

## PLANBESKRIVNING FÖR ÄNDRING AV DEL AV

Detaljplan för ÖSTERVIKEN

omfattande fastigheterna FEMÖRE 1:2, 1:3 m fl

samt del av FEMÖRE 1:4 i

Oxelösunds stad och kommun, Södermanlands län



Figur 1. Varvsområdena i Östersviken sett ifrån öster, med ett planändringsområde på vardera sidan viken.

**Postadress**

Oxelösunds kommun  
613 81 OXELÖSUND

**Besöksadress**

Höjdgatan 26

**Telefon/Fax**

0155-380 00 (vx)  
0155-382 40 (fax)

**Webb/E-post**

[www.oxelosund.se](http://www.oxelosund.se)  
[registrator-msn@oxelosund.se](mailto:registrator-msn@oxelosund.se)

**Org.nr**

212000-0324

## 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

En ändring av en detaljplan kan användas för att anpassa planen till nya förhållanden och hålla den aktuell utan att genomföra hela den lämplighetsbedömning som görs vid upprättandet av en ny plan.

### Detaljplaneprocessen (Ändring av en detaljplan)

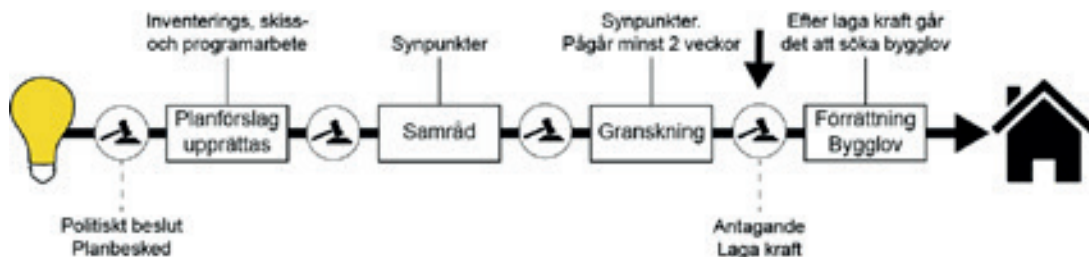
Processen som tillämpas vid en ändring av en detaljplan är samma process som gäller vid framtagande av en ny detaljplan. Nedan ges en generell förklaring.

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

Samråd sker med länsstyrelsen, myndigheter, föreningar och enskilda som har ett väsentligt intresse avseende av 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.



Figur 2. Planprocessen för standardförfarande.

## Planhandlingar

Planen omfattar följande handlingar:

- Plankarta i skala 1:1000 (A1) med bestämmelser
- Planbeskrivning avseende Ändring av detaljplan, inklusive ursprunglig planbeskrivning (denna handling)
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande
- Fastighetsförteckning (finns tillgänglig på miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen)

Av ovanstående handlingar är det endast plankarta med bestämmelser som är juridisk bindande.

Därtill finns följande utredning:

- PM Riskutredning

## 1 INLEDNING

### Ändringens syfte, bakgrund och huvuddrag

Den 4:e september 2019 inkom Oxelösunds Båttvarv AB med en begäran om planbesked för fastigheten Femöre 1:3 i Fiskehamnen. Företaget vill kunna fortsätta att erbjuda sina kunder tillfällig övernattnings på sin fastighet i den södra delen av Fiskehamnen. Hittills har uthyrningen möjliggjorts av ett tidsbegränsat bygglov som nu inte kan förlängas ytterligare. Fortsatt uthyrning kräver att Detaljplan för Österviken omfattande fastigheterna Femöre 1:2, 1:3 m fl samt del av Femöre 1:4 (Dnr C5/2007) ändras. Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beviljade planbesked 2019-12-06.

Senare har även Saltö Marin AB på fastigheten Femöre 1:9 kommit med i planprocessen, vilka dock i dagsläget inte ser att de har behov av en möjlighet att erbjuda tillfällig övernattnings.

Föreslagen ändring av *Detaljplanen för ÖSTERVIKEN omfattande fastigheterna Femöre 1:2, 1:3 m fl samt del av Femöre 1:4* innebär att befintlig användning *Varvsverksamhet (V)* kompletteras med *Tillfällig övernattnings (O<sub>1</sub>)* inom två mindre delar inom planområdet. De två planändringsområdena kompletteras även med bestämmelsen **b<sub>1</sub>** i syfte att säkerställa ett lämpligt utförande av ventilationen för den tillfälliga övernattnings.

### Förenligt med 3, 4 och 5 kap miljöbalken

Den aktuella detaljplaneändringen bedöms vara förenlig med en från allmän synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurser. De åtgärder som föreslås i ändringen är förenliga med gällande översiktsplan. Detaljplanen bedöms inte strida mot andra lagar och förordningar eller föreskrifter, vad gäller lämplig markanvändning eller mot bevakning av riksintressen.

## 2 PLANDATA

### Planområdets läge och avgränsning

Det aktuella planområdet ligger i Östersviken, cirka 1,4 kilometer söder om Oxelösunds centrum (fågelvägen), 3 km landvägen. Ändringen av detaljplanen gäller ett cirka 2,8 hektar (28 000 kvadratmeter) stort område.



Figur 3. Planområdet utpekad på översiktskarta med röd markering, till vänster. Ungefärligt område som berörs av ändringen inom röda rektanglar, till höger. Områdena utgör det norra och södra ändringsområdet.

### Markägoförhållanden

Ändringen av detaljplanen omfattar del av fastigheterna Femöre 1:3 och Femöre 1:9. Femöre 1:3 och Femöre 1:9 är i privat ägo. Angränsande till norra planändringsområdet finns Femöre 1:4 som ägs av Oxelösunds kommun.



Figur 4. Gällande fastigheter med ungefärligt område som ändringen avser inom röda streckade linjer.



### 3 TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

## Översiktliga planer

Förslaget överensstämmer med översiktsplan för Oxelösunds kommun "Oxelösund 2030" som vann laga kraft 2018-07-13 där området pekas ut för möjlig utveckling av industri- verksamheter samt verksamheter kopplat till fiske-, turism- och båtningen.

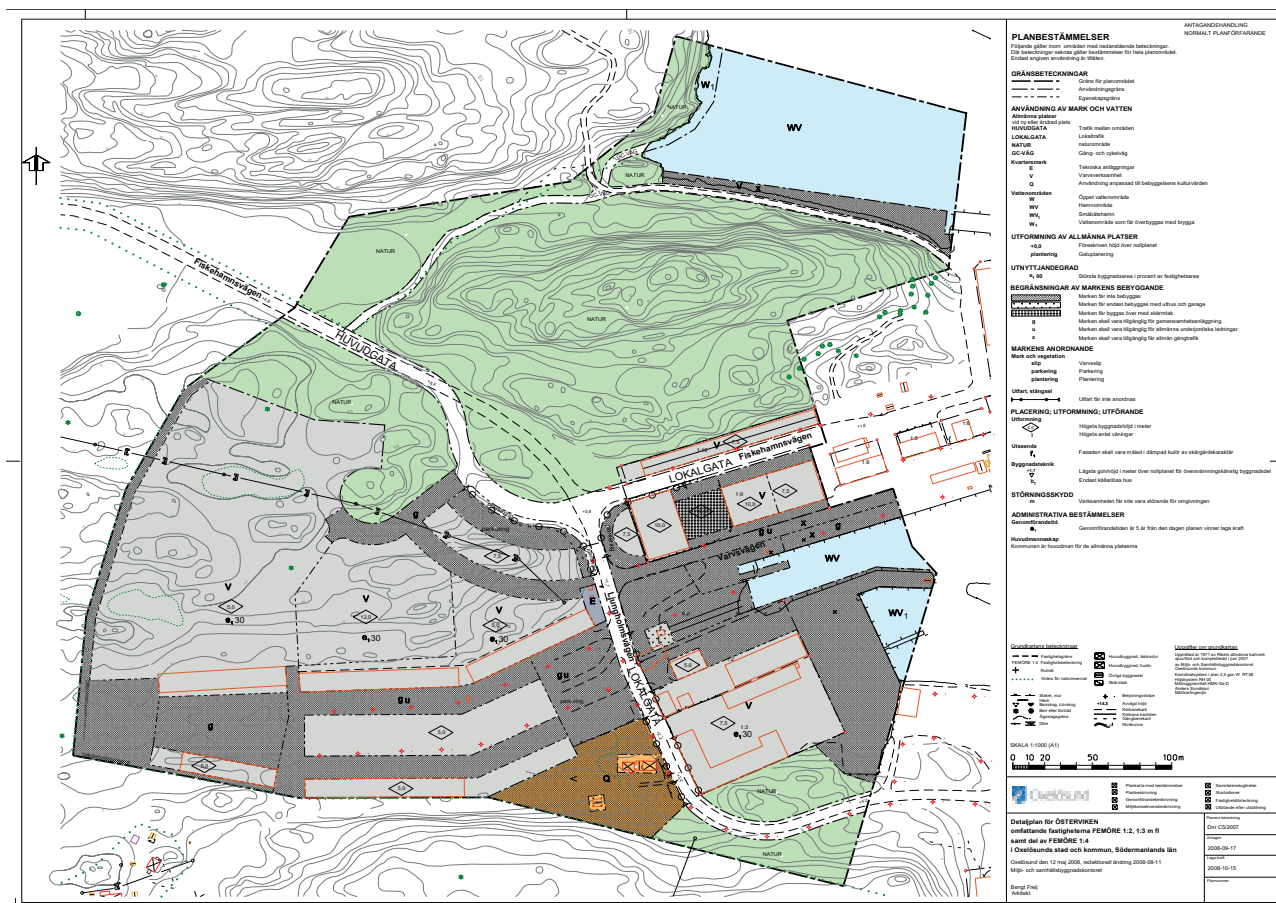
## Detaljplaner, områdesbestämmelser, förordnanden

## Gällande detaljplan

Detaljplanen som planändringen avser vann laga kraft 2008-10-15. Planen anger för aktuellt område **V Varvsverksamhet**. Planbeskrivningen för denna ska läsas tillsammans med föreslagen ändring och bifogas därför.

