

Detaljplan för Stansen och Mejseln m m i Nybro**Handlingar**

Till planförslaget hör plankarta med bestämmelser, denna planbeskrivning, genomförandebeskrivning, fastighetsförteckning och samrådsredogörelse. Därutöver "Program avseende detaljplaner för nytt mötesspår för Kust- till kustbanan, nytt industrispår med frilastplats samt nya gc-tunnlar med tillhörande gc-vägar" och till detta hörande programsamrådsyttrande. Även miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för järnvägsplan fogas till detaljplanen som egen handling.

Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanen har som huvudsyfte att möjliggöra anslutning av ett passerande industrispår, genom kvarteren Stansen och Mejseln, till det planerade mötesspåret för Kust- till kustbanan. Industrispåret passerar såväl Verktygs-gatan som Tallgölsgatan, och kommer därvid att dela upp industrikvarteren i fyra delar. Norr om planområdet är avsikten att tillskapa ett nytt bangårds-område.

Detaljplanen aktualiserar även genom planrevideringen en översyn av gällande bestämmelser för industrikvarteren. Dessa ges en mer anpassad utformning med hänsyn till närheten till Fredrikslunds bostadsområde. Verksamheten inom industrikvarteren får inte vara störande för omgivningen. Bullernivåer vid kvartersgräns för bostäder får inte överstiga naturvårds-verkets riktlinjer för nyetablerad industri. Planen innebär även en kraftig utbyggnad av vägnätet i industriområdet med knappt 600 m ny industrigata. Den redovisar också en ny anslutningsgata upp mot bangårdsområdet.

Detaljplanen syftar även till att knyta ihop och utveckla gc-strukturen främst mot Åkrahälls gymnasium men även i övrigt gentemot ett utvecklat och utökad industriområde. Den reserverar en framtida anslutning till gc-tunneln vid Hanes väg. Härigenom binds stadsdelarna samman och järnvägens barriäreffekt mildras.

Planens intention är vidare att lägga fast markanvändningen för brukshund-klubben genom att etablera särskild kvartersmark för detta ändamål. Denna medges utökning i väster för att kompensera mark som bortfaller vid etablering av mötesspåret.

PlandataLäge och areal

Planområdet är beläget i östra delen av Nybro tätort strax norr om Fredrikslunds bostadsområde. Det gränsar i syd mot järnvägsområdet, i väster mot Kärrgatan, i norr vid den utbyggda Tallgölsgatan samt i öster mot brukshundklubbens område. Det omfattar en areal på knappt 15 ha.

Markägförhållanden

Mejseln 1	-	Nybro Industrifastigheter AB
Mejseln 2	-	Nybro Elnät AB
Stansen 1	-	Nybro kommun
Nybro 3:1	-	Nybro kommun
Persmåla 4:5	-	Stefan och Jeanette Madeling

Tidigare ställningstagandenÖversiktsplan –90

I översiktsplanen saknas rekommendationer för framtida markanvändning inom planområdet. Järnvägen Kalmar-Nybro-Emmaboda är dock av staten klassat som riksintresse, vilket redovisas i översiktsplanen.

Detaljplaner

Planområdet omfattas av följande detaljplaner:

Stadsplan betecknad	S84	-	fastställd	670925
"	"		S136	- " 760819
"	"		S156	- " 830502

Stadsplan S84 berör planområdet i nordvästra hörnet, där ingående mark är utlagd som parkmark.

Stadsplan S136 omfattar halva industri kvarteren (västra delen) Stansen och Mejseln, vilka är utlagda för industriändamål. Närmast järnvägsområdet är ett smalt parkmarksområde utlagt. Förlängningen av Tallgölsgatan är redovisad som parkmark, liksom även området mellan kv Stansen och Kärrgatan.

Stadsplan S156 omfattar andra halvan av industri kvarteren (östra delen) Stansen och Mejseln, vilka är utlagda för industriändamål. Medgiven högsta byggnadshöjd är satt till 10,0 m. Förlängningen av Tallgölsgatan är redovisad som parkmark, liksom även närområdet i öster.

Kommunala beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslöt 1998-05-13 att tillstyrka ett fortsatt detaljplanearbete enligt upprättat program.

Byggnadsnämnden beslöt 1998-06-09 godkänna planprogrammet som underlag för fortsatt detaljplanearbete.

