



Planbeskrivning

som tillhör detaljplan för del av Oxelö 7:40 (TGOJ-området), Oxelösunds kommun, Södermanlands län.



Förord

Vad är en detaljplan?

En detaljplan styr hur mark- och vattenområden får användas inom ett visst område, exempelvis till ändamålen bostäder, handel eller kontor. Det går även att reglera saker såsom husstorlek, hushöjd och vilket avstånd huset skall ha till tomtgräns.

En detaljplan består av en plankarta som är juridiskt bindande samt en planbeskrivning som inte har någon egen rättsverkan. Det är plankartan som reglerar själva markanvändningen och bebyggelsen.

För att underlätta förståelsen för planförslaget och dess innebörd finns denna planbeskrivning. Den redovisar bland annat syfte, förutsättningar, eventuella konsekvenser samt hur planen ska genomföras.

Detaljplaneprocessen

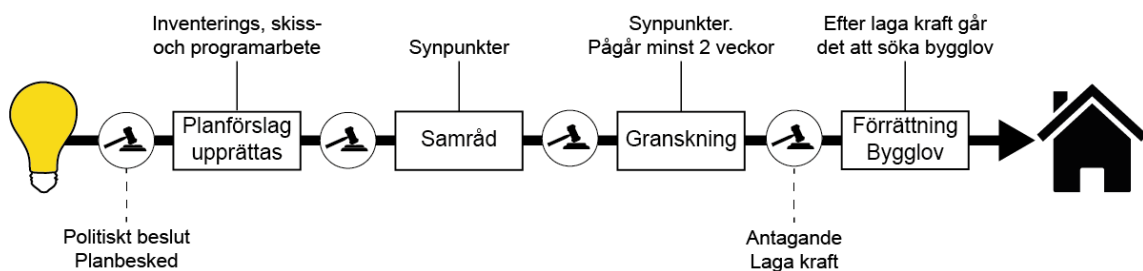
Planprocessen får sin start när exempelvis kommunen själv, enskilda byggherrar, exploatörer eller enskilda personer inkommer med en begäran om att få göra eller ändra en detaljplan. Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden ger uppdrag till förvaltningen att ta fram ett förslag till detaljplan.

Samråd sker med länsstyrelsen, myndigheter, föreningar och enskilda som har ett väsentligt intresse avseende aktuell planläggning. Samrådets syfte är att förbättra beslutsunderlaget genom att samla in kunskap och synpunkter kopplat till aktuellt planområde. Inkomna synpunkter sammanställs och kommenteras i en samrådsredogörelse.

Granskning innebär att kommunen ger möjlighet för myndigheter och sakägare att lämna synpunkter på det slutgiltiga planförslaget. Efter granskningstidens slut sammanställs dessa synpunkter i ett granskningsutlåtande.

Tidsplanen för detaljplanearbete kan variera kraftigt i längd beroende på händelseutvecklingen med utredningar och samrådsprocess.

Denna detaljplan handläggs med standardförfarande, se illustration nedan.



1 Inledning

Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanens syfte är att med grund i den nu gällande detaljplanen även möjliggöra för byggnation av padelhall eller annan likvärdig verksamhet. Det är av stor vikt att tillkommande bebyggelse bidrar till att sluta gaturummet kring Torggatan och samtidigt bidrar till en större stadsmässighet med fönster och entréer mot gatan.

Bebyggelse ska utformas så att den inte försvårar för en utveckling av bangården eller angränsande verksamheter och tar hänsyn till och belyser rådande risksituation avseende transport av farligt gods.

Planförslaget innebär i huvuddrag att:

- Den äldre detaljplanen i området där handel och kontor tillåts ersätts med en komplettering där padelhall eller annan dylik (idrottsrelaterad) verksamhet tillåts. Sammantaget innebär det att idrotts-, kontors-, handels- och centrumändamål tillåts inom ett cirka 7000 kvadratmeter stort område. Byggnader får uppta totalt 3500 kvadratmeter av dessa. Parkering tillåts inom hela planområdet.
- Längs med Torggatan föreslås högsta nockhöjd på 4,5 meter. Innanför det tillåts byggnation till som högst 10 meter i nockhöjd. Syftet med den lägre nockhöjden är att hålla nere skalan närmast Torggatan. Mot Torggatan ska entré finnas för att bidra till ett levande gaturum.
- Längs med järnvägen TGOJ-banan föreslås likt den äldre detaljplanen att parkering får anordnas. Infart till denna sker i norra eller södra delen av planområdet. Ett av de befintliga garagen behöver rivas eller flyttas för att genomföra detaljplanen då det ligger för nära tänkt bebyggelse.