### Angränsande detaljplan

Angränsande detaljplan i öster, Österviken Fiskehamnen etapp 2, omfattande del av fastigheten Femöre 1:4 m.fl. anger angränsande områden som VHJ,RK<sub>1</sub> Varvsverksamhet, handel, småindustri, kulturell verksamhet, tillfälliga övernattningar samt VH,JK, Varvsverksamhet, handel, småindustri, tillfälliga övernattningar.



Figur 5. Gällande detaljplan nu aktuell för planändring, 0481-P08/8, (även kallad C 5/2007 & dp1825) antagen 2008.

## Riksintressen

Hela Oxelösunds kommun omfattas av riksintresse för högexploaterad kust och stora delar av Femöre omfattas av riksintresse för friluftslivet. Hamnområdet med hamnbassäng i Östersviken är av riksintresse för yrkesfisket. Planändringen är också belägen nära riksintresset Oxelösunds Hamn och falden in till denna. Planändringen bedöms inte påverka riksintressena. Området aktuellt för planändring är också beläget i närheten av Femöre naturreservat, men bedöms inte kunna ha någon påverkan på detta.



Figur 6. Utsnitt ur Länsstyrelsens kartmaterial över riksintressen. Endast relevanta riksintressen redovisas.

## Strandskydd

Strandskyddet återinträder ej vid ändring av detaljplan och berörs därför inte.

## Undersökning om risk för betydande miljöpåverkan

En Undersökning om risk för betydande miljöpåverkan har upprättats för planförslaget och har samråtts med Länsstyrelsen i Södermanlands län. Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningens bedömning är att ett genomförande av detaljplanen inte kan antas medföra risk för betydande miljöpåverkan; en bedömning som utifrån de förutsättningar som presenterats delas av Länsstyrelsen. En miljökonsekvensbeskrivning bedöms därför inte behöva upprättas.

## 4 FÖRUTSÄTTNINGAR

### Tillfällig övernattning

Tillfällig övernattning, knuten till varvsverksamheten, sker idag på fastigheten Femöre 1:3 i södra delen av området genom ett tidsbestämt bygglov. På en del av övervåningen i byggnaden närmast Ljungholmsvägen har tre sovrum, ett uppehållsrum med pentry och en toalett ordnats för övernattande kunder. Ingång sker från gården i Figur 7 nedan. Byggnaden rymmer även en liten båtillbehörs butik med lager. En karta över Oxelösund har satts upp på en av båthallarna som guide för långväga besökare.



Figur 7. Övernattningsutrymmena är idag inrymda innanför de fem bortersta fönstrena på övervåningen. Detta område går under benämningen det södra ändringsområdet.

I norra delen av området, på fastigheten Femöre 1:9 finns ytterligare en varvsverksamhet. Denna saknar idag inrättningar för tillfällig övernattning. Verksamheten är belägen invid en lång södervänd kaj som sträcker sig ut till Östersvikens mynning.



Figur 8. Norra delen av planområdet rymmer även den varvsverksamhet, med det norra ändringsområdet beläget centralt på den högra bilden.



## Kulturmiljö

En av kommunens äldsta byggnader, gården Östra Femöre, från 1700-talet är belägen på motsatt sida Ljungholmsvägen, endast 15 meter väster om närmsta byggnad som omfattas av planändring. Kommunens bedömning är att gårdens kulturmiljö inte påverkas negativt av planändringen. Gården har i detaljplanen användningen Q, vilket innebär att endast användning som är anpassade till bebyggelsens kulturvärden medges.



Figur 9. Gården Östra Femöre ligger i direkt anslutning till det södra planändringsområdet.

## Markförorening

Det finns konstaterade markföroreningar inom den del av detaljplanen som är aktuell för planändring, se karta nedan. Föroreningen är knuten till varvsverksamhet som under lång tid bedrivits på platsen. Vid provtagning på fastigheten Femöre 1:3 påvisades föroreningar av koppar, zink, bly, PAH och tennorganiska föroreningar. År 2009 skedde sanering ner till nivån MKM (mindre känslig markanvändning) på delar av fastigheten. På fastigheten Femöre 1:9 har en inventering påvisat en måttlig risk för potentiell markförorening.



Figur 10. Utdrag ur Länsstyrelsens kartaunderlag över potentiella markföroreningar.



Länsstyrelsen konstaterar utifrån detta att det finns en risk att övernattande exponeras för emissioner ifrån dessa markföroreningar.

Då denna detaljplan hanterar förutsättningarna att kunna medge tillfällig övernattning inom områden där fortsatt varvsverksamhet förutses bedrivas, är det på förhand givet att samma krav som normalt ställs på verksamheter med tillfällig övernattning, så som hotellverksamheter, inte kommer att kunna efterlevas. Förutsättningar att kunna sanera marken ner till nivån KM, Känslig Markanvändning saknas, samtidigt som risken för den enskilde boenden i den småskaliga verksamhet som avses bedrivas bedöms som liten. I dialog med Länsstyrelsen har vi landat i att avgränsas verksamheten till ett så litet område som möjligt-, befintlig verksamhet inte utökas- och verksamheten styrs till att endast få ordnas ovanför markplanet så får exponeringsrisken anses minimerad.

### Risk för olycka med farligt gods

Med anledning av ett ökande antal transporter med farligt gods kring Östersviken har kommunen låtit konsultfirman Ramböll göra en kvalitativ riskbedömning av risken för en olycka med farligt gods kallad *PM Riskutredning*.

Farligt gods transporter sker idag längs Femörevägen på nordsidan av det norra ändringsområdet. Inom något år förväntas även Ljungholmsvägen få farligt gods-transporter då båtmacken i Badhusviken är planerad att omlokaliseras till södra sidan av Östersviken. Därtill trafikeras farleden idag av mindre mängder farligt gods till- och från Oxelösunds Hamn, men som med anledning av SSAB:s omställning kommer att öka väsentligt åtminstone på kortare sikt. Mindre mängder gasol förvaras också inne på varvsområdet i särskilt skåp och bränsle finns i båtarna.

En kvalitativ riskbedömning fokuserar på att värdera, snarare än att kvantifiera, risken för en olycka något som Sörmlandskustens räddningstjänst bedömt som lämpligt. Den enskilda miljöfarliga verksamheten riskbedöms kvantitativt vid prövning- och omprövning av deras miljötillstånd.

Risken för en olycka med farligt gods bedöms som störst med gasolen och bränslet som förvaras inne på varvsområdet. Risken är förhöjd, men med riskreducerande åtgärder bedöms en acceptabel risk för övernattande gäster och kringboende kunna nås. Flytt av gasol och bränslelagring minimum 100 meter ifrån övernattningsrummen och säkerställande av att båtarna töms på bränsle inför långtidsförvaring reducerar risken för en olycka med brandfarliga ämnen. Icke brännbar fasad och takkonstruktion, direkthoppplat brandlarm och friskluftsintag för ventilationen riktat bort ifrån väg med farligt gods-transporter samt förvaring av gasol och andra bränslen reducerar konsekvenserna av en olycka. Se *PM Riskutredning* ss. 12 för detaljer avseende riskreducerande åtgärder.

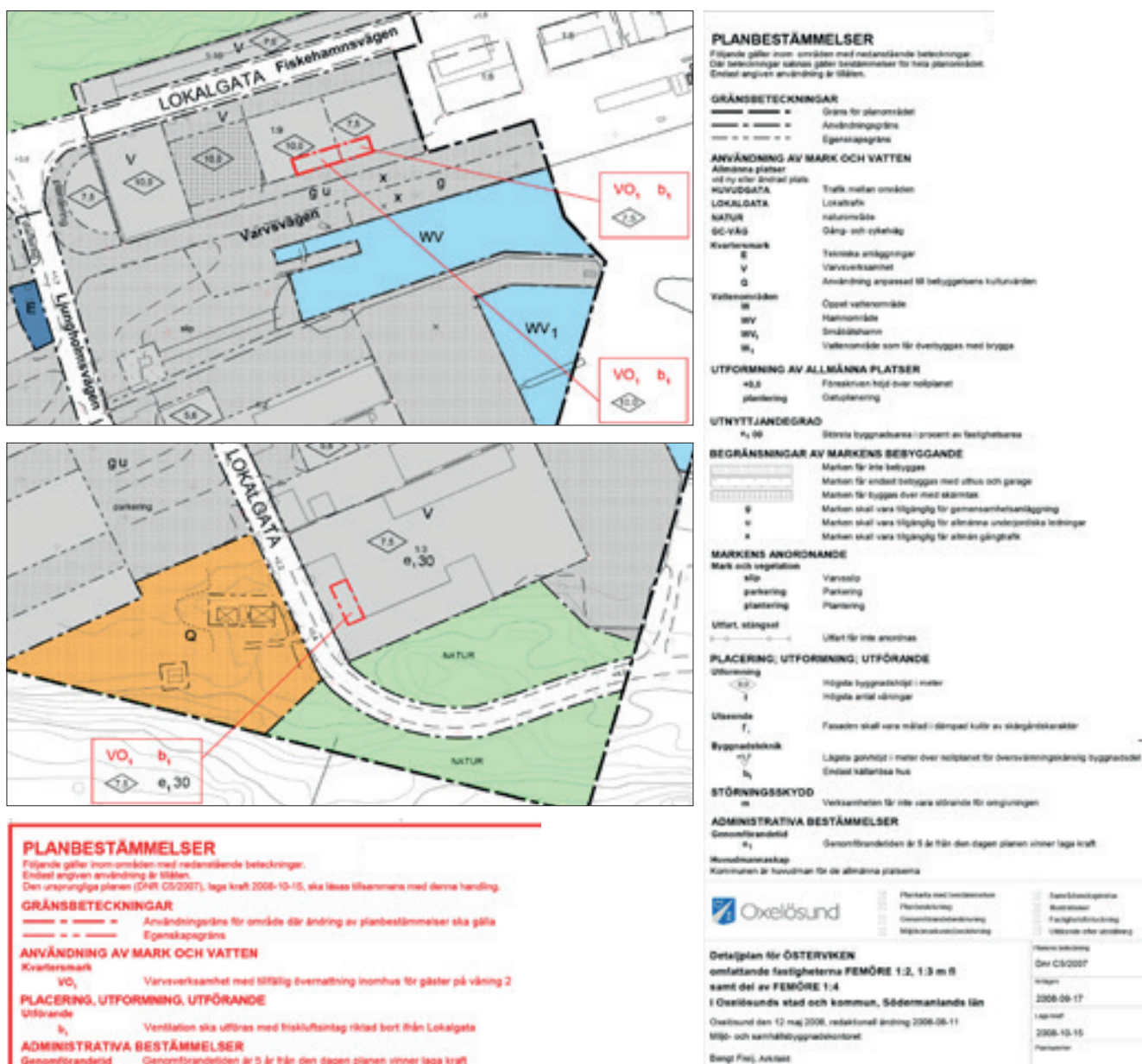
De farligt gods transporter som kommer att beröra området är så få till antalet att de bedöms innebära en acceptabel individrisk. Transporterna på farleden är belägna mer än 500 meter ifrån området för tillfällig övernattning och risken för en olycka som påverkar den tillfälliga övernattningen bedöms utifrån detta som mycket låg. Vid större förändringar i verksamheten på och i anslutning till området kan uppdatering av riskanalyser behöva utföras och därtill en översyn av detaljplanen. Övriga villkor för verksamheterna hanteras lämpligen i tillstånd/anmälan för aktuell verksamhet.