Planeringsberedningen (PLB) uttalade sig 1998-06-24, på så sätt att den gör samma bedömning som byggnadsnämnden med anledning av framförda protester.

Planförutsättningar och planförslag

Natur

* Mark och vegetation

Industrikvarteren

Förutom de två ianspråktaga industrifastigheterna Mejseln 1 och 2 består resten av industrikvarteret av grovplanerad industrimark med ung tallskog. Marken är avjämnad och relativt plan.

Industrikvarteret Stansen är grovplanerad i östra respektive västra delen, däremot inte i mellersta delen vilket utgör den absoluta merparten av kvarteret. Här genomkorsas kvarteret av ett vattenfyllt dike samt har en delvis utgrävd moränkulle i mittpartiet. Moränkullen når upp till höjden +85 vilket ligger 5 m över angränsande gator. Marken är i huvudsak beväxt med björk, tall och en. Här behöver marken grovplaneras och diket fyllas igen, vilket med fördel kan samordnas med utbyggnaden av industrispåret. Väster om kv Stansen finns ett betydande stenröse vilket skyddats med n-beteckning i detaljplanen.



Stenröse



Östra delen av kv Stansen

Brukshundklubben

Brukshundklubbens område består till större delen av öppna gräsytor. Kullen nordöst om klubbkontoret utgörs av en fin tall- och ekbacke vilken bör bevaras. Planbeteckningen "skog" avser att säkerställa att skogskaraktären skall vidmakthållas. Enskilda större ekar är värdefulla. En större ek har belagts med trädfällningsförbud. Den mäter 266 cm i omkrets och utgör därför ett s k fem-ess träd, d v s högsta naturkvalitet.

Det område brukshundklubben disponerar idag är i öst, syd och delvis i väst omgärdat av större öppna diken, vilket utgör gräns för verksamheten. Planförslaget föreslår att brukshundklubbens område utökas västerut som kompensation för de markområden som går förlorade i söder för anläggande av mötesspåret. De öppna ytorna erfordras för anläggande av bruks- och lydnadsprov enligt Svenska brukshundklubben. Tillgänglighet till detta område fordrar att man kulverterar diket på lämpligt valda ställen.



Stora öppna gräsytor

Naturmarken väster om brukshundklubben

Naturområdet mellan kv Mejseln och brukshundklubben består av två skilda naturtyper. Väster om gc-vägen utgörs den av en plan gräsyta utan vare sig buskar eller träd. Detaljplanen förordar ett antal trädplanteringar på denna yta. Öster om gc-vägen utgörs marken huvudsakligen av granskog med stenigt markskikt.

* Geotekniska förhållanden

De geotekniska förhållandena bedöms erfarenhetsmässigt som goda. Befintligt dike inom kv Stansen måste dock fyllas igen och dagvattnet avledas till den dagvattenledning som finns i förlängningen av Tallgölsgatan.

Blivande byggherre ansvarar för att erforderliga geotekniska undersökningar blir genomförda.

* Fornlämningar

Enligt fornlämningsöversikten finns inga registrerade fornlämningar inom planområdet.

Bebyggelseområden

* Industrikvarteren

Mejseln 1 – Buss Bengt

Fastigheten ägs av NIFAB – Nybro Industrifastigheter AB, vilken eventuellt avser att avyttra denna. Byggnaden utgörs av ett större bussgarage med tvätthall och smörjhall med kapacitet för fyra bussar vardera. Byggnadshöjden uppgår till 5,6 m. Genom att NilsBuss nu köpt Buss Bengt är det möjligt att uppställningsbehovet på fastigheten liksom verksamheten i garaget får en intensivare användning.



Buss-Bengt

Mejseln 2 – Nybro Elnät

På fastigheten ligger dels en huvudstation för elnätet (E₂) och dels Elverkets förråd. Byggnadshöjden uppgår till 5,0 m för förrådsbyggnaden.



Elverkets förråd

Kv Stansen

Industrikvarteret saknar helt industribebyggelse.

Medgiven markanvändning inom industrikvarteren

För kv Mejseln och Stansen föreslås en markanvändning för industriändamål med skyddsavstånd på 100 m resp 250 m. Verksamheten får inte vara störande för angränsande bostäder – m-beteckning. Inom kv Mejseln föreslås en högsta byggnadshöjd om 6,0 m och i kv Stansen till 8,0 m.