Planhandlingar

Planen omfattar följande handlingar:

- Plankarta i skala 1:1000 (A3) med bestämmelser
- Planbeskrivning (denna handling)
- Fastighetsförteckning (finns tillgänglig på miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen)

Utredningar

- Riskbedömning Structor Riskbyrå AB (2021-06-08)
- Översiktlig miljöteknisk markundersökning Afry (2021-09-13)

Bakgrund

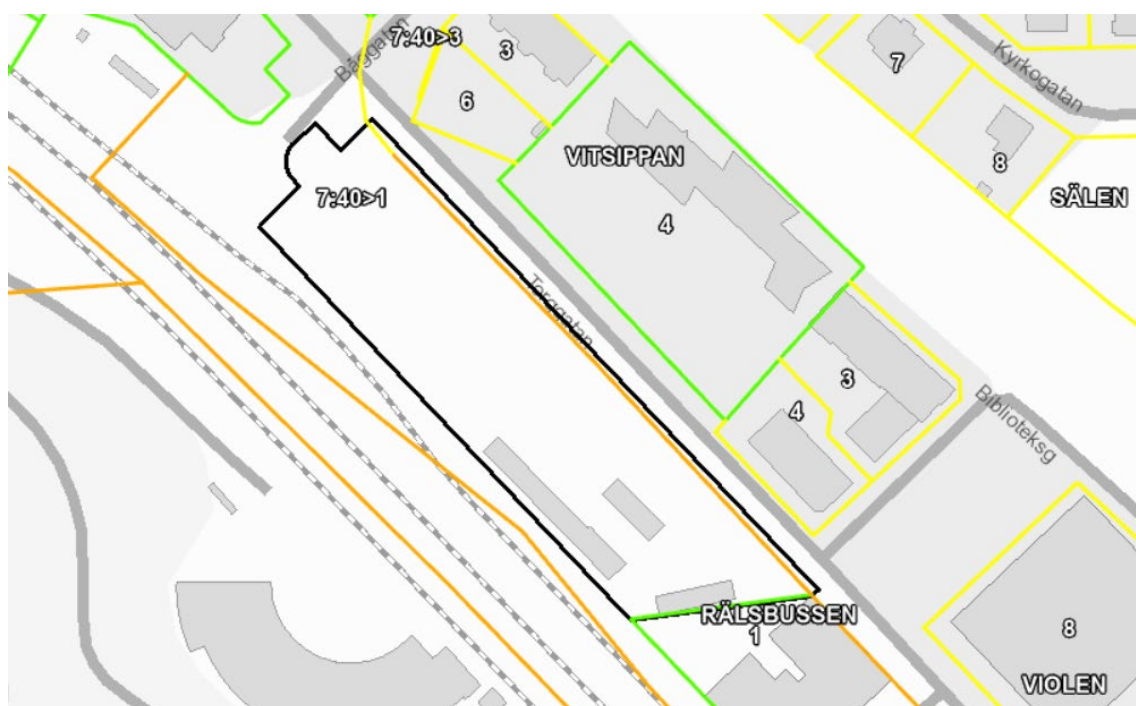
Kommunstyrelsen begärde genom Mark & Exploatering planbesked för området på fastigheten Oxelö 7:40, nordväst om den gamla Järnvägsstationen och i direkt anslutning till Oxelösunds bangård, 2020-09-21. Ursprunget till viljan att ändra nu gällande detaljplan är att en intressent vill uppföra en padelhall inom området vilket inte medges i den idag gällande detaljplanen som endast tillåter Handel och Kontor.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden gav positivt planbesked 2021-01-20 § 2.

2 Plandata

Planområdets läge och avgränsning

Planområdet är ungefär 7000 kvadratmeter stort och ligger i centrala Oxelösund, vid Oxelösunds bangård och mellan den gamla järnvägsstationen och en matbutik.



Planområdet markerat med svart linje. Fastighetsgränser ses i grönt, gult och orange. Torggatan löper längs med planområdet. Planområdet ligger mellan matbutiken Coop, Vitsippans trygghetsboende, järnvägens gamla stationsbyggnad och bangården.

Markägoförhållanden

Det aktuella planområdet omfattar del av fastigheten Oxelö 7:40 som ägs av Oxelösunds kommun.

3 Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

Översiktsplan för Oxelösunds kommun, Oxelösund 2030, vann laga kraft 2018-07-11. Översiktsplanens funktion är att fungera som ett strategiskt vägledande dokument och planeringsunderlag inför kommande beslut i olika bygg- och tillståndsärenden.

Området ingår i Oxelösunds stadskärna – Stadsbygd. Viljeriktningen berör framför allt komplettering av bostäder och översyn av allmänna ytor. Området angränsar till Lokstallarna – Verksamhet, områdets funktion ska bevaras. Utvecklingen i anslutning till lokstallarna bör alltså inte förhindra att området används som idag.

Detaljplaner

Inom området gäller 0481-P09/2: Detaljplan för TGOJ-området, ETAPP 1, omfattande del av fastigheterna OXELÖ 7:40, 7:39 med flera.

Inom området som ansökan avser gäller användning HK (Handel och kontor, även hantverk). Högsta byggnadshöjd är 8 meter längs med Torggatan. Innanför är den 4 meter. Taklutningen ska vara 36 grader. Entréer ska placeras mot lokalgatan (Torggatan).

Längs med TGOJ-banan finns parkeringsområde där carport får uppföras. Innanför det prickmark.

Planen har haft höga ambitioner att utöka centrum och skapa en intimare gatubild med skyltmöjligheter och entréer mot Torggatan.



Detaljplaneförslaget innebär att detaljplan 0481-P09/2 ersätts i en del och fortsätter gälla i en annan del. Detta redovisas på bilden till höger. Idag gäller detaljplanen inom både grönt och orange område. När detaljplan för del av Oxelö 7:40 fått laga kraft fortsätter nu gällande detaljplan enbart att gälla i det gröna området.