Bygglov för- eller i anslutning till tillfällig övernattning ska samrådats med räddningstjänsten.

## 5 PLANÄNDRING

Ändringen består av att en del av ett användningsområde med användningen **V Varvsverksamhet** kompletteras med användningsbestämmelsen **O<sub>1</sub> Tillfällig övernattning**. Den tillfälliga övernattningen är preciserad till att endast gälla inomhus, på våning 2 och endast som ett komplement till huvudanvändningen **V Varvsverksamhet**. Gränserna för planändringen redovisas i figur 11 nedan.

Den tillfälliga övernatthningens lokalisering nära farligt gods-transporter och inom **V Varvsverksamhet** kräver riskredu-cerande åtgärder, se s. 9. Därför har även en egenskapsbestämmelse om utförandet av ventilationen, **b<sub>1</sub>**, lagts till för att minska risken att giftig rök förs in i byggnaderna via friskluftsintagen för ventilationen.



Figur 11. Utsnitt ur plankartan där de två planändringsområdena syns som röda användningsgränser.

## Konsekvenser av planändringen

Prövning vid ändring av en detaljplan omfattar det som ändringen avser. Vid ändring av detaljplan görs inte någon fullständig lämplighets- och lokaliseringssprövning.

Planändringen innebär att verksamheter inom de aktuella områdena får hyra ut övernattningsrum anpassade till verksamheten då detta bland annat efterfrågas av verksamheternas långväga kunder, exempelvis i samband med reparationer och upptagning/sjösättning av båtar. Ett tidsbegränsat bygglov har tidigare möjliggjort detta. Med kompletteringen med användningen **O<sub>1</sub>** permanentas möjligheten för tillfällig övernattnings- **O<sub>1</sub>** och **b<sub>1</sub>** med tillhörande nya användnings- och egenskapsgränser har givits en röd färg på plankartan för att tydligt kunna utläsas som ändringar av plankartan.

Planändringarna innebär inte någon skillnad vad avser utformningen av allmänna platser, kvartersmarkens anordnande, utnyttjandegraden, begränsningar av markens bebyggande eller bebyggelsens placering.

I och med ändringen anpassas delen av detaljplanen till området öster om planområdet och skapar på så sätt ett enhetligt område inom vilket tillfällig övernattnings tillåts. Angränsande detaljplan i öster, *Österviken Fiskehamnen etapp 2, omfattande del av fastigheten Femöre 1:4 m.fl.* anger angränsande områden som *VHJ<sub>1</sub>RK<sub>1</sub> - Varvsverksamhet, handel, småindustri, kulturell verksamhet, tillfälliga övernattnings samt VH<sub>1</sub>JK<sub>1</sub> - Varvsverksamhet, handel, småindustri, tillfälliga övernattnings*.

Dialog bör i ett tidigt skede ske med Räddningstjänsten i bygglovsprocesserna i- och i anslutning till tillfällig övernattnings inom område med användningen V - varvsverksamhet.

## 6 DETALJPLANENS GENOMFÖRANDE

### Organisatoriska frågor

#### *Planförfarande*

Arbetet med ändring av detaljplanen handläggs enligt plan- och bygglagens regler om standardförfarande. Inkomna synpunkter under samråd och granskning sammanställs i ett granskningsutlåtande. Granskningsutlåtandet skickas ut till de som har inkommit med synpunkter under planprocessen. Tillfälle att ta del av- och lämna synpunkter på planförslaget ska finnas i samråds- och granskningsskedet.

#### *Tidplan*

Samråd juni-aug 2020

Granskning nov-dec 2021

Antagande kvartal1 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.

### Fastighetsrättsliga frågor

Planändringen innebär inga fastighetsrättsliga frågor.

### Ekonomiska frågor

#### *Kostnader för framtagandet av detaljplaneändringen*

Ändring av detaljplanen bekostas av exploatör genom planavtal.

## MILJÖ- OCH SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Nils Erik Selin  
Miljö- och samhällsbyggnadschef

Göran Deurell  
Planhandläggare

Antagen av Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden 2022-01-24 § 8

Laga kraft 2022-02-23



**ANTAGANDEHANDLING  
NORMALT PLANFÖRFARANDE**

**PLANBESKRIVNING**

**DETALJPLAN ÖSTERVIKEN  
MARINT CENTRUM I FISKEHAMNEN, ETAPP 1**

**OMFATTANDE DEL AV FASTIGHETEN FEMÖRE 1:4 SAMT FASTIGHETERNA  
FEMÖRE 1:2, 1:3, 1:9, 1:10  
I OXELÖSUNDS STAD OCH KOMMUN, SÖDERMANLANDS LÄN**

---

**PLANOMRÅDETS LÄGE**

Planområdet omfattar den inre delen (etapp 1) av Oxelösunds Fiskehamn med näromgivning; Djupviken, Djupviksberget samt område för båtuppläggningsplatser sydväst om Fiskehamnsvägen.

**BAKGRUND OCH SYFTE**

I Fiskehamnen återfinns idag marint anknutna verksamheter med reparationsvarv, båtförsäljning, båtservice, brygg- och vinteruppläggningsplatser för fritidsbåtar, kustbevakning, industriell verksamhet samt verksamhet inriktad på besöksnäring.

Fiskehamnens funktion som kommersiell fiskehamn har p.g.a. utfiskning förlorat alltmer av sin aktualitet. Fiskehamnen behöver upprustas och utvecklas för att möta morgondagens önskemål om främst utveckling av småbåtsanknuten verksamhet inom den första deletappen.

Fiskehamnens struktur behålls men förädlas avsevärt. Byggnader utan fast markförankring som exempelvis sjöbodas kan komma att flyttas efter behov. Hamnplanen byggs ut med särskild hänsyn till hur den upplevs från havet och centrum.

Den södra kajen och piren förändras, där kan t.ex. mindre byggnader placeras för fritidshamnsverksamheten och besöksnäringen. Hallområdet väster om Ljungholmsvägen byggs ut. En brygga prövas mellan Badhusviken och Österviken där större båtar kan förtöjas men också användas som promenadstråk. En värdefull nyckelbiotop invid Djupviken skall skyddas.

En utveckling av ett "Marint Centrum" medges inte i gällande detaljplaner, därför är en lämplighetsprövning genom detaljplanläggning nödvändig. Planområdets avgränsning har skett med hänsyn till gränsen för Femöre naturreservat och gällande detaljplaners avgränsning.

## **PLANPROCESSEN**

Ett detaljplaneprogram för Fiskehamnen tagits fram och ligger till grund för upprättande av föreliggande detaljplan. Normalt planförfarande tillämpas vilket innebär att detaljplanen ställs ut efter samråd. Kommunfullmäktige beslutar slutligen att anta detaljplanen.

## **HANDLINGAR**

Plankarta  
Denna beskrivning  
Genomförandebeskrivning  
Miljökonsekvensbeskrivning  
Markägarförteckning  
Illustration

## **GÄLLANDE PLANER mm**

### **Riksintresse**

Hela planområdet är riksintresse för naturvården och friluftsliv/turism vilket innebär att åtgärder inte får vidtas som hindrar ett utövande av de intressen som skyddas.

Nordost om planområdet ligger Oxelösunds hamn med tillhörande farleder klassat som riksintresse. En avgränsning av riksintresset Oxelösunds hamn har nyligen gjorts. Planområdets avgränsning i vattnet sammanfaller med gränsen för riksintresseområdet och området för den allmänna hamnen.

Planområdet ligger inom hamnens influensområde, som utgörs av det egentliga hamnområdet med omgivande områden, där hänsyn måste tas till hamnens drift och framtida utveckling vid planläggning och tillståndsprövning. Men den markanvändning som föreslås i detaljplanen bedöms inte att störa hamnens verksamhet och framtida utveckling.

Verksamheten inom hamnområdet kan påverka planområdet genom buller från fartyg och stuveriverksamhet. Området är utsatt för stoftnedfall från materialhantering och fordonsrörelser genom stuveriverksamheten. Rörelser från handelsfartyg och bogserbåtar kan orsaka vågsvall, kraftiga propellerströmmar och kollisionsrisker. Reglerna för att förtöja fartyg inom det angivna området skall tydliggöra riskerna med att ligga där och att det sker på villkor som gäller i en handelshamn.

### **Översiktsplan 2001**

Gällande översiktsplan, antagen av kommunfullmäktige 2002-06-19, anger att området är avsatt som utvecklingsområde med stor utvecklingspotential innebärande att en fördjupning av översiktsplanen ska utföras.

### **Fördjupad översiktsplan**

Fördjupning av översiktsplanen för Norra och Västra Femöre samt Ljungholmen, antagen av kommunfullmäktige 2004-06-16, redovisar området som delområde 1-A Österviken. Följande riktlinje antogs.

Området 1-A runt **Österviken** skall detaljplaneläggas och förädlas för att gynna hamn- och besöksverksamheter, samt skydda värdefull nyckelbiotop. Verksamheter som inte har den profil som skissas vid detaljplanering lokaliseras på annan plats. Fiskehamnens struktur behålls men förädlas avsevärt. Byggnader utan fast markförankring som exempelvis sjöbodar kan komma att flyttas efter behov. Hamnplanen byggs ut med särskild hänsyn till hur den upplevs från havet och centrum. Den södra kajen och piren förändras, där kan t.ex. mindre byggnader placeras för fritidshamnsverksamheten och besöksnäringen. Hallområdet väster om vägen byggs ut efter behov i etapperna 2-B ("Kanalen") och 2-F ("OMBK's hallområde"). Etappen 1-A samordnas med etapp 1-B ("OMBK:s hamn och österut") i fråga om utredning av eventuell brygga mellan Badhusviken och Österviken där större båtar kan förtöjas men också användas som promenadstråk.