Planförslagets redovisning av två olika skyddsavstånd för de två industrikvarteren skall ses som riktvärden för skyddsavstånd. De bygger på bedömningar av lämpligt skyddsavstånd för olika typer av industrier med avseende på miljö, hälsa och säkerhet för industrietableringar. Skilda verksamheter har olika skyddsavstånd, vilka redovisas i "Bättre plats för arbete" (Allmänna råd 1995:5) utgivet av Boverket i samarbete med Naturvårdsverket, Räddningsverket och Socialstyrelsen. I kv Stansen och Mejseln blir det därför fråga om nyetablering av småindustri och lager.

Avsikten med införande av skyddsavstånd till bebyggelse, m-beteckning och redovisad byggnadshöjd är att ge industrikvarteren en anpassad utformning med hänsyn till intilliggande bostadsbebyggelse. Detta gynnar bl a bebyggelsen såväl visuellt som audiellt.

*** Tekniska byggnader**

Planområdet hyser en transformatorstation – beteckning E₁ – samt en huvudstation för elnätet – beteckning E₂. Huvudstationen transformerar ner spänningen från 20 kV till 10 kV, för vidare distribution till nätstationerna. I planområdets nordvästra hörn resp i öster finns två pumpstationer för VA-nätet – beteckning E₃.

*** Brukshundklubben**

För brukshundklubben medges uppförande av klubblokaler i ett plan vid nuvarande placering, viss utökning är möjlig. Därutöver uppförande av kompletterande uthusbebyggelse på redan etablerade platser.



Klubbhuset

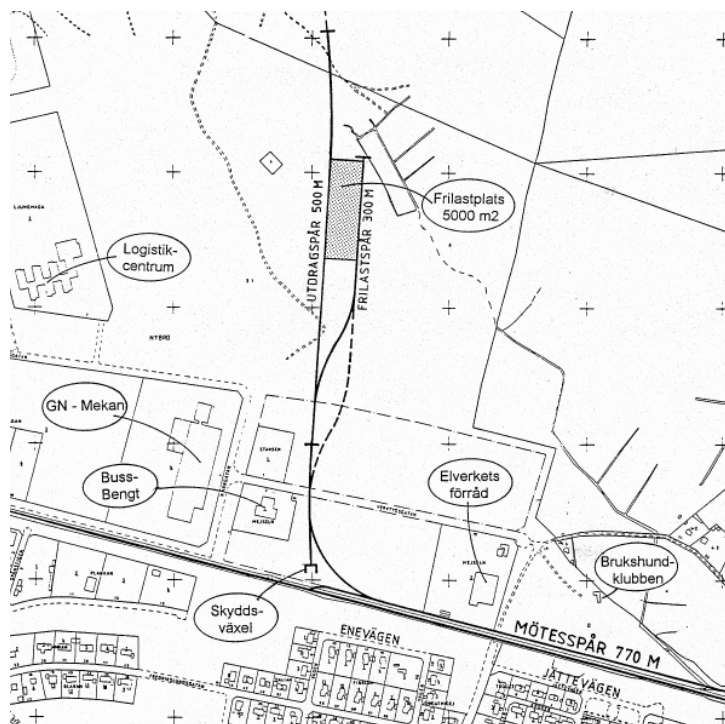
Järnvägstrafik

Detaljplanen redovisar mark för järnvägstrafikändamål - ett T-område - som sträcker sig från Kust- till kustbanan, i en båge upp genom kvarteren Stansen och Mejseln. Den kommer därvid att passera såväl Verktygsgatan som Tallgölsgatan upp mot ett framtida bangårdsområde norr om befintliga industrikvarter.

Järnvägsområdet är ca 350 m långt, 14 m brett och är i söder försett med en skyddsväxel. Det ansluter i söder till ett framtida mötesspår.



Plats för industrispårets anslutning till Kust- till kustbanan



Översikt

Industrispåret i föreliggande detaljplan kopplar således samman mötesspåret med ett framtida bangårdsområde – "Åkrahäll bangård" – i norr. Vidstående figur klargör förhållandet dem emellan. Norr om Tallgölsgatan delar industrispåret upp sig i ett utdragsspår (500 m) och frilastspår (300 m). Till detta läggs en frilastplats om ca 5 000 m².

