Det kan medföra att Oskarshamns kommun förlorar Gotlandstrafiken. Godstransporter och resanden från bl.a. södra Sverige till Gotland kommer då att få längre transport- och resvägar om all färjetrafik flyttas längre norrut. Det kan även medföra sämre kommunikationer för de som bor permanent men även för fritidsboende på Gotland.

Idag innebär färjetrafiken inskränkningar i Oskarshamns Hamn AB möjligheter att bedriva effektiv hamnverksamhet i den inre delen av Norra hamnområdet.

Minskade möjligheter till utveckling av färjetrafiken, t.ex. en utökning av färjetrafik mot t.ex. de Baltiska länderna begränsas till enbart godstrafik via Norra hamnområdet.

Norra hamnområdet

Enligt Oskarshamn Hamn AB finns inte förutsättningar att bedriva kombinerade gods- och persontransporter inom Norra hamnområdet på grund av brist på mark samt ökade säkerhetskrav.

Norra Fabriksgatan har stor betydelse för den tunga trafiken till och från Norra hamnområdet. Döderhultsbäcken rinner i en kulvert under Norra Fabriksgatan. Nuvarande belastningen på gatan är stor.

Konsekvenser

En ny färjetrafikstation vid Månskensviken med tydlig skyltning mot E22 och Rv23 kommer att avlasta Norra Fabriksgatan från tung trafik. Ytterligare förbättringar kan uppnås om den föreslagna förlängningen av Åsavägen över Kronoparken (söder om lasarettet) till riksväg 23 genomförs.

Nytt färjeläge

Huvudalternativ

Ett helt nytt färjetrafikområde vid Månskensviken är det alternativ som kommunstyrelsen 2003-06-17 beslutade var bästa platsen för såväl kommunen som hamnens långsiktiga utveckling.

Med hänsyn till den snabba utveckling som sker inom hela Östersjöområdet planeras den nya färjeläget även för framtida internationell trafik.

Konsekvenser

Det nya läget innebär bland annat bättre trafikanslutning till stadens gatunät, riks- och europavägnätet samt järnvägsnätet.

Samhällsnyttan av ett nytt färjeläge kommer att medföra kortare restider samt bättre möjlighet till effektivare lastning och lossning av gods. Skeppsbron och Brädholmen kommer att frigöras från färjetrafiken.

Miljöpåverkan

Förorenade mark- och vattenområden

Källa:
VBB VIAK: s utredning 1996 samt
SWECO VBB VIAK:s utlåtande 2001 över utredningen anseende miljöstatus mark och dess effekter.

Inom markområdet vid Liljeholmskajen/Månskensviken har översiktliga undersökningar av föroreningar i mark och grundvatten genomförts 1996 av VBB VIAK i samband med överlåtelse av mark från Oskarshamns varv och inom studien för metallbelastning av hamnbassängen. I en provtagningspunkt inom det blivande färjestationsområdet har riktvärdet för *mindre känslig markanvändning* (MKM) avseende koppar och bly överskridits i två tunna (0,3 m) markskikt. Övriga markprover inom området redovisar lägre metallinnehåll än riktvärdet för MKM. Grundvattnet i området har vid undersökningen visat förhöjda metallhalter.

Fastigheten Verkstaden 18 är belägen inom det tidigare, stora området för Oskarshamns Varv med direkt anslutning till hamnbassängen. Ett stort antal produkter som kan vara miljöstörande har sannolikt hanterats under åren inom fastigheten. Det gäller speciellt ett delområde som tidigare nyttjats av Oskarshamns Kopparverk. Förutom koppar kan även andra metaller samt färger, lösningsmedel, oljeprodukter, ytbehandlingsvätskor etc. vara exempel på hanterade produkter. Om dessa produkter har spridits till mark och vatten kan det medföra risker för hälsa och miljön i flera olika avseenden.

Det kan därför komma att krävas speciell hänsyn, eventuellt även åtgärder, innan området kan användas till annan verksamhet.

SWECO anser att tidigare rekommendationer avseende större markarbeten ej längre gäller, då dessa mycket väl bör kunna genomföras med tillräcklig stor hänsyn till föreliggande risker. Därmed bör även fastigheten kunna utvecklas för nytt ändamål så länge som verksamheten faller inom definitionen för MKM (mindre känslig markanvändning).

