

Detaljplan för del av OSKARSHAMN 2:1 m.fl. fastigheter

Gröndalsgatans förlängning till Åsavägen
Centralorten, Oskarshamns kommun

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Detaljplanen omfattar plankarta med bestämmelser, denna beskrivning samt genomförandebeskrivning.

PLANENS SYFTE

Planen huvudsyfte är att möjliggöra en förlängning av Gröndalsgatan fram till Åsavägen via bro över SJ:s spår-område.

LÄGE OCH AREAL

Planområdet ligger ca 1 km sydost om Oskarshamns centrum mellan Åsavägen och Verkstadsgatan.
Det planlagda området omfattar en areal på ca 7,9 hektar.

MARKÄGO- FÖRHÅLLANDEN

Spårområdet ägs av SJ medan i huvudsak all allmänplatsmark ägs av Oskarshamns kommun. All avstyckad tomtmark är i privat ägo.

GÄLLANDE PLANER Översiktsplan

Detaljplanen är förenlig med översiktsplanens intentioner. Citat från översiktsplanen: *"Färjetrafiken från Gotland behöver en ny utfart. Den nya utfarten planeras som en förlängning av Gröndalsgatan över SJ:s spårområde till Åsavägen"*.

Planområdet ligger inom utvecklingsområde 9 i kommunens översiktsplan. Planprogram för utvecklingsområde 9 antogs av kommunfullmäktige 1993-12-13. Detaljplanen överensstämmer med detta program.

Detaljplaner

För området gäller detaljplaner:

A 2826 fastställd 1956-03-16

A 2833 fastställd 1956-07-27

A 2843 fastställd 1956-11-30

A 3448 fastställd 1962-10-04

A 3488 fastställd 1963-04-29

A 4564 fastställd 1973-12-14

A 4788 fastställd 1980-09-05

A 4793 fastställd 1981-10-05

A 4835 lagakraft 1988-10-31

A 4839 lagakraft 1989-01-10, genomförandetid 98-12-31

A4857 lagakraft 1991-01-11, genomförandetid 00-12-31

A 4909 lagakraft 1996-11-19, genomförandetid 02-12-31

MILJÖKONSEKVENSER

Eftersom "Gröndalsbron" har ifrågasatts efter KF:s beslut 931213, har ytterligare alternativ till trafiklösningar studerats i en *förstudie* och *utredningar till miljökonsekvensbeskrivning*.

Projektets mål och kommunstyrelsens uppdrag

- * Att skapa en väl fungerande tillfart till Södra hamnens industriområde (gamla varvsområdet m.m.), hotell, småbåtshamn m.m.
- * Att finna trafiklösningar som gör att Gotlandsfärjan kan tömmas på max 20 minuter.
- * Att frigöra Skeppsbrokajen och Brädholmen från trafik och lastbilsuppställning, framförallt den tyngre trafiken. Det grundar sig i en politisk målsättning, att skapa ett grönnare och trivsammare centrum.

Trafikexperter har anlitats för utvärdering av olika trafiklösningar. *En utbyggnad enligt detaljplanen, d.v.s. en förlängd Gröndalsgata med bro över SJ:s spårområde, är det alternativ till trafiklösning som uppfyller projektets mål och Kommunstyrelsens uppdrag.*

Trafikströmmarna kommer att ändras i området vilket får både positiva och negativa konsekvenser.

Positiva konsekvenser

- * En väl fungerande tillfart till Södra hamnens industriområde, terminalområdet, småbåtshamn m.m.
- * Kort tömningstid av färjan.
- * Skeppsbrokajen och Brädholmen kan friläggas från trafik och lastbilsuppställning.
- * Bättre transportvägar för farligt gods och tunga transporter.
- * Bättre tillfart till SJ:s godshanteringsområde.
- * Barriäreffekterna minskar mellan Gröndalsområdet och centrum.
- * Två tillfartsvägar till södra hamnområdet ger bättre evakueringsmöjligheter vid en eventuell olycka.
- * Färre fastigheter störs av trafikbuller, avgaser m.m.

Negativa konsekvenser

- * Ökade trafikstörningar för några få fastigheter.