Anläggande av mötesspåret ingår som en del i upprustningen av hela Kusttill kustbanan, sträckningen Göteborg – Kalmar/Karlskrona, och skall ses som en del i avsikten att förbättra hela banan och höja dess standard.

Gator och trafik

* Gatunätet

Samtliga gator inom planområdet ingår i lokalnätet som industrigator. Tallgölsgatan har dock karaktär av uppsamlingsgata, vilken kan få ökad betydelse i framtiden vid ett utvecklat industriområde.

* Gator

Kärrgatan

Kärrgatan förändras ingenting i sin utformning. Genom förlängningen av Tallgölsgatan bildas en trevägskorsning.

Tallgölsgatan

Tallgölsgatan föreslås förlängas utmed hela industrikvarteret Stansens norra sida, en sträcka på 350 m. Efter 140 m redovisas en ny väganslutning upp mot det blivande bangårdsområdet.



Tallgölsgatan från öster



Tallgölsgatan från väster

Tallgölsgatan har redovisats erhålla en sektion om 10,5 m, varav 9,0 m utgör körbana och 1,5 m trottoar. I anslutning till gc-överfarten vid trevägskorsningen redovisas en avsmalning av vägsektionen till 7,0 m genom att parkmarken i detta avsnitt vidgas. Detta syftar till att ta ner hastigheterna och öka trafiksäkerheten på den mycket raka och utsträckta gatan.

Verkygsgatan.

Verkygsgatan redovisas erhålla en sektion om 12,0 m, varav 9,0 m utgör körbana med 1,5 m trottoar på ömse sidor. Vid gc-överfarten redovisas en sektionsminskning genom att parkmarken i detta avsnitt vidgas för att öka trafiksäkerheten.

Utfartsförbud

Utfartsförbud redovisas för kv Stansen-Mejseln över parkmark mot Kärrgatan samt i anslutning till järnvägsområdet.

Ny gata – "Tjärbrännaregatan"

Sammanbindningsgatan mellan Tallgölsgatan – Verkygsgatan är i sin helhet outbyggd. Den är 130 m lång och föreslås erhålla en sektion på 10,5 m, varav 9,0 m körbana och 1,5 m trottoar. Utbyggnad bör komma ifråga först efter det att Tallgölsgatan byggts ut i sin helhet och en industrimarksefterfrågan föreligger.

Gatan saknar idag namn. Möjligtvis skulle gatan kunna namnges till Tjärbrännaregatan efter den större tjär dal som ligger 300 m i sydost.

* Parkering

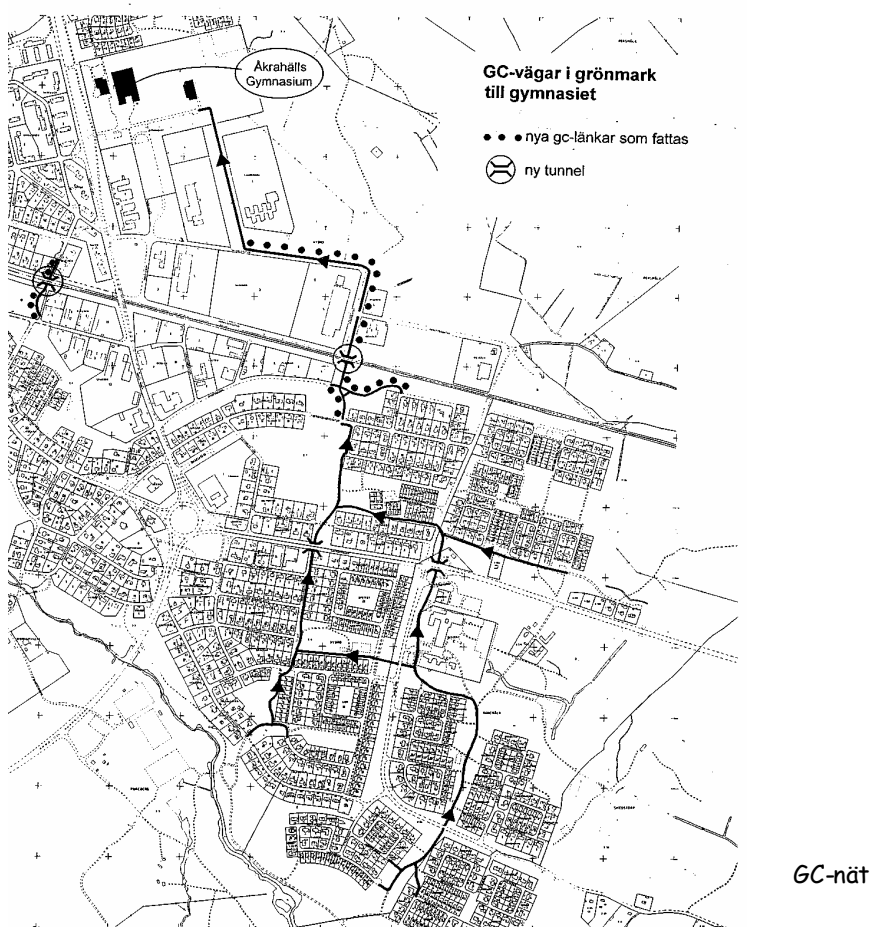
Ett särskilt parkeringsområde -P- redovisas strax öster om Elverkets huvudstation. Denna är avsedd för brukshundklubbens behov av parkeringsplatser. Området inrymmer ca 20 p-platser. Marken skall erhålla grusbeläggning, då mycket elkablar ligger under markytan.