Andra styrdokument och kommunala beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutade i samband med beslut om planbesked att den byggnadsvolym som bifogats planbegäran skulle vändas på, med den låga delen mot Torggatan. Syftet var att miljön längs Torggatan på så sätt skulle upplevas trevligare.

Riksintressen

Hela Oxelösund omfattas av riksintresset högexploaterad kust. Då projektet sker i direkt anslutning till befintlig bebyggelse och inte är kustnära bedöms inte riksintresset påverkas.

Området angränsar till TGOJ-banan och bangården som är järnvägsanläggningar av riksintresse med koppling till riksintresset för Oxelösunds hamn. Trafikverket som ansvarar för järnvägen anser att ett byggnadsfritt avstånd om 30 meter från spårmitt ska hållas för att riksintresset inte ska påverkas negativt.

Undersökning och miljökonsekvensbeskrivning

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen har samrått Undersökning om betydande miljöpåverkan med Länsstyrelsen. Ett genomförande av planen bedömdes inte innebära en betydande miljöpåverkan och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) behöver därför inte tas fram. I planbeskrivningen ska omständigheter som talar för eller mot en betydande miljöpåverkan redovisas.

Omständigheter som talar emot betydande miljöpåverkan:

- Omfattningen på planen och det faktum att den eventuellt kan tas fram som en ändring av gällande detaljplan.
- Hur det ser ut på platsen nu med parkeringar och impedimentytor.

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningens bedömning är att planens genomförande inte leder till någon betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning.

En miljökonsekvensbeskrivning behöver därför inte upprättas.

4 Förutsättningar

Området idag

Området består idag av en mindre parkering med garage i södra änden, i norr en återvinningsstation samt däremellan impedimentytor i form av högt gräs och enstaka träd. I nordväst återfinns cirka 65 meter järnvägsspår (spår 11) och stoppbock. Spår 11 används idag endast för uppställning av museiföreningens tåg.



Större delen består idag av gräs och enstaka träd. Inom området finns även parkering och grusade ytor.

Områdets historia

Det har tidigare funnits bostäder med koppling till järnvägsbolaget TGOJ men även affärer inom området, husen revs i mitten av 1960-talet med hjälp av brandkåren.



Högst upp: Vy över området från 1957. Bild tagen från St Botvids kyrka i samband med att den byggdes. Nere till vänster: J.A. Strömquists handel i kvarteret Maskrosen vid Torggatan 4, också kallat Landstingsmans hus. Nere till höger: Brandkåren river hus på Torggatan 2 - 4 i juni 1964. Huset kallades allmänt Landstingsmans och där fanns en tid Strömquists skeppshandel. Samtliga bilder källa: Oxelösundsarkivet

Fornlämningar

Det finns inga kända fornlämningar inom området. Om fornfynd eller fornlämning påträffas ska arbetet omedelbart avbrytas vad gäller fyndplatsen eller fornlämningen och dess närmaste omgivning. Anmälan ska omedelbart göras till Länsstyrelsen.

Skyddsrum

Skyddsrum finns i flera fastigheter norr om Torggatan.

Service

Området ligger i centrala Oxelösund med god närhet till service.

Gator och vägtrafik

Infart till planområdet sker från Torggatan. Statistik för årsdygnstrafik finns från 2015 då ungefär 2100 trafikrörelser skedde på gatan per dygn.

Nordväst om planområdet ligger en matbutik med varumottagning riktad mot planområdet. Idag används en grusad yta inne på planområdet för att köra in på och backa in lastbilen mot varumottagningen på matbutikkens fastighet Loket 1.



Skrafferat i gult, grusad yta som används vid matbutikkens leveranser. Detaljplanens gräns i svart.

Järnvägstrafik

Sydväst om området finns Oxelösunds bangård som används av bland annat Oxelösunds hamn och föreningen Sörmlands veteranjärnväg (FSVJ). Med anledning av den omställning som både SSAB och Oxelösunds hamn står inför förväntas bangårdens betydelse öka. De planer som finns skulle kunna leda till en avsevärd ökning av trafiken på bangården. Järnvägstrafik till och från SSAB uppges kunna komma att fördubblas till tågplan 2024, samtidigt finns planer på att börja bryta malm i Bergslagen och frakta den till Oxelösunds hamn med start 2024.

Bangården består idag av fem huvudspår och tre sidospår. Ett av sidospåren, spår 11 sträcker sig in i planområdet. Järnvägen Nyköping – Oxelösund trafikeras idag av 3 tåg per dygn och riktning. Persontrafik sker endast i varierad utsträckning i museiföreningens verksamhet. Under perioden januari – november ankom och avgick 47 persontåg, detta under en period med pandemi med dess effekter på resande.

Hållbara resor

Närmaste busshållplats är Båggatan, knappt 100 meter från planområdet. Det finns goda förutsättningar att gå eller cykla till platsen. Det bedrivs ingen regelbunden persontrafik på TGOJ-banan i dagsläget.