### **Gällande Detaljplaner**

För södra delen av Fiskehamnen gäller detaljplan nr 1718, fastställd 1977, med användning för hamnändamål (småbåtshamn). För den norra delen av Fiskehamnsområdet gäller detaljplan nr 1741 fastställd 1985 med användning för hamnverksamhet och område för upplagsändamål. Inom det norra området har planändring skett 2001 genom detaljplan nr 1793, varvid den högsta tillåtna byggnadshöjden har ökats. Samtliga detaljplaner saknar genomförandetid.

Detaljplan nr 1718 är delvis inaktuell, planen bör revideras för att bättre fungera i framtiden. Detaljplan nr 1741 är inte längre lämplig att tillämpa då planen tillåter att ett område av stort ekologiskt värde bebyggs "Djupviksberget" och att ett vattenområde fylls ut för att skapa en kaj och bryggor i Djupviken. Området är bl.a. klassat som nyckelbiotop eller med stora naturvärden vilka saknar bindande skydd som förhindrar att skador uppkommer vid exploatering.

### **Planprogram**

Ett detaljplaneprogram för Fiskehamnen framtagits som grund för upprättande av föreliggande detaljplan. Samråd skedde under sommaren 2007. Kommunstyrelsen beslutade att med beaktande av samrådsredogörelsen godkänna programmet 2007-08-29 §106 som utgångspunkt för det fortsatta detaljplanearbetet inom den första deletappen.

### **Strandskydd**

Inom planområdet är strandskyddet upphävt.

### **Naturresevat**

Kommunfullmäktige beslutade 2006-05-31, med avgränsning enligt alternativ 4, att inrätta Femöre naturresevat för bevarande av skog och skydd av friluftsintrasse. Planområdet gränsar till naturresevatet i söder och väster.

## **BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN**

### **Befintlig bebyggelse**

Längs Fiskehamnsvägen återfinns båthallar, verkstads- och kontorsbyggnader samt f.d. servicebyggnader med anknytning till fiskehamnen.

Längs Ljungholmsvägen återfinns båthallar och varvsbyggnader. Torpet "Öster Femöre" förmodas vara ett av Oxelösunds äldsta, en del är möjligen byggd på 1600-talet. Ursprungligen hade boende på "Öster Femöre" någon form av sjötjänst i kombination med jordbruk och fiske. Idag används "Öster Femöre" för sommarboende.

### **Befintliga anläggningar**

Fiskehamnen etablerades ursprungligen intill hamnbassängens norra sida där kajanläggningar och servicebyggnader uppfördes från 1950-talets mitt. I hamnbassängens inre del anlades en slip och ett reparationsvarv för service av fiskeflottan. För att kunna ta emot större fiskebåtar utvidgades hamnen vid mitten av 1980-talet genom att Ekudden plansprängdes och en kaj "oceankajen" för högsjötrålare anlades mot Djupviken. Två pirar skyddar inloppet till hamnbassängen. En mindre hamnbassäng med begränsat vattendjup inom den stora Fiskehamnsbassängen har anordnats omedelbart öster om varvsområdet. Väster om Ljungholmsvägen har ett område iordningsställt för båtuppställning på mark och i båthallar. En gång- och cykelväg är anlagd längs Djupvikens strand med förbindelse genom skogen västerut till Badhusviken och Femörekanal.

En pumpstation för avlopp kombinerad med allmän gästtoalett finns intill Fiskehamnsvägen. Tryckavloppsledning är förlagd i Djupviken. En anläggning för omhändertagande av avlopp från båttoaletter finns i gästhamnen intill restaurang "Sailor".

Området försörjs med elektricitet via högspänningsledning västerifrån till transformatorstation intill korsningen Ljungholmsvägen – Varvsvägen.

Markförlagda telekablar finns inom planområdet.

### **Befintliga verksamheter**

Fiskehamnens funktion som kommersiell fiskehamn har p.g.a. utfiskning av fiskebestånden i Östersjön förlorat sin aktualitet. Idag bedriver endast en fiskare med Fiskehamnen som bas kommersiell fångst av "skräpfisk" i mindre skala. En tidigare isfabrik är nedlagd.

Inom planområdet återfinns verksamheter som främst hanterar reparation, underhåll, förvaring och försäljning av fritidsbåtar. Varvsverksamheten hanterar även mindre kommersiella fartyg genom en 200 tons slip. Inhyrt i varvsbyggnaderna finns andra verksamheter bl.a. elektronikmontering, dentalservice samt hantverksbod.

Ett fungerande äldre sågverk för sågning av bl.a. bordplankor vid renovering av båtskrov mm är uppställt intill Ljungholmsvägen vid slipen.

### **Vattenanvändning**

Fiskehamnens bassäng används i sin inre del för varvsanknuten verksamhet, främst torr- och sjösättning av båtar. I den yttre norra delen finns anlösningsplatser för fiskebåtar och Kustbevakning samt kaj- och bryggplatser för veteranbåtar och större fritidsbåtar. Den inre hamnbassängen nyttjas delvis som bas för OXSS jolleverksamhet. I den yttre södra delen finns ett större antal bryggplatser för



fritidsbåtar längs Ljungholmens norra strand. Djupvikens yttre del används för förtöjning av bogserbåtar som tjänstgör i Oxelösunds hamn. En ensfyr i botten på hamnbassängen styr inseglingen.

Oxelösunds kommersiella hamn är utpekad som riksintresse för sjöfarten enligt beslut av Sjöfartsverket 2001. Länsstyrelsen har avgränsat riksintresset som i tillämplig del överensstämmer med avgränsning av den allmänna hamnen. Enligt 3 kap 8§ miljöbalken ska områden som är av riksintresse för kommunikationsanläggningar skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

### **Teknisk försörjning**

Planområdet är idag delvis anslutet till kommunalt verksamhetsområde för vatten och avlopp. Pumpstation för tryckavlopp finns intill Fiskehamnsvägen. En tömningsstation för båttoaletter, belägen på den norra piren, är ansluten till avloppsnätet. Va-nätet bedöms som otillräckligt vid en större exploatering av området.

### **Energiförsörjning**

Området är inte anslutet till fjärrvärme. Förutsättningarna för fjärrvärmeanslutning bör utredas i det fortsatta planarbetet sett mot bakgrund av planerad framtida utbyggnad av bostäder på Femöre. En bunkringsstation för diesel återfinns intill den f.d. isfabriken vid norra kajen.

Elförsörjning sker via högspänningsledning med matning till transformatorstation belägen intill infarten till varvsområdet. Elnätet bedöms som otillräckligt vid en större exploatering av området. Leveranssäkerheten behöver även förstärkas genom möjlighet till rundmatning.

### **Topografi**

Planområdet utgörs i sin norra del av en markant, ca 20 meter hög bergsudde, Ekudden, som sticker ut från Femörelandets östra kust. Norr om udden återfinns Djupviken och i söder återfinns Österviken som övergår i en öst-västlig dalsänka på land. Vattendjupet i Österviken är som mest 4 meter intill kaj och i Djupviken 5 meter intill kaj.

### **Fornlämningar och byggnadsminnen**

Några kända fornlämningar finns inte inom detaljplaneområdet.

### **Vegetation**

Den ej exploaterade marken väster och norr om Fiskehamnsvägen utgörs av hållmarkstallskog. Inom den östra delen av Djupviksberget "Ekudden" återfinns en nyckelbiotop inventerad genom Skogsstyrelsen 1996. Nyckelbiotopen utgörs av en lövskogslund och innehåller ett bestånd värdefulla senvuxna ekar och s.k. pansarbarkstallar. Större träd värda att bevara har inmätts hösten 2006. Nyckelbiotopen bör lämnas orörd. Vegetationen norr om balthallsområdet fram till Fiskehamnsvägen utgörs av hållmarkstallskog utan särskilda värden.

### **Lokalklimat**

Lokalklimatet bedöms som gynnsamt i den inre fiskehamnen då omgivande bergsryggar ger gott skydd mot förhärskande vindriktningar. Området har mindre gott

skydd för ostliga vindar. Djupviken generas till viss del av sjögång vid sydostlig vind liksom av vågreflexer över Breviken från kajanläggningarna inom Oxelösunds Hamn, vilket stundtals ger upphov till krabb sjö i hamnbassängen.

### **Geologi**

Planområdet ligger till övervägande del på mark som utgörs av berg i höjdryggarna och sediment i mellanliggande dalgång. De geotekniska förhållandena är inte närmare undersökta.

### **Radon**

Några aktuella mätningar på radon i marken eller luften finns inte för planområdet. En mätning av radon rekommenderas innan etablering av verksamheter sker.

### **Befolkning**

Planområdet är idag inte permanentbebott.

### **Trafikbuller, störningar**

Planområdet är skyddat från störningar från trafik. Visst industribuller från hamnverksamheten stör området. Luftburet stoft förorsakade av hanteringen i hamnen och stålverkets verksamhet kan stundtals påverka planområdet beroende på vindriktning.

### **Gator, parkering, angöring**

Planområdet trafikmatas från motorvägen Nyköping – Oxelösund via Femörevägen – Fiskehamnsvägen. Fiskehamnsvägen har fram till korsningen med Ljungholmsvägen tillåten hastighet 70 km/h.

Till Ljungholmsvägen ansluter den norra hamnplanen, benämnd Varvsvägen. Denna del är ofta belastad av obehörig personbilstrafik som kommer i konflikt med hanteringen av småbåtar, främst vid kranlyft vilket innebär en olycksrisk.

Parkeringsplatser för allmänheten finns anvisade på den norra hamnplanen. Sommartid sker långtidsparkering på mark för båtuppställning väster om Ljungholmsvägen.

### **Kollektivtrafik**

Busshållplats finns vid korsningen Femörevägen - Mastvägen ca 1500 meter från planområdet.