* Gc-nät

Planförslaget redovisar en relativt omfattande utbyggnad av gc-nätet, i såväl öst-västlig riktning som nord-sydlig. Samtliga har en sektion på 3,0 m.

Kärrgatan

Gång- och cykelförbindelsen utmed Kärrgatan ansluter till den redan beslutade gc-tunneln under järnvägen mot Fredrikslunds bostadsområde. Avsikten är att tillskapa ett sammanhängande gc-nät i grönmark mellan gymnasiet och stadsdelarna Fredrikslund/Hanemåla, se vidstående karta. Av denna framgår att sträckningen utgör en central och gen lokalisering mellan stadsdelarna och gymnasiet. Vid passage över Tallgölsgatan/Verktygsgatan har gatusektionerna minskats för att erbjuda större trafiksäkerhet. Ambitionen är att tillhandahålla goda, gena och säkra skolvägar.



Tallgölsgatan – "Tjärbrännaregatan"

Planförslaget föreslår utbyggnad av gc-nätet utmed hela sträckningen Tallgölsgatan – "Tjärbrännaregatan". Gc-vägen är placerad i parkmark och innebär en vidareutbyggnad av gc-nätet i stadsdelen. Tanken är att på detta sätt möjliggöra gc-trafik mot bangårdsområdet men även vidare utmed industri kvarteren. Vid framtida kompletteringar av ytterligare industrimark mot bangårdsområdet i norr innebär markreservationen för ett utbyggt gc-nät att detta erbjuder en separerad och säker gång- och cykeltrafik inom industriområdet. Utbyggnad sker i takt med industriexploateringen.

Utmed "Tjärbrännaregatan" och östra delen av Tallgölsgatan ligger gc-vägen och angränsande parkmark på Persmåla 4:5, vilken ej är i kommunal ägo.

Anslutning Hanes väg

Byggande av en ny gc-tunnel i förlängningen av Hanes väg innebär – för att klara lutningarna och för undvikande av att behöva lägga om de större VA-ledningar som passerar under järnvägen i detta avsnitt – att gc-vägen behöver läggas om i närområdet mot järnvägen. Ny sträckning redovisas i planförslaget.

Störningar

* Buller

Allmänt om buller

Den genomsnittliga bullernivån kallas ekvivalentnivå. Ekvivalentnivån mäts normalt under ett vardagsdygn. Maximalnivåer är speciellt av intresse för de väckningseffekter som konstaterats vid 45 dBA inomhus. Med riktvärde avses sådana värden vilka normalt inte bör överskridas.

Externt industribuller

För externt industribuller gäller riktvärden enligt nedanstående tabell. Dessa värden avser frifältsvärden angivna som ekvivalent ljudnivå utomhus och högsta momentana ljudnivå nattetid.