Mark och vegetation

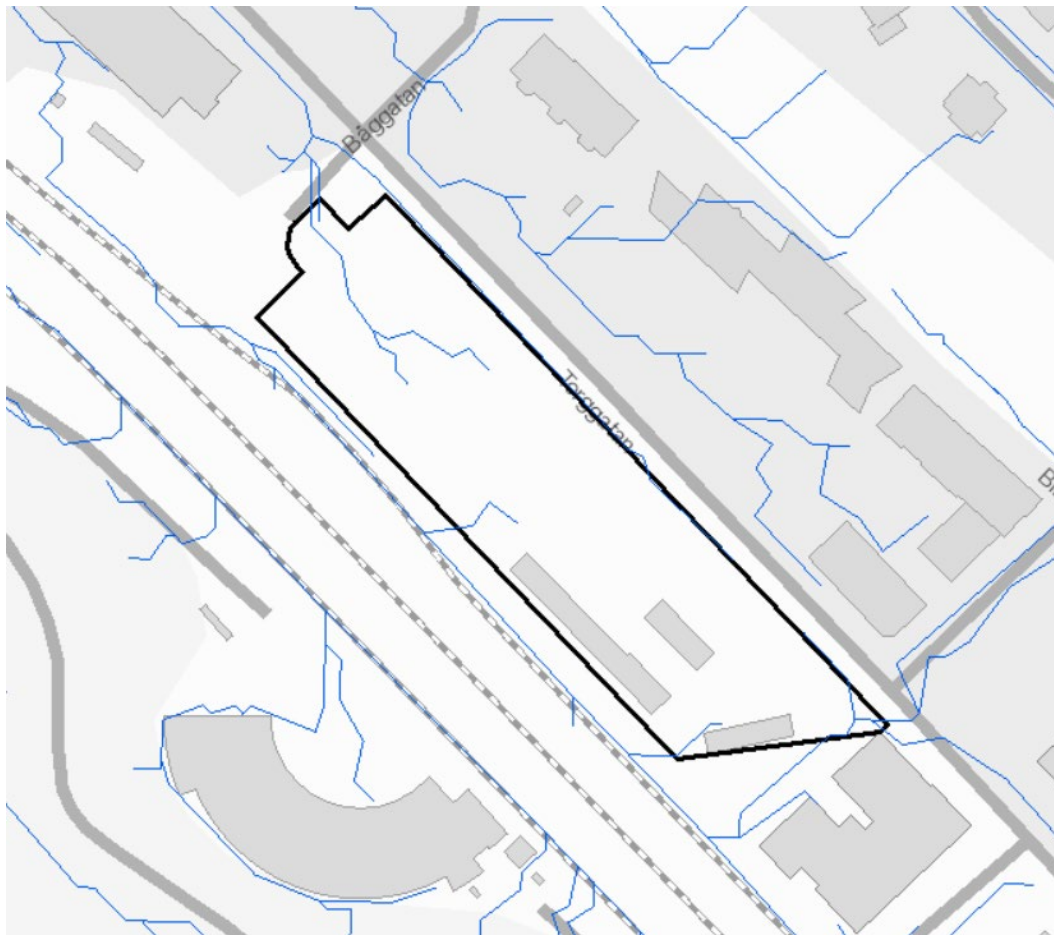
Planområdets vegetation består i huvudsak av högt gräs och enstaka mindre träd, främst björk och gran. Det bedöms inte finnas några större naturvärden på platsen. I övrigt består området av en asfalterad parkering och grusade ytor.

Geotekniska förhållanden

En geoteknisk utredning finns från 1958. Marken i den nordvästra delen av området består av lera med ett djup på 2,5 - 5 meter. Ovanpå det sten och grusfyllning. I sydost morän eller berg. Även fyllning förekommer. Fyllning provtas i samband med att föroreningar på platsen undersöks.

Dagvatten

Planområdet ligger inom delavrinningsområde med recipient Inre Ålöfjärden, precis som stora delar av Oxelösunds centrum och verksamhetsområde med SSAB. Inre Ålöfjärdens ekologiska status är Måttlig. Den når inte upp till god kemisk status. Från Torggatan leds dagvattnet i ledningsnät ner till Frösängs gårde, sedan öppnar ledningsnätet upp sig till en öppen dagvattenlösning för att sedan ledas vidare in till en pumpstation som lyfter vattnet till SSAB:s dagvattendamm. Därifrån pumpar SSAB dagvattnet till recipienten. Oxelösunds kommun har som mål att utöka den öppna delen av dagvattendiket på Frösängs gårde.



Planområdet med ytliga avrinningsvägar i blått. En avrinningsväg följer Torggatan och tangerar plangränsen i nordost. Den framgår därför dåligt i kartan.

Förorenad mark

På platsen har tidigare funnits bostäder som revs genom att räddningstjänsten eldade ner dem. Inom området finns också järnvägsspår. Utifrån de två faktorerna har en undersökning om markföroreningar gjorts på platsen.

I bangårdsområdet har det påträffats en yttlig metallförorening (bly) som överstiger Naturvårdsverkets generella riktvärde för MKM (mindre känslig markanvändning). De två provgroparna där prover analyserats på större djup, 21A02GV och 21A03, indikerar ingen större spridning av metaller i djupled. Sannolikt härstammar denna förorening från tågverksamheten inom området. I grundvattnet från det rör som är placerat i området (21A02GV) har det främst påträffats PAH och arsenik. Även detta bedöms kunna härstamma från tågverksamheten.



Utsnitt ur provtagningskarta tillhörande Översiktlig miljöteknisk markundersökning.