### **Gång- och cykelvägar**

En gång- och cykelväg finns anlagd mellan gångbron över Femörekanal genom naturmarkspartiet söder om kanalen till Djupvikens strand där vägen anlagts på utfyllnad längs strandlinjen. Sörmlandsleden passerar området från norr via gångbron över Femörekanal, längs norra stranden vid Djupviken, bakom Pontona-byggnaden, längs Fiskehamnsvägen/Ljungholmsvägen förbi OXSS klubbhus söderut mot Femörehuvud. Separat gång- och cykelbana saknas längs Fiskehamnsvägen, vilken är skyltad för 70 km/tim.

### **Tillgänglighet**

Ingen förändring är planerad vad avser tillgängligheten till de befintliga byggnaderna. Vid ny-, om- eller tillbyggnad skall tillgänglighetskraven uppfyllas.

### **Skyddsrum**

Efter beslut i kommunstyrelsen 1999-08-30 ingår detaljplaneområdet i skyddsrumsområdet för Oxelösunds kommun. Vid nybyggnation skall det i samråd med länsstyrelsen undersökas och beslutas om skyddsrum skall byggas.

### **Markägförhållanden**

Kommunen äger huvuddelen av marken samt vattenområdet inom planområdet förutom fastigheterna Femöre 1:9 - 1:10 vilka är i privat ägo. Fastigheterna Femöre 1:2, 1:3 samt 1:8 är upplåtna med tomträtt. Viss övrig mark är upplåten med arrende eller genom hyresavtal, bl.a. hamnbassängen med kajer.

## **FÖRSLAGET**

### **Framtida utveckling**

Syftet med detaljplanens första etapp är att pröva förutsättningarna för utveckling av hantering av främst småbåtar. De i området verksamma företagen har framfört idéer för att kunna utveckla sina respektive verksamheter. Framförallt har nämnts utökning av ytor för bryggplatser och båtuppställning på land, såväl inomhus som under bar himmel.

I anslutning till planeringen av Gästhamnsområdet och bostäderna vid Femörekanal har möjligheterna till förbättrade kontakter mellan delområdena och Oxelösunds centrum och gamla Oxelösund studerats. Förslag finns till en gång- och cykelbana längs Fiskehamnsvägen samt en gångbrygga längs Djupvikens strand till Badhusviken. Underlag för kollektivtrafik i områdets närhet skapas genom utbyggnad av bostäder vid Femörekanal.

Fiskehamnsområdet delas in i tre verksamhetszoner tillika planetapper, en för varvsnäring runt den inre hamnbassängen och båtupplägningsområdet väster om Fiskehamnsvägen/Ljungholmsvägen, en för besöksnäring på hamnplanen runt skulpturen Stålheden samt en för båtsport runt OXSS klubbhus. Ljungholmen lämnas tillsvidare utanför den pågående etappvisa detaljplaneringen.

De varvsanknutna verksamheterna utvecklas inom befintliga tomtplatser samt genom nyexploatering och öppnande av nya båtupplägningsplatser i skogen väster om Fiskehamnsvägen/Ljungholmsvägen.

### **Bebyggelse**

En sammanhängande bebyggelse skapas längs Fiskehamnsvägen från korsningen med Ljungholmsvägen och österut. Den högsta industrihallen inom Femöre 1:9 byggs till med en lägre halvcirkelformad byggnad i två våningar mot Ljungholmsvägen, detta för att ge entrén till området en mer varierad karaktär.

I anslutning till ytterradien till den nya vägsträckningen av Fiskehamnsvägen som föreslås intill korsningen med Ljungholmsvägen föreslås en bågformad byggnad lämplig för båtanknuten verksamhet med behov av god exponering och tillgänglighet

för bilburna kunder. Parkering och kundentréer kan med fördel anordnas inom förgårdsmark mot gatan.

Inom fastigheterna Femöre 1:2 och 1:3 föreslås möjlighet för uppförande av ytterligare hallar för varvsverksamheten. Befintligt sågverk flyttas till delområdet för besöksnäring i anslutning till planerat fiskebåtsmuseum. Därmed skapas en internkommunikation till den norra kajen.

Inom befintligt båthallsområde föreslås att en ytterligare båthall kan byggas i den sydöstra delen. Längden på denna hall anpassas med hänsyn till det kulturhistoriskt intressanta torpet Öster Femöre. I fonden på det befintliga båthallsområdet mot väster utvidgas området fram till gräns för naturreservat.

Det befintliga torpet Öster Femöre är av stort kulturhistoriskt intresse och bör bevaras som kulturreservat med tillåten användning som inte inkräktar på själva bevarandet eller stör omgivningen.

### **Anläggningar**

Inom hamnbassängens inre del finns kajanläggning av relativt god beskaffenhet längs den norra sidan. Kajen längs den södra sidan är av sämre kvalitet och har även mer begränsat vattendjup. Varvsslip för fartyg upp till 200 ton och sjösättningsramp för mindre båtar finns längst inne i hamnbassängen. Samtliga dessa anläggningar kan behållas.

Längs Djupvikens strand mellan bogserbåtskajen och Femöre naturreservat i väster föreslås att befintlig vägbank ombyggs till kaj- eller brygganläggning. Denna är lämplig för att förtöja ett antal av de mindre fartyg som idag ligger i Fiskehamnen. En ca 350 meter lång gångbrygga föreslås mellan gästhamnen/Badhusviken och vägbanken. Gångbryggan ger möjlighet till en gen och attraktiv förbindelse mellan Oxelösunds centrum, Gästhamnen och Fiskehamnen. En första etapp av denna gångbrygga anvisas intill planområdets norra gräns.

Ytterligare båtuppläggningsplatser föreslås genom exploatering av skogsområdet norr om det nuvarande båthallsområdet. Genom denna åtgärd kan de idag befintliga markytorna för båtuppläggning mer än fördubblas.

### **Trafik, angöring, parkering**

Angöring med trafik sker via Fiskehamnsvägen. Vägen är idag skyltad för hastighet 70 km/h fram till korsningen med Ljungholmsvägen. Hastigheten bör skyltas om till 50 km/h samtidigt som körbanebreddens minskas till 6,0 meter och vägen förses med gång- och cykelbana 4,0 meter på den södra sidan. Vägkroppen kan även behöva förstärkas för att klara den utökade trafiken till och från planområdet.

En omläggning av Fiskehamnsvägen föreslås på en sträcka av ca 120 meter norr om korsningen med Ljungholmsvägen så att trafiken leds om direkt ut mot "Stålheden". Detta medför att önskad trafik inte onödigtvis leds in på varvsområdet via Varvsvägen.

Fiskehamnsvägens östra del utformas som en trädplanterad allégata med kantstensparkering på ömse sidor om vägen med början öster om planområdet.

Tillgängligt utrymme mellan fasaderna på båthallarna inom Femöre 1:10 och 1:9 är ca 13 meter. Inom detta utrymme skall en ca 2,5 meter bred GC-bana rymmas mot södra sidan av vägen samt en 5,0 - 6,0 meter bred körbana. Körbanekanten avgränsas med kantsten som vid behov görs överkörningsbar. Tillgängligt utrymme framför båthallen inom Femöre 1:10 uppgår med dessa mått till ca 5,5 - 4,5 meter vilket bedöms som tillräckligt för att få en trafiksäker miljö med tillräcklig uppsikt vid in- och uttransporter från båthallen inom Femöre 1:10.

Planteringar föreslås längs den västra kanten av den omlagda sträckan av Fiskehamnsvägen. Planteringar föreslås även längs Ljungholmsvägens västra kant på sträckan förbi båtupplägningsområdet.

Långtidsparkering kan ske främst sommartid inom båtupplägningsområdet närmast Ljungholmsvägen.

### **Teknisk försörjning**

Befintlig tryckavloppsledning via Djupviken har bedömts vara underdimensionerad och kan behöva ersättas med nytt landbaserat ledningsstråk som föreslås intill Fiskehamnsvägen i anslutning till planerad gång- och cykelbana.

Befintlig grupp fritidshus strax sydväst om planområdet har framfört önskemål om anslutning till kommunalt verksamhetsområde för vatten och avlopp. En möjlig anslutning är genom att anlägga nya ledningar inom båthallsområdet med anslutning till befintlig gångväg mot fritidshusen,

En säkring av spillvatten från båtbottentvätt liksom sliprester från renovering av båtbottnar skall utföras. Lämpligen sker detta i anslutning till hamnbassängens inre del. Uppställningsplatser för båtar bör även i möjligaste mån hårdgöras och ett dagvattensystem anläggas med sedimenterings- och reningsmöjlighet.

Befintlig luftledning för högspänd el skall markförläggas genom planområdet, eventuellt i anslutning till planerad GC-bana längs Fiskehamnsvägen. Befintlig transformatorstation intill båtupplägningsområdet behålls.

Förutsättningarna för att förse området med fjärrvärme kan underlättas av den planerade utbyggnaden av bostäder i anslutning till Femörekanal. Dragning av fjärrvärmekulvert kan lämpligen ske i samband med utbyggnad av VA-ledningar längs Fiskehamnsvägen.

### **Gemensam infrastruktur i form av kajer mm.**

Verksamheterna runt båthanteringen är beroende av en välfungerande infrastruktur, främst för angöring, förtöjning, torr- och sjösättning, båtvård, landtransporter och vinterförvaring. Dessa verksamheter är koncentrerade till Fiskehamnens inre del med tillgång till kajläge. Denna kajresurs finns endast i begränsad omfattning. Ett antal verksamheter med anknytning till båthantering är idag verkamma i området samtidigt som intresse har anmälts av externa aktörer att etablera sig i hamnen. En utveckling av ett välfungerande "Marint centrum" är helt beroende av hur den begränsade kajlängden kan utnyttjas och utvecklas.



Kommunen äger huvuddelen av mark- och vattenområdet inom hamnområdet samt kajanläggningar mm. Hamnverksamheten förvaltas idag av en entreprenör på uppdrag av kommunen. Idag sker upptagning och sjösättning av båtar med hjälp av en fast s.k. derrick-kran samt en stationärt uppställd mobilkran intill den norra kajen. Kajen är enligt uppgift förstärkt intill mobilkranläget. Längs den södra sidan finns en kajanläggning av sämre teknisk kvalitet. Vattendjupet är något grundare än längs den norra kajen. En tornkran med svängarm används för av- och påmastning av segelbåtar. Längst in i viken finns en 200 tons slip för torrsättning av mindre fartyg inför reparations- och underhållsarbeten på undervattensroppar. En mindre ramp ger möjlighet för torr- och sjösättning av mindre båtar med hjälp av trailer. En mastkran tillhörig OXSS finns invid den inre hamnbassängen.