Ramböll Sverige AB håller på, i samråd med kommunens tillsynsmyndighet, att ta fram platsspecifika riktvärden för berörda föroreningar färjetrafikområdet. De framtagna riktvärdena kommer att visa de halter som kan tillåtas finnas kvar i marken utan att negativa miljö- och hälsorisker uppstår. Vid planerad exploatering av området kan riktvärdena användas för att klargöra vilka massor som kan ligga kvar inom fastigheten och eventuellt användas för konstruktionsändamål samt vilka massor som ur föroreningssynpunkt måste transporteras bort för omhändertagande.

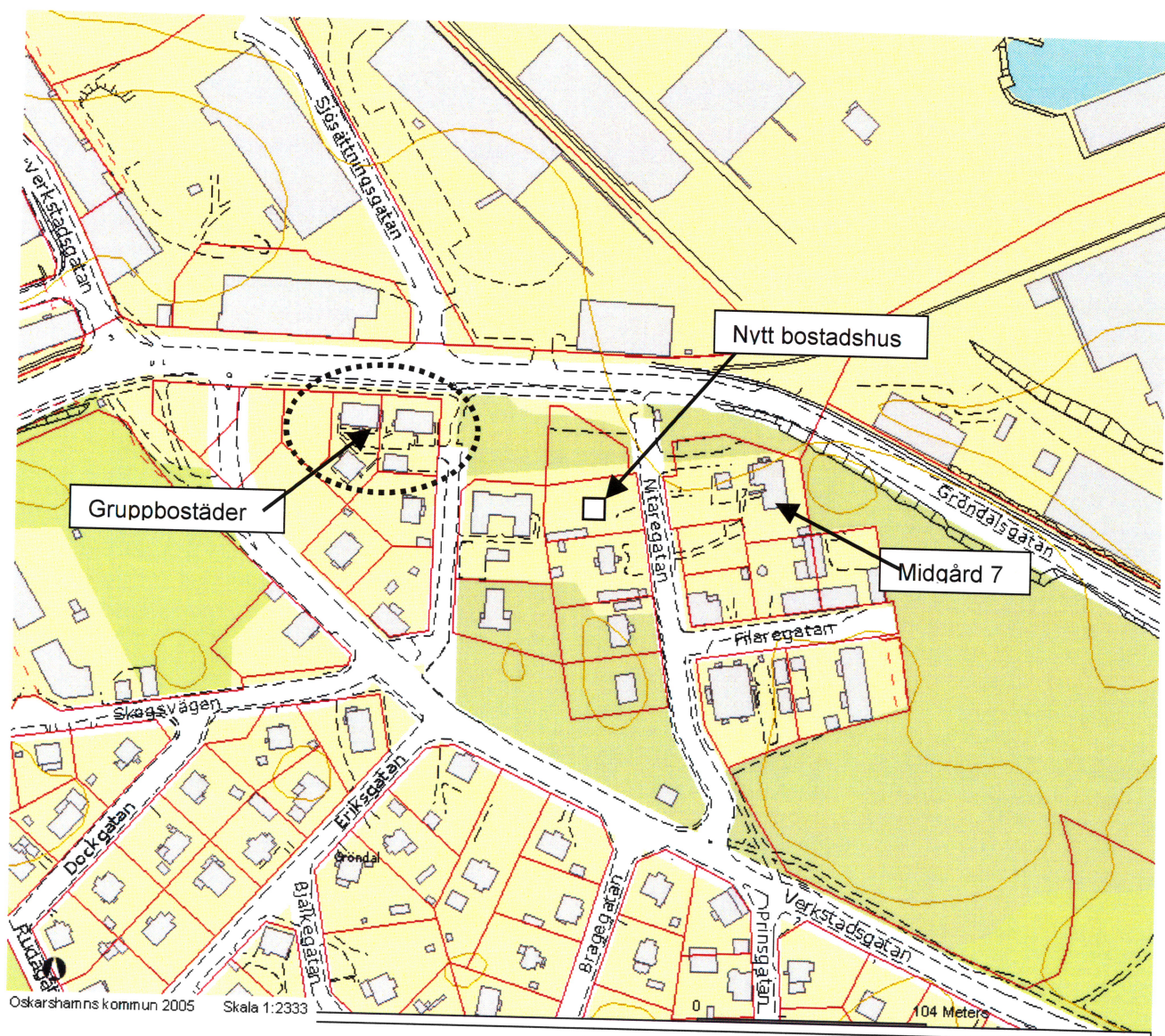
Konsekvenser

Ett idag ovårdat område, delvis förorenat och med begränsad markanvändning kommer att anläggas för färjetrafik. Det kommer att medföra en förbättring av miljön.