På det övriga området har det vid den yttliga provtagningen påvisats en förorening av PAH och enstaka metaller som överskrider MKM. De provgropar som utförts indikerar att området är förorenat då dioxin, PAH och enstaka metaller påträffats i halter överstigande KM (känslig markanvändning). I en enstaka provgrop (21A06) har bly påträffats i halter över MKM på djupet 0 - 0,5 meter under markytan. När det gäller grundvattnet i de två rör (21A01GV, 21A07GV) som är installerade i varsin ände av området är bedömningen att det är förorenat med främst bly, arsenik och PFAS. Metallerna bedöms kunna härstamma från tågverksamheten.

PFAS kan eventuellt härstamma från släckmedel som användas när de före detta byggnaderna brann ned 1964, men kan även ha spridits med grundvattnet från annan plats till aktuellt undersökningsområde.

Sammantaget bedömer AFRY att det förekommer en förorening på fastigheten, till vilken hänsyn behöver tas inför planerad byggnation. Överskottsmassor (avfall) som behöver avyttras i samband med byggnationen kommer att behöva klassificeras innan transport till mottagningsanläggning. Om det skall ske schakt under grundvattennivån eller finns behov av länshållning av grundvatten, behöver man ta hänsyn till och hantera den PFAS-förorening som påträffats. Det kan bli nödvändigt med rening av vattnet.

Radon

En radonkartläggning är gjord 2019 på kommunövergripande nivå baserat på jordart. Planområdet bedöms ha låg – normal radonrisk i mark.

Buller

Buller förekommer från bangården direkt sydväst om planområdet. Föreslagen exploatering bidrar med stor sannolikhet till att minska bullret för de bostäder som finns nordost om planområdet genom att bilda en avskärmande barriär.

Risk och säkerhet

Risker för olycka med farligt gods har utretts med vägledning av Länsstyrelsen i Södermanlands läns vägledning avseende planering vid farligt godsleder. Vägledningen innebär att en riskhanterings-process ska genomföras när detaljplaner tas fram inom 150 meter från en transportled för farligt gods på väg och järnväg.

I vägledningen framgår att om det inte är uppenbart att åtgärder eller platsens unika förutsättningar kompenserar för eventuella avsteg från rekommenderade skyddsavstånd ska en kvantitativ riskanalys göras. Planerad markanvändning avviker från denna rekommendation varför en fördjupad bedömning av risksituationen har tagits fram.

Denna riskbedömning visar att med avseende på riskpåverkan inom planområdet kan individrisknivån tolereras om alla rimliga åtgärder vidtas för att bebyggelse inom 26 meters avstånd ifrån järnvägsspåren. Bedömningen är kopplad till transporter av farligt gods på både TGOJ-banan och Torggatan. På avstånd större än 26 meter från rälsen bedöms risken vara acceptabelt låg där inga åtgärder behövs och inga åtgärder behövs inom planområdet med anledning av transporter på Torggatan. I riskbedömningen har konservativa antaganden gjorts om hastigheten på spåren förbi planområdet. Sannolikt är hastigheten mycket lägre än den tillåtna högsta hastigheten vilket medför att risknivån kan vara överskattade.

För planområdet föreslås två hanteringsstrategier för att reducera risken. Den ena strategin innebär att ett avstånd på 26 meter från TGOJ-banan till områden där stadigvarande vistelse kan förekomma upprätthålls. På detta avstånd är risknivån acceptabelt låg och inget behov av ytterligare åtgärder finns därmed.

En alternativ strategi är att ett kortare avstånd mellan järnvägen och områden med stadigvarande vistelse än 26 meter tillämpas, vilket kompletteras med åtgärder som minskar konsekvenserna av en urspårning. Exempelvis kan vall, mur eller annan höjdskillnad uppföras, vilket förhindrar mekanisk påverkan på bebyggelsen inom planområdet vid en eventuell urspårning. Alternativt kan byggnadens bärverk dimensioneras så att konsekvenserna av en påkörning minimeras.

Friytor

Föreslagen exploatering har inget behov av friytor.

Teknisk försörjning

Fiber och fjärrvärme finns inte inom området. Tele, el, VA och dagvattenledningar finns i Torggatan.

5 PLANFÖRSLAG

Sammanfattning

Planförslaget innebär i huvuddrag att:

- Den äldre detaljplanen i området där handel och kontor tillåts ersätts med en komplettering där padelhall eller annan dylik (idrottsrelaterad) verksamhet tillåts. Sammantaget innebär det att idrotts-, kontors-, handels- och centrumändamål tillåts inom ett cirka 7000 kvadratmeter stort område. Byggnader får uppta totalt 3500 kvadratmeter av dessa. Parkering tillåts inom hela planområdet.
- Längs med Torggatan föreslås högsta nockhöjd på 4,5 meter. Innanför det tillåts byggnation till som högst 10 meter i nockhöjd. Syftet med den lägre nockhöjden är att hålla nere skalan närmast Torggatan. Mot Torggatan ska entré finnas för att bidra till ett levande gaturum.
- Längs med TGOJ-banan föreslås likt den äldre detaljplanen att parkering får anordnas. Infart till denna sker i norra eller södra delen av planområdet. Befintliga garage behöver rivas eller flyttas för att genomföra detaljplanen.

Planbestämmelser

Allmänna platser i planområdet ska ha kommunalt huvudmannaskap. Det innebär att kommunen är ansvarig för att sköta om den allmänna platsen och att allmänheten har tillgång till all allmän plats i detaljplanen.