Befintlig mobilkran föreslås ersatt med en s.k. "travellift" för torr- och sjösättning av båtar. Detta bedöms minska riskerna för olyckor avsevärt samtidigt som hanteringen av torrsatta båtar kan ske på ett rationellt och mindre resurskrävande sätt. För att möjliggöra detta krävs att befintlig derrick-kran flyttas och att en ca 20 meter lång körbar brygga anläggs parallellt med kajen i hamnbassängens innersta del.

Gemensam infrastruktur i form av kajer och hamnanläggning förvaltas gemensamt av de fastigheter som har nytta av infrastrukturen. Ansvar för gemensamhetsanläggningens anläggande, underhåll och drift vilar på de fastigheter som ingår i gemensamhetsanläggningen.

### **Störningar**

Området ligger i närheten av Oxelösunds kommersiella hamn och viss störning sker från denna verksamhet både när det gäller buller och stoft. Inom detaljplaneområdet kommer höga krav att ställas på verksamheterna när det gäller miljö- och riskfaktorer. Buller får inte överskrida riktlinjer för externt industribuller.

### **Risikanalys**

Lägsta golvhöjd för byggnader med känsliga verksamheter föreslås till +1,7 m med hänsyn till förväntade havsnivåförändringar och maximalt högvatten.

Inom Fiskehamnen hanteras dieseloilja inom befintlig bunkerdepå belägen strax utanför planområdet. Tanktransporter till bunkerdepån sker via Fiskehamnsvägen, dessa transporter bedöms som acceptabla ur säkerhetssynpunkt.

### **Tidplan**

Detaljplanen hanteras genom s.k. normalt planförfarande, vilket innebär att samråd föregår utställning innan kommunfullmäktige antar detaljplanen. Programsamråd har skett under juni 2007, samråd av deletapp 1 under hösten 2007, utställning våren 2008. Byggstart kan ske tidigast hösten 2008 inom etapp 1.

## **MEDVERKANDE**

Följande tjänstemän har deltagit vid framtagande av detaljplanen, trafik; Thomas Nygård (Msk), fastighets- och genomförandefrågor; Gunilla Marklund (Ksk), Maud Linder (Msk), kartfrågor; Ingrid Johansson, Anders Sundblad (Msk),

upplåtelsefrågor; Kurt Tengroth (OFAB), ledningsnätfrågor; Leif Runman (Oxelö Energi), kraftförsörjningsfrågor; Nils Rönkvist (Oxelö Energi), utvecklingsfrågor; Siw Johansson (ONYX). Lantmätare Bo Johansson har på konsultbas bidragit med sakkunskap rörande upplåtelsefrågor

Under arbetet har en informell arbetsgrupp deltagit med representanter för de verksamheter som är etablerade inom området. Gruppens sammankallande är Catarina Hagstrand, Oxelösunds Båtvär AB.

**Oxelösund, den 19 mars 2008**  
**Miljö- och samhällsbyggnadskontoret**

Redaktionell ändring efter utställning; byggrätt för båthall i fonden på befintligt båthallsområde utgår.

**Oxelösund den 11 augusti 2008**  
**Miljö- och samhällsbyggnadskontoret**



Bengt Freij

Arkitekt

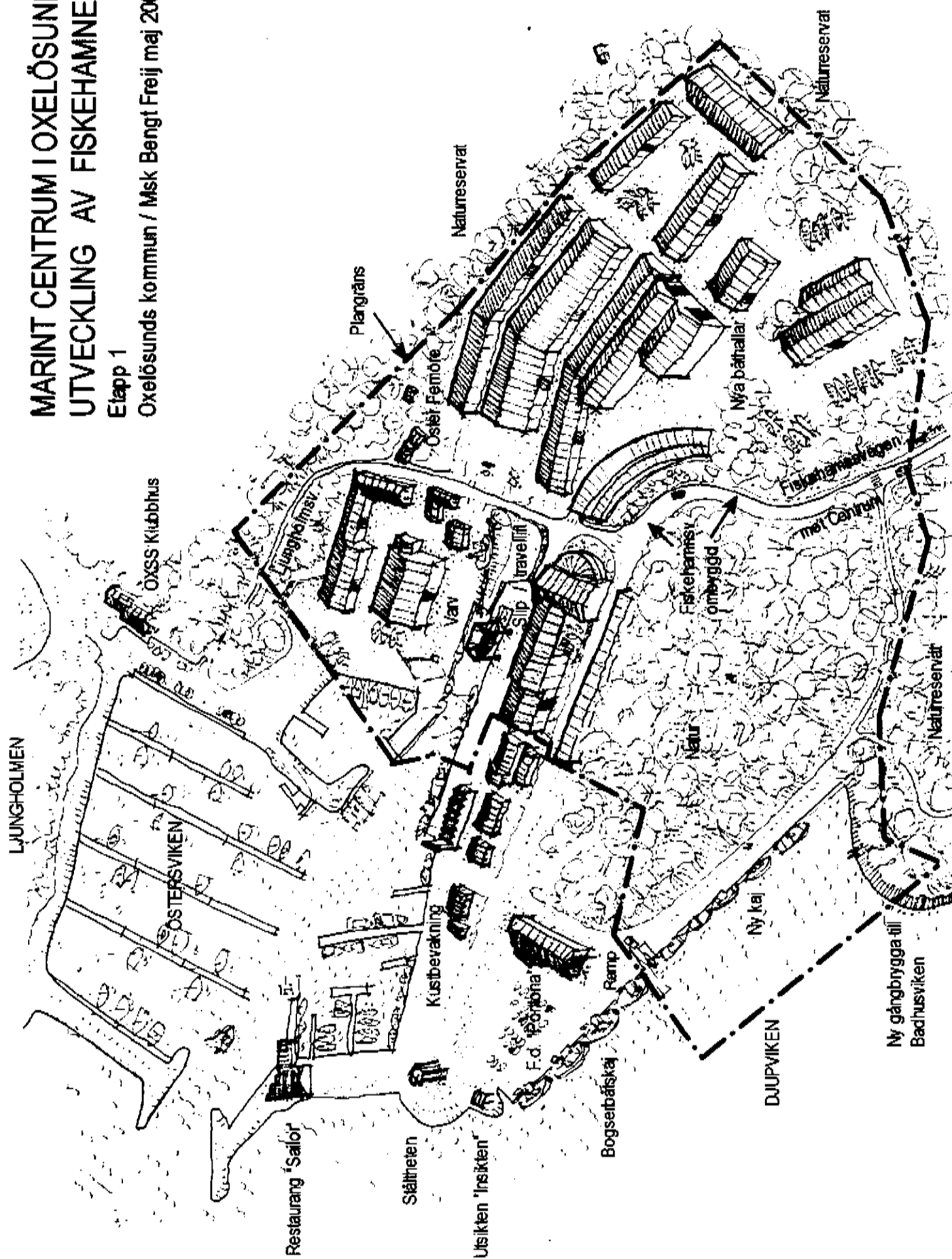
Tel: 0155-38 331

E-post: [bengt.freij@oxelosund.se](mailto:bengt.freij@oxelosund.se)

# MARINT CENTRUM I OXELÖSUND UTVECKLING AV FISKEHAMNEN

Elapp 1

Oxelösunds kommun / Msk Bengt Freij maj 2008



Datum  
2008-05-12

Diarienummer  
DNR C 2007 / 5

**ANTAGANDEHANDLING  
NORMALT PLANFÖRFARANDE**

**MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING**

**DETALJPLAN ÖSTERVIKEN**

**MARINT CENTRUM I FISKEHAMNEN, ETAPP 1**

**OMFATTANDE DEL AV FASTIGHETEN FEMÖRE 1:4 SAMT FASTIGHETERNA  
FEMÖRE 1:2, 1:3, 1:9, 1:10**

**I OXELÖSUNDS STAD OCH KOMMUN, SÖDERMANLANDS LÄN**

---

**SAMMANFATTNING**

Denna miljökonsekvensbeskrivning (MKB) belyser de miljökonsekvenser som det rubricerade detaljplaneförslaget medför. Detaljplanens syfte är att pröva förutsättningarna för varvsverksamhet i anslutning till Fiskehamnen.

Planområdet är beläget i Fiskehamnen på Femörelandet. Planområdet omfattar cirka 20 hektar. I huvudsak utgörs området av kuperad natur men också av en dalsänka använd för båtuppläggningsändamål samt Fiskehamnens inre del.

Ett nollalternativ beskrivs som ett jämförelsealternativ för ett scenario där planområdet inte planläggs för varvsverksamhet, kulturresevat samt naturmark. I ett nollalternativ kommer området fortsatt att kunna användas för befintliga verksamheter, samt att byggrätter i gällande detaljplaner utnyttjas fullt ut.

Trafiken i området bedöms öka i takt med att befintlig varvsverksamhet utvecklas. Föreslagen planläggning innebär inga stora förändringar för trafiken inom området.

Inom varvsområdet har sedan 1950-talet skett arbeten med fartyg och fritidsbåtar, vilket medfört att föroreningar från båtottenfärger, oljespill mm har samlats i mark och bottensediment. Det rekommenderas att mark och bottensediment analyseras och kontrolleras i samband med schakter och muddring.

Vägdagvatten och vatten från hårdgjorda ytor föreslås fördröjas samt renas. Särskilda platser för båtbottentvätt anordnas med uppsamling av föroreningar.

Landskapsbilden kommer att förändras inom skogspartiet norr om befintligt båtuppläggningsområde, en skyddszon med bevarad skogsmark föreslås mot Fiskehamnsvägen.

Områdets attraktion för det rörliga friluftslivet förbättras genom att gång- och cykelbana föreslås längs Fiskehamnsvägen samt en gångbrygga mellan Gästhamnen och Djupviken samt att fler platser för förvaring av fritidsbåtar kan tillskapas.

Det kulturhistoriskt intressanta torpet Öster Femöre bevaras.