Utförda bullerberäkningar visar bullernivåer som klart understiger riktvärdena för god miljö kvalitet. Skulle trafiken ändå uppfattas störande för närboende bör skäliga åtgärder vidtas för att begränsa störningarna.

I samband med projekteringen av "Gröndalsbron" bör bron och påfarterna utformas på sådant sätt att nedväxlingar av fordon kan undvikas, eftersom motorbullret dominerar vid låga hastigheter.

MARK OCH VEGETATION

Området är kuperat med berg i dagen eller berg med tunt jordtäckte. Söder om lokstallet finns en bergsskäring med en nivåskillnad på mer än sex meter. Ett räcke, alt. staket bör sättas upp på berget till skydd mot olyckshändelse. Inom vissa delar av spårområdet är det sannolikt djupt till fast botten, varför grundförstärkande åtgärder kan behöva vidtagas vid kommande byggprojekt. En grundundersökning erfordras.

Outnyttjad kvartersmark och naturmark är bevuxen med lövträd med inslag av tall. Sparsam avverkning rekommenderas. Inom naturmark och vägområden bör kompletterande planteringar ske. Grönstrukturen utmed den nya tillfarten till Södra hamnområdet skall detaljstuderas i samband med projekteringen.

FORN LÄMNINGAR

Inga kända fornlämningar finns inom planområdet.

MARKANVÄNDNING befintlig och föreslagen

All kvartersmark är i huvudsak ianspråktagen. På fastigheten Loket 1 finns JET bensinstation. Området närmast den förlängda Gröndalsgatan är outnyttjad kvartersmark som kan användas till bilservice eller handel. Eftersom området ligger invid en av Oskarshamns infarter är det viktigt att verksamheterna ger ett ordnat intryck.

Färghuset AB och Björsells Kontorsvaruhus finns inrymda i Loket 2. För att förbättra siktförhållandena i den nya trafikrondellen behöver tomtgränsen justeras med hörnaskäring. Som kompensation för markintrånget tillföres fastigheten mark i söder, vilket också löser fastighetens tillfart.

På fastigheten Alvarsberg 9 finns en större transformatoranläggning som ägs av Oskarshamns Energi Nät AB. Den östra delen av tomten, som används till upplag, skall hållas i vårdat skick. Tomtgränserna föreslås justeras i öster i överensstämmelse med bef. nätstängsel och i norr för att lösa tillfartsfrågan.

Oskarshamns Grovplåt AB finns inrymda i fastigheten Uranus 11. Industrin får ny tillfart via den nya industrigatan mellan Verkstadsgatan och SJ:s spårområde, och parkering för anställda, ca 20 platser, kan ordnas inom P-området norr om industrigatan.

Norr om den nya industrigatan finns en tvåvåningsbyggnad på fastigheten Uranus 13. Byggnaden inrymmer kontor, Expector AB, samt en mindre butik som säljer symaskiner. Butiken får kundparkering, 4 platser, på tomtmark vid den nya industrigatan. Uranus 13 kompenseras för markintrånget genom att ca 300 kvm av Gotlandstrafikens långtidsparkering tillföres fastigheten.

Erforderliga vägslänter ryms inom utlagda VÄGOMRÅDEN utefter den förlängda Gröndalsgatan.

Vändskivan inom spårområdet T₁ måste rivas eftersom den ligger i den nya vägsträckningen.

BYGGNADSKULTUR

På fastigheten Alvarsberg 9 finns bl.a. en äldre transformatorbyggnad. Byggnaden har ett kulturhistoriskt värde. Skyddsbestämmelse q₁ föreslås, vilket innebär att byggnaden inte får rivas eller förvanskas.

Inom SJ:s spårområde finns lokstall med tillhörande vattentorn i granit. Båda är kulturhistoriskt intressanta byggnader. Lokstallet är i så dåligt skick att det knappast finns ekonomiska förutsättningar för att bevara byggnaden. Granittornet är i betydligt bättre skick och har åsatts skyddsbestämmelsen q₁, vilket innebär att byggnaden inte får rivas eller förvanskas.

SKYDDSRUM

Området ligger inom Oskarshamns skyddsrumsort varför skyddsrumskrav föreligger. Vid ny-, om-, eller tillbyggnad inom området skall skyddsrumsbeked sökas hos byggnadsnämnden.