Användningsbestämmelser

GATA

GATA – Allmän plats

Användningen gata föreslås i den nordvästra delen av planområdet där en av infarterna är planerad till området.

CYKEL₁

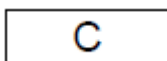
Gång- och cykelväg – Allmän plats

Längs med kvarteret föreslås ett 1,8 meter brett utrymme för gång- och cykelväg.

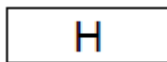
R₁

R₁ – Idrottsanläggning

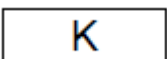
Syftet med detaljplanen är att möjliggöra anläggande av padelhall inom kvarteret. För att det ska vara möjligt behöver marken planläggas för idrottsändamål. Detta görs genom att plankartan kompletteras med bestämmelsen R med specificeringen idrottsanläggning. Idrottsändamål har bedömts lämpligt på platsen utifrån dess centrala läge nära kommunikationer och där det rör sig mycket folk vilket ger god tillgänglighet med gång och cykel. Trots platsens centrala läge lämpar den sig till exempel inte för bostadsändamål på grund av närheten till bangården. Det är dock inget som en idrottsanläggning av föreslagen typ påverkas av.

**C – Centrum**

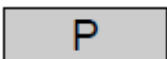
Centrumverksamhet rymmer en rad funktioner som man typiskt ser i ett centrum avseende butiker och service. Eftersom området ligger nära centrum bedöms platsen som lämplig för den typen av funktioner.

**H – Handel**

Användningen handel används där handel med varor och tjänster ska tillåtas. Handel är en av de bestämmelser som fanns i den tidigare detaljplanen. Avsikten är att kunna vidareutveckla Torggatan som en stadsgata och en förlängning av centrum med butiker och service.

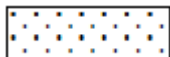
**K – Kontor**

Kontor bedöms vara ett lämpligt komplement till ovan angivna användningar.

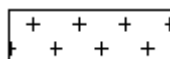
**P – Parkering**

Användningen parkering föreslås som huvudsaklig användning längs med järnvägen, i likhet med nu gällande detaljplan, samt i nordvästra och sydöstra delen av området. På parkering ska även köryta som behövs för parkeringen anordnas. Parkeringsytorna är dimensionerade för ett femtiotal platser. Utöver det finns befintlig carport i planområdets sydöstra del som angörs från Rålsbussen 1. Även övriga ytor inom planområdet föreslås tillåta parkering, vilket bland annat innebär att de parkeringar som finns på platsen idag får planstöd. Delar av parkeringsytan har försetts med korsmark där komplementbyggnad får placeras. Med detta avses carport eller liknande.

Egenskapsbestämmelser

**Marken får inte förses med byggnad**

Prickmark har placerats där yta behövs för angöring till och från området. Marken får inte bebyggas.

**Endast komplementbyggnad får placeras**

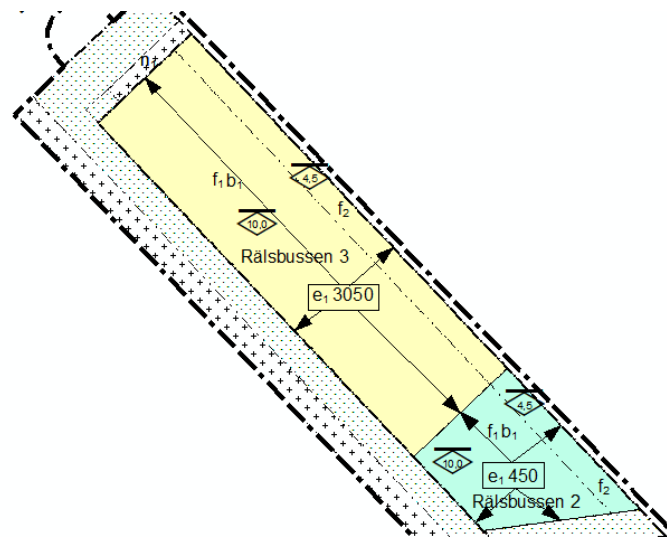
I områden med korsmark får endast komplementbyggnad, till exempel carport, garage eller cykelparkering under tak uppföras. Se även n₁ för begränsningar av korsmarken.

**Högsta nockhöjd är angivet värde i meter**

Byggnad inom området ska utföras med en lägre del mot Torggatan samtidigt som den tillåts vara högre mot TGOJ-banan. Syftet med det är att ta ner skalan mot Torggatan så byggnad längs med den inte upplevs som en lång och hög mur. Nockhöjden är högst 4,5 meter de första 5,4 metrarna in på kvartersmarken från Torggatan. Innanför tillåts högsta nockhöjd vara 10 meter. Höjden mot TGOJ-banan är tilltagen för att möjliggöra idrottsanläggning vilket kräver en högre takhöjd.

e₁ – Största byggnadsarea är angivet värde i m²

Största byggnadsarea är reglerad till totalt 3500 kvadratmeter fördelat på 3050 + 450 kvadratmeter, det motsvarar ungefär 50 procent av kvarteret. Största tillåtna byggnadsarea gäller inom hela användningsområdet R₁CHKP.