De platsspecifika riktvärdena kommer att underlätta kommande schaktarbeten, minska mängden borttransporter av massor och minska mängden fyllnadsmassor in till området vilket kommer att leda till minskade kostnader.

Åtgärder

Den översiktliga markundersökningen håller på att kompletteras med platsspecifika riktvärden som underlag för projekteringen av färjetrafikområdet. Syftet är att anläggningen ska kunna genomföras med tillräckligt stor hänsyn till föreliggande risker.



Buller*

I en MKB för en trafikomläggning inne i en tätort är buller i boendemiljön en viktig del att ta hänsyn till i planeringen. Därmed inte sagt att vägtrafikbuller i detta projekt är ett stort problem.

Bullernivåerna längs Gröndalsgatan kommer att höjas med 4 – 6 dBA, ekvivalent värde, p.g.a. den förväntade ökade trafiken. Eftersom bostadshusen ligger indragna från gatan når dock värdena inte över riktvärdet 55 dBA vid fler fastigheter än idag. De två husen som inrymmer gruppboende har redan idag en bullernivå på ca 56 dBA, ekvivalent värde, vilket i framtiden kan öka till 59-60 dBA med flyttad färjetterminal och fler verksamheter inom närområdet. För att minska buller byggdes i slutet på 90-talet en mur mellan gatan och gruppboendet.

Konsekvenser

Sammanfattningsvis kommer flera bostadshus i anslutning till den befintliga terminalen att få bättre boendemiljö när färjeläget flyttas till Månskensviken. Under tiden som hamnbassängen saneras och färjetrafikstationen byggs kommer boendemiljön för närboende att påverkas med ökat buller.

Åtgärder

I samband med bygglovprövning av nybyggnad eller ombyggnad av bostäder utmed Åsavägen och Gröndalsgatan bör åtgärder vidtas för att förebygga eventuella störningar från trafiken.

Eventuellt kan bullerdämpande åtgärder behövas för fastigheten Midgård 7 i framtiden.

Förklaring:

* **Buller** är vanligt förekommande i tätortsområden. Främst är det trafik (väg-, tåg- och flygtrafik) som orsakar störningar. För att bedöma buller och behov av åtgärder för att minska buller finns rekommenderade riktvärden för olika trafikslag.

En förändring av ljudnivån 8 – 10 dBA uppfattas som en fördubbling respektive halvering av ljudnivån, medan en fördubbling av trafiken, 3 dBA, knappast kan uppfattas som en förändring.

Ekvivalentnivån är en beskrivning av den ljudnivå trafiken alstrar under ett årsmedeldygn.

Riksdagen har fastställt följande riktvärden för buller från vägtrafik. (Infrastrukturpropositionen 1996/97:53).

Riktvärdena för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid byggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikstrukturen;

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maxnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dBA maxnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Riktlinjerna är vägledande, ej bindande. Eventuella åtgärder skall vara lönsamma, d.v.s. samhällsresurserna för bullerdämpning ska användas där de gör störst nytta.

Luftföroreningar

Regeringen har beslutat om vilka mängder av luftföroreningar som kan accepteras för att luften ska vara hälsosam för människor och miljö. I miljökvalitetsnormen bestäms vilka mängder i luften som ska tillåtas av föroreningar. Normen är uppdelad i olika steg (utvärderingströsklar) som kan motsvara olika mängder av luftföroreningar. Ju närmare man befinner sig den mängd luftföroreningar som bestäms i miljökvalitetsnormen, desto viktigare blir det att kontrollera så att inte mängderna blir större än vad som är tillåtet.