	Ekvivalent ljudnivå i dBA			Högsta ljudnivå i dBA-läge "FAST" Momentana ljud nattetid kl 22-07
	Dag kl 07-18	Kväll kl 18-22 sön/helgdag kl 07-18	Natt kl 22-07	
Nyetablerad industri	50	45	40	55

Källa: Externt industribuller, Statens naturvårdsverks allmänna råd 1978:5.

Tabellen anger utomhusriktvärden för externt industribuller vid bostäder angivna i dBA. Tabellen gäller frifältsvärden vid nyetablering, vilket är tillämpligt i denna detaljplan.

Detta innebär att ovanstående riktvärden skall innehållas i fastighetsgräns till bostäder.

I planförslaget har intagits en planbestämmelse – m – med lydelsen att verksamheten inte får vara störande för omgivningen. Detta skall tolkas så att bullernivån vid fastighetsgräns för bostäder skall innehålla Naturvårdsverkets utomhusriktvärden för nyetablerad industri.

* Buller – tågtrafik

Enligt MKB:n till järnvägsplanen uppgår nuvarande järnvägstrafik till en 29 tågpassager under ett vardagsdygn. Av dessa utgörs 5 passager av godståg. Ingen nattrafik förekommer.

Enligt en prognos som redovisas i Banverkets rapport "Systemplan Småland och Blekinge" bedöms sträckan Emmaboda – Kalmar år 2010 trafikeras av ca 36 tåg per vardagsdygn. Av dessa bedöms 4 tåg vara godståg, ej nattrafik. Bedömningen ger således underlag för en utökad turtäthet utan nattrafik. Godstrafiken minskar dock.

Potentiellt innebär etableringen av en ny godsterminal att Kährs ges möjlighet till en mer omfattande stockhantering än vad som är fallet idag – även om mycket nu kommer med båt till Kalmar och därifrån med lastbil till Nybro.

Etableringen av en godsterminal innebär en potentiell möjlighet att Kährs stockhantering ökar från 40.000 m³ – 950 järnvägsvagnar/år (1998) till 73.000 m³ – 1.730 järnvägsvagnar.

Utlastning av färdigvaror från Kährs synes i dagsläget ej styras över till järnväg, då utbyggnaden av den större lagerbyggnaden i centrala Nybro bygger på framtida lastbilstransporter. Kährs menar dock att järnvägsalternativet för distribution av färdiga produkter kan vara ett intressant alternativ i framtiden, även utan direktanslutning till Kährs industriområde. En mellantransport av produkter från färdigvarulagret till godsterminalen kan med konkurrenskraftiga operatörer (avseende kostnader och transporttider) vara ett alternativ för nationella/kontinentala järnvägstransporter.

Enligt MKB:n till järnvägsplanen redovisas nedanstående ljudnivåer för intilliggande bostäder:

	Utomhus		Inomhus	
	Maxnivå	Ekv. Nivå	Maxnivå	Ekv. Nivå
Nollalternativ	78-88 (70)	55-59 (55)	48-58 (45)	25-29 (30)
Utredningsalternativ	70-76 (70)	46-50 (55)	40-46 (45)	16-20 (30)

Tabell 2. Beräknade ljudnivåer för närmast liggande bebyggelse. Gråstrerade områden överskrider aktuella åtgärdsnivåer, värdena inom parantes anger rekommenderade värden.

Dagens ljudnivåer utomhus uppgår till 78-88 dBA i maxnivå och 55-59 dBA i ekvivalentnivå (nollalternativ). Efter uppförande av erforderlig bullervall 2,0 m över rälsöverkant, - vilken tillhör detaljplan för mötesspåret, - redovisar beräkningarna en märkbart förbättrad ljudnivå jämfört med idag (utredningsalternativ), nämligen 70-76 dBA i maxnivå och 46-50 dBA ekvivalentnivå. Dock överskrider maxnivåerna inomhus för en del hus, jämfört med riktvärdet på 45 dBA, vilket är ett problem.

Med bullerdämpande åtgärder längs järnvägen utefter mötesspårets sträckning, erhålls emellertid en minskning av ljudnivån på ca 10 dBA. Detta innebär en halvering av ljudnivåerna jämfört med dagsläget!

Säkerhet

* Industri

Redovisade skyddsavstånd till industrin skall ses som riktvärden för skyddsavstånd. De bygger på bedömningar av lämpligt skyddsavstånd för olika typer av industrier – vilka redovisas i "Bättre plats för arbete" – till bostäder. Skyddsavstånden avser att medverka till upprätthållande av god miljö, hälsa och säkerhet.