Utsnitt ur plankartan med egenskapsbestämmelser. Största tillåtna byggnadsarea (e_1) är avgränsat till en yta enligt bilden, där 3050 kvadratmeter av det gula området får bebyggas och 450 av det gröna området. För att underlätta läsningen i analogt material har pilar använts för att förtydliga. Digitalt är dessa överflödiga då bestämmelserna är kopplade till ytor.

f_1 – Läktare eller dylikt får inte finnas

Som en åtgärd för att minska påverkan vid en eventuell urspårning på järnvägen regleras att läktare inte får finnas i den södra delen. Det har aldrig varit detaljplanens syfte att möjliggöra den typen av sporthall.

f_2 – Entré ska finnas mot Torggatan

För att bidra till gatumiljön ska entré finnas mot Torggatan.

b_1 – Byggnads bärverk ska dimensioneras för att minimera konsekvenser av en påkörning

I nu liggande planförslag är avståndet till spårmitt för närmast trafikerade spår drygt 18 meter. I och med att det är närmare än det i riskbedömningen uträknade minsta avstånd för bebyggelse utan skyddsåtgärder innebär det att skyddsåtgärder blir nödvändigt. Dessa kan antingen utgöras utav vall, mur eller liknande intill järnvägsanläggningen/spåren alternativt att byggnadens bärverk utformas för att minimera konsekvenser av en urspårning. Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen har tillsammans med Mark & Exploatering bedömt att det mest lämpliga på området är att genom bestämmelse i plankartan reglera byggnadens bärverk.

n_1 – Marken får inte användas för parkering

Mark försedd med korsmark för att möjliggöra cykelparkering under tak. Annan parkering ska inte tillåtas.

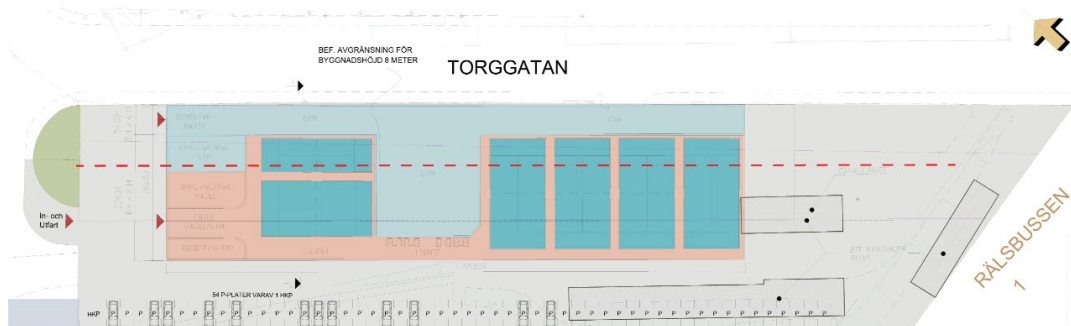
Administrativa bestämmelser

Villkor för startbesked – Startbesked får inte ges för byggnad förrän sanering har kommit till stånd.

Eftersom det vid provtagning av marken inom planområdet påträffats föroreningar, främst i anslutning till spår 11, villkoras startbesked för byggnation inom planområdet med att sanering ner till nivå för MKM ska ha genomförts. Med det menas att föroreningarna ska vara åtgärdade och det ska finnas ett beslut att åtgärden är godkänd av tillsynsmyndigheten innan startbesked får ges.

Föreslagen struktur, bebyggelse

Detaljplanen medger många olika användningar av marken inom området. Bebyggelsen placeras längs med Torggatan och bidrar till att sluta gaturummet.



Utsnitt ur situationsplan, daterad 2021-08-17. Exakt utformning bestäms i bygglovet. Situationsplanen visar ett exempel på tänkbar exploatering inom delar av området. Även andra exploateringar är möjliga.

Tvärställda spelplaner innebär att byggnaden kan bli kortare alternativt att fler banor ryms, jämfört med om banorna hade legat längs med Torggatan. Det innebär också att bebyggelsen hamnar närmare TGOJ-banan än vad som annars hade varit nödvändigt.

Riksintresse Järnväg / Bangård

Bebyggelsen är planlagd med 18 meters avstånd till närmaste spår som det ser ut idag. Trafikverket, som äger spårerna, ser helst att ingen bebyggelse kommer till stånd inom 30 meter från närmaste spår.

Kommunen menar att avståndet 30 meter från spårmitt ska räknas från närmaste trafikerade genomgående spår på bangården – det som går under namnet Spår 1. Genom Trafikverkets planerade omläggning av Spår 1 kommer avståndet mellan Spår 1 och planområdet öka med som minst 4,5 meter. Med hjälp av riskreducerande åtgärder och att tillåta en begränsad typ av verksamheter bedömer kommunen att det bör vara möjligt att tillåta bebyggelse inom ett avstånd närmare än 30 meter.



Planområdet markerat med svart gräns. Området som påverkas av ett skyddsavstånd på 30 meter från närmast använda spår redovisas i orange skraffering. Ytan baserar sig på förändring av bangården som föreslås i Trafikverkets egen utredning. Befintliga byggnader inom området är Coop och järnvägsstationen med de funktioner som finns där idag och ett antal garage.

Ur ett riskperspektiv är det lämpligt om riskreducerande åtgärder vidtas på byggnaden. Riskreducerande åtgärder ska inte belasta ägaren till järnvägsspåren utan lösas på tillkommande bebyggelse. Ytterligare riskreducering kan uppnås genom att parkeringen utformas med avvåkningsskydd, möjligtvis genom att utnyttja befintlig höjdskillnad.