Sex (6) miljö kvalitetsmål har hanterats och bedömts som relevanta för detta projekt.

## **ÖVERGRIPANDE PLANFÖRUTSÄTTNINGAR**

Planen omfattar en area på cirka 20 ha. I huvudsak berörs fastigheten Femöre 1:4, som ägs av Oxelösunds kommun. Flera andra fastigheter som ägs av kommunen, Kustbostäder, samt andra privata markägare berörs.

### **Översiktsplan 2001**

Gällande översiktsplan, antagen av kommunfullmäktige 2002-06-19, anger att området är avsatt som utvecklingsområde med stor utvecklingspotential innebärande att en fördjupning av översiktsplanen ska utföras.

### **Fördjupad översiktsplan**

Fördjupning av översiktsplanen för Norra och Västra Femöre samt Ljungholmen, antagen av kommunfullmäktige 2004-06-16, redovisar området som delområde 1-A Österviken. Följande riktlinje antogs.

Området 1-A runt Österviken skall detaljplanläggas och förädlas för att gynna hamn- och besöksverksamheter, samt skydda värdefull nyckelbiotop. Verksamheter som inte har den profil som skissas vid detaljplanering lokaliseras på annan plats. Fiskehamnens struktur behålls men förädlas avsevärt. Byggnader utan fast markförankring som exempelvis sjöbodar kan komma att flyttas efter behov. Hamnplanen byggs ut med särskild hänsyn till hur den upplevs från havet och centrum. Den södra kajen och piren förändras, där kan t.ex. mindre byggnader placeras för fritidshamnsverksamheten och besöksnäringen. Hallområdet väster om vägen byggs ut efter behov i etapperna 2-B ("Kanalen") och 2-F ("OMBK's hallområde"). Etappen 1-A samordnas med etapp 1-B ("OMBK:s hamn och österut") i fråga om utredning av eventuell brygga mellan Badhusviken och Österviken där större båtar kan förtöjas men också användas som promenadstråk.

### **Gällande Detaljplaner**

För södra delen av Fiskehamnen gäller detaljplan nr 1718, fastställd 1977, med användning för hamnändamål (småbåtshamn). För den norra delen av Fiskehamnsområdet gäller detaljplan nr 1741 fastställd 1985 med användning för hamnverksamhet och område för upplagsändamål. Inom det norra området har planändring skett 2001 genom detaljplan nr 1793, varvid den högsta tillåtna byggnadshöjden har ökats. Samtliga detaljplaner saknar genomförandetid.

Detaljplan nr 1718 är delvis inaktuell, planen bör revideras för att bättre fungera i framtiden. Detaljplan nr 1741 är inte längre lämplig att genomföra då planen tillåter att ett område av stort ekologiskt värde bebyggs och att ett vattenområde fylls ut för att skapa kaj och bryggor i Djupviken. Naturområdet är idag klassat som nyckelbiotop och med stora naturvärden vilka saknar bindande skydd som förhindrar att skador uppkommer vid exploatering.



## **Rikssintresse**

Hela planområdet är riksintresse för naturvården och friluftsliv/turism vilket innebär att åtgärder inte får vidtas som hindrar ett utövande av de intressen som skyddas. 4 kap i miljöbalken (MB) behandlar "Särskilda bestämmelser för hushållning med mark och vatten för vissa områden i landet" som gäller för högexploaterad kust. Oxelösund tillhör dessa berörda områden. Bedömningen är att planområdet ingår som en del i ett redan etablerat hamn- och varvsområde och ligger i linje med kommunens satsning på uppbyggande av ett marint centrum.

Nordost om planområdet ligger Oxelösunds hamn med tillhörande farleder klassat som riksintresse. En avgränsning av riksintresset Oxelösunds hamn har nyligen gjorts. Planområdets avgränsning i vattnet har tagit hänsyn till gränsen för riksintresseområdet och området för den allmänna hamnen.

## **NOLLALTERNATIV**

Nollalternativet är ett jämförelsealternativ som beskriver ett scenario där föreslaget område inte planläggs för varvsändamål. Nollalternativet beskrivs för att visa på de konsekvenser som med tiden bedöms uppstå. I nollalternativet kommer ingen ny mark att exploateras för varvsändamål, förutsatt att bygglov ej medges med stöd av gällande detaljplaner. Skulle däremot bygglov beviljas enligt gällande detaljplaner kommer naturmarkspartiet med nyckelbiotop i planområdets norra del att ersättas av utvidgat hamnområde, samt att Djupvikens vattenområde används för kaj- och brygganläggning.

Trafiken i området bedöms öka måttligt i takt med att befintlig verksamhet utvecklas.

Tunga transporter kommer fortsatt att transporteras längs Femörevägen. Trafiken kommer att gå kvar på Fiskehamnsvägen och blandas med interntrafik, gående och cyklande.

Rörande kulturmiljön så innebär ett nollalternativ inget intrång kring torpet Öster Femöre.

Det gröna stråket genom planområdet ger förutsättningar för ett rörligt friluftsliv, promenadstråk och Sörmlandsleden under förutsättning av att bygglov enligt gällande detaljplaner inte medges. Skulle bygglov däremot medges kommer skogspartiet norr om Fiskehamnsvägen inklusive nyckelbiotop att omvandlas till hamnområde och Djupviken delvis fyllas ut.

## **PLANERAT PROJEKT**

Inom planområdet planeras etablering av ytterligare verksamheter med anknytning till varvsverksamhet innebarande hantering och försäljning av fritidsbåtar mm. Åtgärder vad gäller väg- och vattenbyggande föreslås för att underlätta ett framtida brukande av planområdet. Ett skogsområde norr om båthallsområdet bebyggs för varvsändamål. Ett bergsområde intill Djupviken bevaras som naturmarksområde.

## **MARKANVÄNDNING**

Planområdet är beläget på Femörelandet i Fiskehamnens inre del. Området genomkorsas av Fiskehamnsvägen / Ljungholmsvägen.

Nollalternativet innebär att markanvändningen utgörs av varvsanknuten verksamhet samt icke planlagd naturmark.

Planförslaget innebär att omkring 10 ha av planområdet planläggas för varvsändamål (betecknat V på plankartan). Berget mot Djupviken med nyckelbiotop bevaras som naturområde (NATUR). Likaledes bevaras skyddszoner längs Fiskehamnsvägen och Ljungholmsvägen som naturområde. Ett mindre område runt torpet Öster Femöre avsätts som kulturresevat. Vattenytan ingående i detaljplaneområdet används för varvsverksamhet. Vattenytan i den inre hamnlagunen används som småbåtshamn.

## **MARKFÖRHÅLLANDEN**

Marken är kuperad inom området och de norra och västra delarna ligger på nivåer mellan cirka +20 som högsta punkt. Berg i dagen dominerar inom planområdet.

I de södra delarna utgörs marken av en dalgång som övergår i Östervikens vatten. Marken är till stora delar utfylld. Under fyllningen och på övriga delar av området består jorden överst av lera med varierande mäktighet.

## **TRANSPORTER**

### **Trafik**

Nollalternativet innebär att Fiskehamnsvägen, Ljungholmsvägen och Varvsvägen utgör befintligt gatunät inom planområdet. Trafiksiffrorna är relativt låga. Idag samsas tung trafik, viss intern trafik med oregistrerade fordon, lokaltrafik samt gång- och cykeltrafik på vägnätet vilket medför konflikter.

Planförslaget innebär att den planerade utbyggnaden av hamnverksamheterna medför att trafiken ökar i begränsad omfattning.

### **Cykelvägar**

Nollalternativet innebär att området nås via gång- och cykelväg (Sörmlandsleden) genom skogen mellan Gästhamnen och Djupviken.

Planförslaget innebär att gång- och cykelbana byggs ut längs Fiskehamnsvägen med förbindelse till Femörevägen. En gångbrygga föreslås längs Djupvikens strand som förbindelse till Gästhamnen.

### **Kollektivtrafik**

Nollalternativet innebär att busshållplats finns vid korsningen Femörevägen - Mastvägen ca 1500 meter från planområdet. I samband med utbyggnaden av bostadsbebyggelse inom norra Femöre skapas underlag för att förlänga busslinje i en första etapp till Alskärsvägens anslutning till Fiskehamnsvägen ca 1000 meter från planområdet. .

Planförslaget innebär att framtida förlängning av busslinje till Fiskehamnen inte möjliggörs.

## **Transporter med farligt gods**

Vägnätet inom planområdet är inte utsett som primär transportled för farligt gods.

Nollalternativet innebär att transporter av dieselolja till befintlig bunkerdepå i Fiskehamnen sker via Femörevägen och Fiskehamnsvägen. Riskerna för olyckor med farligt gods bedöms som små.

Planförslaget innebär att fortsatta transporter med dieselolja möjliggörs. Riskerna med dessa transporter kan förväntas minska ytterligare genom den föreslagna omläggningen av korsningen Fiskehamnsvägen – Ljungholmsvägen.

## **BULLER**

Buller, så kallat önskat ljud, har en negativ inverkan på boendemiljön och livskvaliteten. Trafiken på vägarna är den vanligaste bullerkällan. Det finns inga bindande siffror för tillåtna/otillåtna bullernivåer från trafik men riksdagen har fastställt riktvärden.

Ljudnivån mäts i dB(A). Ekvivalent ljudnivå är en typ av medelljud, exempelvis under ett dygn. Maximal ljudnivå anger det högsta ljudnivån under en tidsperiod.

För byggnader inom område för varvsverksamheter gäller att byggnader ska vara utformade så att 40 dBA ej överskrids i arbetslokaler för ej bullrande verksamhet. För externt industribuller gäller riktvärden enligt allmänna råd (SNV RR 1978:5 rev. 1983).

Planförslaget innebär att trafikökningen efter genomförandet av detaljplanen bedöms vara marginell liksom ökningen av trafikbullernivåerna.

## **FÖRORENINGAR I MARK OCH VATTEN**

Inom varvsområdet har sedan 1950-talet skett arbeten med fartyg och fritidsbåtar, vilket medfört att föroreningar från båtbottnfärger, oljespill mm har samlats i mark och bottensediment. Marken runt en av "oljebodarna" inom båthallsområdet väster om Ljungholmsvägen sanerades år 2004.

Nollalternativet innebär att markföroreningarna fortsätter att öka och ansamlas okontrollerat i mark och bottensediment.