GATOR OCH TRAFIK

Åsavägen klassas som infart medan Gröndalsgatan och Verkstadsgatan (inom planområdet) klassas som huvudgator. Trafikmängderna är idag ca 9200 fordon/dygn på Åsavägen och ca 3500 fordon/dygn på Verkstadsgatan. Genom förväntade utbyggnader inom Södra hamnområdet, t.ex. nytt färjeläge och ändrade trafikströmmar samt ökad industriell verksamhet, kan trafiken komma att öka. Detaljplanen möjliggör en utbyggnad, förlängning, av Gröndalsgatan med bro över SJ:s spårområde och anslutning i ny trafikrondell på Åsavägen strax norr om "Färghuset".

Planen möjliggör utbyggnad av en 3-fältig "Gröndalsbro" med separat gc-väg, vilket illustrerats på plankartan. Redovisade kostnader i genomförandebeskrivningen avser en 2-fältig bro.

Om Gotlandsfärjan angör färjeterminalen vid nytt färjeläge i sydöstra delen av terminalområdet, kommer tung trafik från färjeterminalen och Södra hamnens industriområde, samt större delen av personbilstrafiken, att välja den nya vägförbindelsen över spårområdet. Verkstadsgatan kommer även i fortsättningen att vara öppen för trafik mellan järnvägsstationen och Gröndalsgatan för att snabbt kunna tömma färjan vid högtrafik.

Ny industrigata föreslås anläggas mellan Verkstadsgatan och spårområdet. Gatan skall både tjäna som tillfart till Oskarshamn Grovplåt AB och tillfart till SJ:s godshanteringsområde, där omlastning kan ske mellan bil och tåg. Gång- och cykeltrafiken skall separeras från biltrafiken. Nya gc-vägar föreslås längs båda sidor av Åsavägen mellan järnvägsstationen och Furuvägen. Repslagaren 8 och Blåtrasten 2 berörs av markintrång. Utefter den utbyggda Gröndalsgatan föreslås dubbelriktad gc-väg längs den södra sidan. Gröndalsgatans utbyggnad kräver markinlösen från Tomtebo 1, Oskarshamn 2:1 och 2:4 samt Loket 1 och 2.

PARKERING

All parkering skall ske på tomtmark.
P-området norr om industrigatan, ca 20 platser, är avsett för anställda vid industrin på Uranus 11.

VATTEN OCH AVLOPP

VA-nätet är utbyggt inom området. Ny bebyggelse skall anslutas till kommunens VA-nät.
Dagvattenhanteringen inom det nya vägområdet skall detaljstuderas i samband med vägprojekteringen.

VÄRME

I Åsavägen finns fjärrvärmeledningar.

EL

I planområdet ingår en större transformatoranläggning på fastigheten Alvarsberg 9 vid Åsavägen. Anläggningen är inhägnad med nätstängsel.
Ett nytt läge för en mindre transformatorstation, E2, föreslås vid korsningen Gröndalsgatan - Verkstadsgatan invid tomtgräns mot Tomtebo 1.

AVFALL

Vid korsningen Gröndalsgatan - Verkstadsgatan, E3-området, finns en återvinningsgård med containrar för uppsamling av källsorterat avfall.

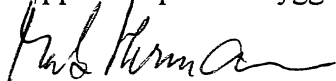
GENOMFÖRANDETID

Detaljplanens genomförandetid slutar 31 december 2005.

FASTIGHETSPLAN

Fastighetsplaner, f.d. tomtindelningar, A 2844 och A 3276, fastställda 1956-12-12 resp. 1961-02-20 upphör att gälla.

Upprättad på stadsbyggnadskontorets planavdelning i mars 1998. Rev. 980819.



Mats Hermansson
Stadsbyggnadschef



Bo Jonsson
Planingenjör

**Detaljplan för
del av OSKARSHAMN 2:1 m.fl. fastigheter**
Gröndalsgatans förlängning till Åsavägen
Centralorten
Oskarshamns kommun

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR Ansvarsfördelning

Byggnation inom de områden som i detaljplanen betecknar allmänna platser samt återvinningsstation avses ske i allmän regi. Område betecknat med T₁ (järnvägstrafik) avses bebyggas i SJ/ Banverkets regi. Inom övrig kvartersmark avses byggandet ske i enskild regi.