PM ₁₀ µg/m ³	Årsmedelvärde	90-percentil dygnsmedelvärde	98-percentil dygnsmedelvärde
Norm	40	50	-
Övre tröskel	14		30
Undre tröskel	10		20

NO ₂ µg/m ³	Årsmedelvärde	90-percentil dygnsmedelvärde	98-percentil dygnsmedelvärde
Norm	40	60	90
Övre tröskel	32	48	72
Undre tröskel	26	36	54

Miljökvalitetsnormer och utvärderingströsklar för PM₁₀ och NO₂

Vid vägar kan mängden luftföroreningar vara högre på grund av trafiken. För att bedöma om mängden av en luftförorening är nära den tillåtna mängden föreskriver Naturvårdsverket och Vägverket att man använder sig av ett nomogram som har utarbetats av SMHI. Normogram för uppskattning av luftföroreningar av vägtrafik finns idag för kvävedioxid och partiklar. På detta sätt har föroreningshalten uppskattats i utredningsområdet.

Beräkningen visar att mängden av kvävedioxid är så låg att det inte krävs fler kontroller av mängden. Den högsta halten vid vägarna i området uppgick till 21 µg/m³ på Åsavägen, att jämföra med den undre utvärderingströskeln som ligger på 26 µg/m³. Mätningen som Kalmar läns luftvårdsförbund utfört på Hantverksgatan i Oskarshamn under perioden okt. –02 till mars –03 visar att bakgrundshalter t.o.m. är något lägre än den som använts i beräkningarna.

Konsekvenser

Föroreningar i luften, halten kvävedioxid (NO₂ och partiklar (PM 10) längs Gröndalsgatan förändras inte mer än marginellt efter en utbyggnad av färjetrafiken m.m.

Åtgärder

Färjetrafikområdet bör i förebyggande syfte anläggas med möjlighet att ansluta till elnätet för t.ex. gods med kylanläggningar och dylikt men även för färjan om den behöver ligga en längre tid i hamnområdet.

Farligt gods

Flertalet transporter med farligt gods går till och från hamnen i Oskarshamn. Den primära transportvägen genom tätorten från E22 och Rv 23 till bl.a. hamnen och Västra industriområdet är Åsavägen, Skeppsbron, Verkstadsgatan, Gröndalsgatan och Norra Strandgatan. Sekundära transportvägar är Björngatan och Norra Fabriksgatan. Andra genomfartsvägar för landsvägstransporter bör inte användas.

Till Norra hamnområdet kommer även en del transporter med järnväg. Inom Västra Industriområdet finns rekommenderad plats för uppställning av fordon med farligt gods.

Konsekvenser

Transporter med farligt gods på våra vägar ökar och riskerna med transporterna är stora. En framtida ny vägsträckning av Rv 23 och utbyggnad av gång- och cykelvägarna utmed i första hand Åsavägen och Gröndalsgatan kommer att medföra en ökad säkerhet för oskyddade trafikanter.

Åtgärder

Projektering och anläggandet av området ska genomföras för att förebygga och minimera de risker som finns med hantering av farligt gods. Uppställning av farligt gods inom det planerade färjetrafikområdet ska ske separerat från övrigt gods och personbilar. Räddningstjänstens framkomlighet är viktigt att beakta om det t.ex. skulle inträffa en olycka. Räddningstjänstens kompetens i projekteringen av området är viktig för att minimera olycksrisken i området.

Kulturmiljö Kulturmiljövården

Oskarshamns hamn har ett naturligt väl skyddat läge och bra vattendjup. Tidigt fanns här en fiskehamn och handelsplats. 1845 utfärdades första hamnordningen. 1855 byggdes tull och packhus. 1860 organiserades en hamndirektion. Södra kajen var färdig 1880 samtidigt som järnvägen anlades.

Under många år dominerades trafiken av proppsskeppningar för gruvindustrin. Skutorna låg till ankars i hamnen och lasten fördes ut med pråmar. På segelskutornas tid fanns flera mindre varv i hamnen. Nuvarande varv härstammar från 1863.

Den första moderna färjeläget för trafik till Gotland anlades vid Södra kajen 1962.

Det finns inga kända fornlämningar inom hamnområdet.

Inom planområdet finns en gammal tegelbyggnaden från den tid då det fanns ett kopparverk i området. Byggnaden har använts som laboratorium.

Den planeras att saneras och rivas. Kommunens bildarkiv kommer att dokumentera byggnaden.

Natur Naturmiljövården

Växtligheten inom plan- och närområdet är artfattigt. Naturen håller på att återhämta sig efter tidigare verksamheters miljögifter.