* Farligt gods

Järnvägen har sedan länge ett väl utvecklat säkerhetstänkande. Införandet av ATC-systemet (automatisk tågkontroll) har reducerat antalet allvarliga trafikolyckor påtagligt. Järnvägen utgör därför en säker infrastruktur.

Befintlig järnväg till Kalmar saknar dock idag ATC – men kommer under en övergångsperiod (2-3 år) införa fjärrblockering. Denna säkerhetsbrist kommer således att åtgärdas relativt omgående.

Säkerheten inom järnvägen är generellt sätt hög medan vägtrafiken har stora brister i sin säkerhet. Det finns därför från samhällets sida en ambition att överföra transporter från väg till järnväg, däribland farligt gods, vilket påtalas i ett flertal propositioner t ex i prop 1997/98:56 Transportpolitik för en hållbar utveckling. Närmare 16 miljoner ton farligt gods transporterades 1996 med landtransporter. Av dem transporterades 14,1 miljoner ton på lastbil och resten med järnväg. Det omvända förhållandet hade varit önskvärt och inneburit en betydligt höjd säkerhet i samhället.

Det bör läggas fast att järnvägstankvagnar med farligt gods har en betydligt kraftigare konstruktion än motsvarande på landsväg. Vidare att de olyckor som skett i Sverige med farligt-gods på järnväg, inte någon gång inneburit att tankvagnarna gått sönder! Största tillåtna hastighet genom Nybro är idag 85 km/h och spårgeometrin är okomplicerad, järnvägen går rakt fram på "plan mark".

Enligt Översiktsplanen för Göteborg omkom i riket som helhet, 1 250 personer vid större olyckor med järnväg, färjor och trafikflyg under åren 1950-1994. Under samma tid omkom 45 000 personer i vägtrafiken men endast en person i olyckor vid transporter av farligt gods. Oro över farligt-godsolyckor är befogad men riskerna skall inte överbetonas.

Föreliggande detaljplan innehåller industrikvarter med industrispår. Skulle en farligt-gods olycka inträffa inom planområdet t ex genom urspårning, skulle detta – då hastigheten är låg – med största sannolikhet inte medföra någonting, eftersom tankvagnarna kommer att hålla.

* Järnvägsblockering

Plankorsningen över Tallgölsgratan kommer blockeras vid normal växling 1-2 min. Vid stora volymer gods kommer gatan blockeras 10 min, vilket av SJ Gods bedöms uppstå vid enstaka tillfällen under ett år. Om utryckningsfordon har behov att komma fram, avbryts omedelbart växlingsarbetet.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Banverket, södra banregionen, har 2000-03-03 upprättat en miljökonsekvensbeskrivning till den järnvägsplan som enligt "banlagen" behöver upprättas – när ny järnväg byggs.

MKB:n beskriver projektets påverkan på luft och vatten, ljudmiljö, landskapsbild, natur- och rekreationsområden och beskriver därmed konsekvenser för boendemiljö, trafik- och arbetsmiljö, rekreationsmöjligheter, naturvärden och ekologiska system.

Miljökonsekvensbeskrivningen till järnvägsplanen intas som egen handling i detaljplanen.

Även i programmet till detaljplanen redovisas miljökonsekvenser för projektets genomförande.

* Teknisk försörjning

Renvatten, spillvatten, dagvatten

Ledningar avseende renvatten, spillvatten och dagvatten finns redan utbyggda i samtliga i detaljplanen ingående industrigator. Renvattenledningen passerar under järnvägen i förlängningen av Hanes väg. Dagvattenledningarna avleds till diken dels i förlängningen av den utbyggda Tallgölsgatan och dels mot Brukshundklubbens område.

El

Området är väl försörjt med el. Utbyggnad av gatu- och gc-belysning erfordras dock.

* Administrativa bestämmelser

Detaljplanen tas fram med normalt planförfarande.

Genomförandetiden är 10 år från den dag detaljplanen vinner laga kraft.

Nybro som ovan

Kerstin Ainouz
stadsarkitekt

Antagen av KF 2000-05-29
Laga kraft 2003-11-27