I detaljplanen regleras att byggnads bärverk ska utformas för att minimera konsekvenser vid en urspårning. Riskbedömningen som tagits fram för detaljplanen visar att risken kopplat till transport av farligt gods och mekanisk skada (urspårning) är godtagbar inom området med en sådan bestämmelse.

Precis som i den äldre detaljplanen föreslås endast parkering närmast järnvägen vilket enligt Länsstyrelsens vägledning för farligt gods i fysisk planering är lämpligt inom 0 – 30 meter från järnväg utan vidare utredning (gäller ej parkeringshus).

Dagvatten

Föreslagen exploatering innebär mer hårdgjorda ytor. Dagvatten ska fördröjas innan det släpps till ledningsnätet i anslutning till planområdet och leds vidare mot Frösängs gårde. Fördröjning kan ske i magasin under mark. Oxelösunds kommun har som mål att utöka den öppna dagvattenlösning som finns på Frösängs gårde, detta skulle förbättra reningen av dagvatten från planområdet innan det pumpas ut i Inre Ålöfjärden av SSAB.

Förorenad mark

Föreslagen markanvändning har av tillsynsmyndigheten beslutats vara MKM, mindre känslig markanvändning. Marken i anslutning till spår 11 har värden över MKM och behöver inför exploatering åtgärdas. Det bedöms mest lämpligt att genomföra i samband med att spår 11 rivs. Eftersom det kommer ske efter att detaljplanen antagits har villkor för startbesked införts. Sannolikt härstammar föroreningarna i området från tågverksamheten. I enlighet med Miljöbalken 10 kap 2 § är den som bedrivit verksamhet som bidragit till föroreningsskada ansvarig för avhjälpande. Övrig mark inom planområdet har värden under MKM och behöver därför inte åtgärdas ur föroreningssynpunkt.

Föreslagen trafik, vägstruktur

Angöring kan ske i båda ändarna av planområdet eller beroende på hur området exploateras även från Torggatan. Utfarter mot Torggatan ska ske i dialog med Gatukontoret för att säkerställa en god trafiksäkerhet.

Idag använder lastbilar en grusad yta inne på planområdet för att kunna backa till varumottagningen på angränsande fastighet. För att inte omöjliggöra det föreslås att parkeringsytorna utöver längs med järnvägen även placeras i planområdets nordvästra del. Denna del är även försedd med prickmark. Lastbilen får då i stället köra in på parkeringen innan den backar in på grannfastigheten. Denna möjlighet kan behöva regleras med servitut. Backande lastbilar från Torggatan är inte lämpligt.

6 DETALJPLANENS GENOMFÖRANDE

Organisatoriska frågor

Tidplan

Beslut om:

Samråd Juni 2022

Granskning Oktober 2022

Antagande December 2022

Genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid är 5 år från den dag planen vinner laga kraft.

Fastighetsägarna har inom denna genomförandetid garanterad rätt att efter ansökan om bygglov få bygga i enlighet med planen. Efter den tidpunkt då genomförandetiden löpt ut har fastighetsägare inte längre någon garanterad byggrätt då kommunen kan ersätta, ändra eller upphäva detaljplanen.

Ansvarsfördelning och huvudmannskap

Kommunen är huvudman för allmän plats.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsindelingsbestämmelser anses inte nödvändiga. Planen är flexibel för olika typer av fastighetsindelningar och upplåtelseformer. Exploatören bekostar nödvändiga fastighetsbildningar.

Servitut

För att inte omöjliggöra varumottagning på fastigheten Loket 1 kan servitut behövas på den nya fastigheten där Loket 1 ges rätt att använda del av den nya fastigheten för att kunna angöra varumottagningen. Servitut bekostas och initieras av den som har nytta av det.

Rälsbussen 1 har idag infart över Oxelö 7:40. Detta behöver säkerställas med servitut om inte fastighetsreglering sker. Detaljplanen är anpassad för att möjliggöra reglering av område för parkering från Oxelö 7:40 till Rälsbussen 1.

Namnsättning

Namnförslag togs fram i samband med den föregående detaljplanen. Infarter ska heta Båggränd (norr) respektive Biblioteksgränd (söder). Fastigheter Rälsbussen 2 och 3. Namn redovisas i plankartan.

Ekonomiska frågor

Detaljplanen bekostas och tas fram av Oxelösunds kommun.

Föreningar

Föreningar ska vara åtgärdade innan beslut om startbesked för byggnation inom planområdet kan meddelas. Åtgärdande av föreningar ner till MKM görs lämpligen i samband med att spår 11 rivs. Föreningarna bedöms ha koppling till järnvägsverksamheten. I enlighet med Miljöbalken 10 kap 2 § är den som bedrivit verksamhet som bidragit till föreningsskada ansvarig för avhjälpande.

Tekniska frågor

El och VA finns i Torggatan. Exploatören bekostar anslutning. Dagvatten ska fördröjas på kvartersmark innan det avleds till ledningsnätet.

Avtal

Markanvisnings- eller exploateringsavtal har inte tecknats med någon exploatör. Detaljplanen avses genomföras i enlighet med kommunens riktlinjer för markanvisningar.

MILJÖ- OCH SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Nils Erik Selin
Miljö- och samhällsbyggnadschef

Christoffer Karlström
Planarkitekt