Den tidigare sårbara rödlistade arten grönblassbjörnbär har påträffats i närområdet. Enligt den senaste uppdateringen (2005) av artdatabanken så har grönblassbjörnbär klassats som missgynnad, d.v.s. den är inte lika sårbar som tidigare. Missgynnad är steget innan livskraftig (ej rödlistad).

Källa: Artdatabanken, Åke Rühling, Oskarshamn.

Området omfattas inte av något strandskydd eller andra skydd som berör naturvården.

Teknisk beskrivning

Dagvatten- hantering

Dagvatten från de hårdgjorda ytorna ska behandlas så att föroreningar och miljöbelastning begränsas. En stor del av färjetrafikområde planeras beläggas med asfalt.

Konsekvenser

Marken inom färjetrafikområdet är delvis sanerat från miljögifter men fortfarande finns rester kvar som måste behandlas med försiktighet så att inga giftiga ämnen läcker ut i hamnbassängen.

Åtgärder

Anläggandet av hårdgjorda ytorna ska genomföras med hänsyn till de föroreningar som kan finnas kvar i marken. Oljeavskiljare ska finnas för dagvattnet.

Förberedelser bör vidtas för ytterligare rening/behandling av dagvatten från hårdgjorda ytor före utsläpp i hamnbassängen.

Ny utloppsledning från kommunens avloppsreningsverk

I dag finns en utloppsledning från kommunens reningsverk inom det planerade färjetrafikområdet. Förorenat vattenområde vid ledningens utlopp har analyserats och dokumenterat.

Konsekvenser

En omläggning av ledningen kommer att innebära schaktningsarbeten inom ett område som vid provtagningar visat sig innehålla miljögifter.

Åtgärder

I samband med omläggningen av ledningen ska marken saneras.

Förorenat material ska tas om hand på godkänd behandlings- och deponeringsanläggning enligt gällande praxis.

Liljeholmens Stearinfabriks kylvattenledning

Från Liljeholmens Stearinfabrik AB finns en kylvattenledning genom planområdet ut i havet. Den är viktig för verksamheten.

Ledningen har legat på samma plats sedan 1969. En eventuell flyttning eller förlängning av ledningen har diskuterats. Frågan behandlades i Miljödomstolens prövning av färjelägets byggnation.

Konsekvenser

Någon påverkan, eller några skador, på kylvattenledningen har inte upptäckts sedan ledningen lades ut. Ledningen ligger inom hamnområdet, där såväl fartygstrafik som muddring för underhåll utgör naturliga delar i verksamheten.

Åtgärder

Om en oförutsedd skada uppstår på kylvattenledningen, d.v.s. skada till följd av påverkan, utöver vissa variationer i vattenkvaliteten, ska den hanteras i enlighet med miljöbalkens regler för detta. Rätten till ledningen inom kommunens mark- och vattenområde bör säkerställas med servitut.

Miljökonsekvensbeskrivningen är upprättad på samhällsbyggnadskontoret i september 2006, reviderad i januari och mars 2007

Elisabeth Åkerman
Planingenjör

I samverkan med;

Marie Lindström
Miljö- och hälsoskyddsinspektör

Ingemar Nilsson
Miljö- och hälsoskyddsinspektör

Referenser:

Trafikkonsekvensutredning p.g.a. flytt av färjeläget till Liljeholmskajen
WSP Samhällsbyggnad oktober 2003

Åsavägen, Oskarshamns kommun
Redovisning av trafiksituationen och planerade åtgärder
Tekniska kontoret och Stadsbyggnadskontoret november 2004

Miljökonsekvensbeskrivning,
Till ansökan om tillstånd för vattenverksamhet
WSP

Verkstaden 18, Oskarshamns kommun
Utlåtande avseende miljöstatus mark och dess effekter
SWECO VBB VIAK, oktober 2001

Framtagande av platsspecifika riktvärden.
Ramböll Sverige AB, januari 2007, reviderad februari 2007

Infrastrukturpropositionen 1996/97:53
Moderna transporter, prop. 2005/06:160
Regeringskansliet

Nationella miljökvalitetsmål
Regionala miljökvalitetsmål
Lokala miljömål / Oskarshamns kommuns miljöskyddsplan