Huvudmannaskap

Oskarshamns kommun skall vara huvudman för i detaljplanen utlagda allmänna platser och har därmed ansvaret för utbyggnad och drift av desamma.

Genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid slutar den 31 december 2005.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR Fastighetsbildning

För detaljplanens genomförande krävs markförvärv för ombildning av vissa inom planen berörda fastigheter. Genom fastighetsregleringar avses således ett 20- tal markområden överföras till enligt detaljplanen avsett syfte (allmänplatsmark).

Som underlag för fastighetsregleringarna avser kommunen att träffa avtal med berörda markägare. I första hand eftersträvar sålunda kommunen att genomföra markförvärven genom frivilliga avtal. Om så ej kan ske måste kommunen väcka talan om inlösen enligt 6:17 PBL. Kommunen tar initiativ till förhandlingar och fastighetsbildning för de erforderliga regleringarna.

Fastighetsplaner

Fastighetsplaner, f.d. tomtindelningar, A 2844 och A 3276, fastställda 1956-12-12 resp 1961-02-20 upphör att gälla.

TEKNISKA FRÅGOR

Planområdet ingår i verksamhetsområdet för den allmänna VA-anläggningen i Oskarshamn. Ny bebyggelse skall anslutas till kommunens VA-nät.

EKONOMISKA FRÅGOR
Planekonomi

KOSTNADER

	<i>Kostnad tkr</i>
<i>* Infrastrukturkalkyl:</i>	
1. Omdisponering/ombyggnad av Åsavägens gatu- område mellan Alvarsbergsskolans infart och fram till infart vid ARAJET inkl cirkulations- plats och anslutning vid Åsaskolan, ca 350 m.	2.600
2. Omdisponering/ombyggnad av Åsavägens gatu- område från infart vid ARAJET fram till tidigare ombyggnad (något före infarten till f.d. Järnvägs- kiosken), ca 180 m.	400
3. Nybyggnad av Gröndalsgatan mellan cirkula- tionsplats i Åsavägen fram till korsning med Verk- stadsgatan, ca 300 m. (2 körfält + gc-väg)	2.400
4. Bro i fyra fack, alt 1, med prefabricerade håldäcks- element med längd ca 62 m och bredd ca 12 m. (2 körfält + gc-väg)	7.500
5. Omdisponering/ombyggnad av norra delen av Verkstadsgatan anslutande tidigare ombyggnader, ca 150 m.	400
6. Nybyggnad av infart till bangårdsområdet inkl anslutning av Oskarshamns Grovplåt, ca 170 m.	1.800
7. Gatubelysning Gröndalsgatan och infart till bangårdsområdet, ca 470 m.	<u>200</u>
Summa:	15.300

Anm 1: Ovanstående kalkyl innefattar ej erforderliga mar-
klösen.

Tillkommer också projekteringskostnad, projektledning,
kontroll, administration mm (ca 15 % av 15.300 tkr).

Anm 2: För bågbro i stål, alt 2, med två fack med
längd ca 70 m bedöms kostnaden öka med ca
1.500 tkr.

För bågbro i stål, alt 3, med ett fack med längd
ca 65 m bedöms kostnaden öka med ca 2.000 tkr.

Anm 3: Om Gröndalsgatan och bron byggs med 3 körfält
+ gc-väg bedöms kostnaden öka med ca 1.400 tkr.

Anm 4: Infrastrukturkalkylen är baserad på av AB Jacobsson & Widmark upprättad utredning avseende trafikstrukturen i anlutning till Gotlandsterminalen i Oskarshamn.

FINANSIERING

1998 års budget för Tekniska kontoret 9 miljoner

Verksamhetsplan (VP) 1999 för Tekniska kontoret 9 miljoner

Med ovannämnda finansieringsplan är infrastrukturinvesteringarna för projektet finansierade under 1999.

Upprättad på stadsbyggnadskontorets planavdelning den 20 april 1998

Reviderad den 17 juni 1998



Mats Hermansson
Stadsbyggnadschef



Håkan Johansson
Markingenjör