Planförslaget innebär att ytor för rustning av båtar på land sker på hårdgjorda ytor. Vägdragvatten och vatten från hårdgjorda ytor föreslås fördröjas samt renas genom sedimentation i bassäng. Särskilda platser för båtbottentvätt anordnas med möjlighet till uppsamling av föroreningar från bottenfärg mm.

Det rekommenderas att mark och bottensediment analyseras och kontrolleras i samband med schakter och muddring. Vid eventuell markförsäljning övertar köparen behandlingsansvaret för sanering av förorenad mark.

## **LANDSKAPSBILD**

Nollalternativet innebär att om gällande detaljplan genomförs kommer befintligt naturmarksparti inklusive nyckelbiotop att omvandlas till hamnområde. Detta bedöms påverka landskapsbilden negativt sedd från stadens centrala delar.

Planförslaget innebär att landskapsbilden kommer att förändras inom skogspartiet norr om befintligt båtuppläggningsområde, en skyddszon med bevarad skogsmark föreslås mot Fiskehamnsvägen. Befintligt naturmarksparti inklusive nyckelbiotop lämnas orört vilket innebär att landskapsbilden sedd från stadens centrala delar inte påverkas.

## **NATURMILJÖ**

På den norra delen av Femöre, strax söder om småbåtshamnen, utbreder sig flera stora hållmarkstallskogar som omgärdas av yngre - medelålders, mestadels välskötta barrskogar. Området utgörs till stor del av bergbunden och lågproduktiv impedimentmark med bitvis mycket kuperade och branta partier. På flera ställen uppträder storblockig mark samt stora och långsträckta lodytor. Tallarna på hållmarken uppvisar ålder på 200 – 300 år, är spärrgreniga och har tydlig pansarbark. Död ved i form av lågor och torrträd uppträder allmänt. Signalarten talticka växer här allmänt på de gamla tallarna. Hållmarkstallskogarna ger med sina gamla senvuxna träd ett naturskogsartat intryck.

På udden mot Breviken är marken mer produktiv och här förekommer en rikligt grov och ur naturvårdssynpunkt mycket värdefull tallskog. Nära Fiskehamnen, finns ett mindre område med gamla senvuxna tallar och ekar, området är utpekad som nyckelbiotop. Ett flertal av ekarna är ihåliga och kan förväntas ha stora entomologiska värden. Signalarten gulpudrad spiklav och rostfläck växer här på flera träd. Här finns också några miniatyrmossar med skvatram och tuvull som karaktärsarter i fältskiktet. I västra delen växer en cirka 80-årig granskog. I brynen mot Femörevägen kan man bland annat hitta gråal, som troligen naturaliserats från träd som odlas i tätorten. Gråalen har inga naturliga förekomster i denna del av Sörmland.

Nollalternativet innebär att naturområdet med nyckelbiotop omvandlas till varvsområde enligt gällande detaljplan. Planalternativet innebär att denna byggrätt omfördelas så att naturområdet med nyckelbiotop bevaras.

## **KULTURMILJÖ**

Längs Ljungholmsvägen återfinns båthallar och varvsbyggnader. Torpet "Öster Femöre" förmodas vara ett av Oxelösunds äldsta, en del är möjligen byggd på 1600-talet. Ursprungligen hade boende på "Öster Femöre" någon form av sjötjänst i kombination med jordbruk och fiske. Idag används "Öster Femöre" för sommarboende. Några kända fornlämningar finns inte inom detaljplaneområdet.

Nollalternativet innebär att torpet helt saknar skydd enligt gällande detaljplan då bestämmelsen allmän plats – park gäller. Planalternativet innebär att ett ändamålsenligt skydd införs i form av bestämmelse om kulturresevat.

## **FRILUFTSLIV**

Skogen på norra Femöre är lätt tillgänglig och besöks särskilt under bär- och svampsäsong. Flera stigar i öst-västlig riktning visar att området utnyttjas för promenader och annan rekreation. I skogen längs en av stigarna finns en gammal vilobänk. Även om skogen till viss del utnyttjas av friluftslivet, ligger intresset för den

tydligt i skuggan av andra områden på Femöre, t.ex. Femörehuvud, där huvuddelen av de hitresande söker sina stigar.

Ett Femöre stråk för att nå Femöre från centrum är en del av grönstrukturplanen för Oxelösund som ger en mer sammanhängande grönstruktur. Femöre är idag ett välkänt område för rekreation men det skulle kunna nås på ett enklare och trevligare sätt, särskilt för de som promenerar och cyklar. Förslaget är därför att utveckla en strand- och skogspromenad ända från centrum och Stenvik till Femöre. Tillgängligheten till Femöre ska öka för gående och cyklister genom en särskild gång- och cykelbana. Vandringsleden Sörmlandsleden, som är en av Sveriges längsta natur- och kulturvandringsleder, korsar området.

Nollalternativet innebär att fortsatt blandning av och konflikter mellan olika trafikslag sker. Planalternativet innebär att separat gång- och cykelbana längs Fiskehamnsvägen byggs ut, gångbrygga längs Djupviken byggs samt att konflikter mellan olika trafikslag minimeras.

## **VA-LEDNINGAR OCH DAGVATTEN**

Delar av varvsområdet är anslutet till kommunala vatten- och avloppsledningar. Tryckavloppsledning förbinder området under Djupviken med kommunens huvudnät.

Vägdagvatten leds ut över gräsbevuxna väglänter för översilning och infiltration. Vatten som inte hinner infiltrera i befintlig mark leds via vägdiken till Österviken.

Dagvatten från tomtmark omhändertas lokalt genom översilning/infiltration och fördröjning/rening i dammar innan det leds vidare ut i Östersjön.

Dagvatten från väg-, och parkeringsytor samt ytor för varvsverksamhet kan vara förorenat av stenmjöl, bindemedel, tungmetaller, oljeprodukter och salt. Föroreningarna kommer att avsättas lokalt i gräsytor, diken och sedimenteringsdammars.

En effekt av förorenat dagvatten är att sediment från sedimenteringsdammars bör analyseras innan bortforsling sker. Konsekvensen kan bli att sedimentet inte får deponeras utan måste renas.

## **UPPFÖLJNING AV MILJÖKVALITETSMÅL**

Riksdagen har antagit mål för miljökvaliteten inom 16 områden. Nedan beskrivs kortfattat om planläggningen motverkar eller medverkar till uppfyllelse av de nationella miljömålen. Av de 16 miljökvalitetsmål som antagits anses följande sex relevanta att diskutera i detta projekt.

### **Begränsad klimatpåverkan**

Halten av växthusgaser i atmosfären ska i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Målet ska uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras. Sverige har tillsammans med andra länder ett ansvar för att det globala målet kan uppnås.

### **Måluppfyllelse**

En etablering av nya varvsverksamheter inom planområdet innebär sannolikt att utsläppsmängder av skadliga växthusgaser ökar, dock i begränsad omfattning.

### **Frisk luft**

Luften skall vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas.

### **Måluppfyllelse**

Transportsektorn bidrar med cirka 80% av kväveutsläppen och cirka 30% av svavelutsläppen som bedöms härröra från Sverige. Vägtrafikens andel av de totala svavelutsläppen i Sverige är dock mindre än cirka 5%. En stor andel av både de totala kväve- och svavelutsläppen bedöms härröra från källor utomlands.

### **Bara naturlig försurning**

De försurande effekterna av nedfall och markanvändning skall understiga gränsen för vad mark och vatten tål. Nedfallet av försurande ämnen skall heller inte öka korrosionshastigheten i tekniska material eller kulturföremål och byggnader.

### **Måluppfyllelse**

Likt miljö kvalitetsmålet Frisk luft är det främst biltrafiken som lokalt bidrar med svavel- och kväveutsläpp. Etableringen av nya verksamheter innebär ett utökat trafikarbete och att halterna lokalt kan öka genom ökade transporter. Ökningsgraden bedöms vara liten, varför någon risk för människors hälsa föreligger inte på grund av utsläpp till luften i samband med nya verksamheter inom planområdet

### **Levande sjöar och vattendrag**

Sjöar och vattendrag skall vara ekologiskt hållbara och deras variationsrika livsmiljöer skall bevaras. Naturlig produktionsförmåga, biologisk mångfald, kulturmiljövärden samt landskapets ekologiska och vattenhushållande funktion skall bevaras samtidigt som förutsättningar för friluftsliv värnas.

### **Måluppfyllelse**

Nya verksamheter inom planområde bedöms bidra till en oförändrad vattenkvalitet i havet genom att lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) tillämpas inom området. Det vatten som kommer att belasta omgivningen och Östersjön är vatten som fördröjts och renats. Breddningar, det vill säga att orenat dagvatten släpps ut i omgivande mark, kan förekomma till exempel vid ett mycket kraftigt regnfall.

### **Hav i balans samt levande kust och skärgård**

Västerhavet och Östersjön skall ha en långsiktigt hållbar produktionsförmåga och den biologiska mångfalden skall bevaras. Kust och skärgård skall ha en hög grad av biologisk mångfald, upplevelsevärden samt natur- och kulturvärden. Näringar, rekreation



och annat nyttjande av hav, kust och skärgård skall bedrivas så att en hållbar utveckling främjas. Särskilt värdefulla områden skall skyddas mot ingrepp och andra störningar.

### **Måluppfyllelse**

Föreslagen detaljplan innebär att naturmark tas i anspråk för båtuppläggning. Marken som idag är orörd natur kommer att plansprängas och iordningställas för varvsändamål.

Samtidigt bevaras ett större naturmarksparti innehållande nyckelbiotop intill Djupviken. Detta område är avsett att i gällande detaljplan omvandlas till varvsområde. Ett bevarande av detta område har även en stor betydelse för landskapsbilden sedd främst från Oxelösunds centrala delar liksom från hamninloppet.

Omvandlingen av området från fiskehamn till varvsverksamhet innebär att förutsättningarna för ett kommersiellt fiske begränsas. Varvsnäringen bidrar till utveckling av det båtburna rörliga friluftslivet i skärgården.

Ett område för kulturresevat avsätts runt det kulturhistoriskt intressanta torpet Öster Femöre.

### **God bebyggd miljö**

Städer, tätorter och annan byggd miljö skall utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden skall tas tillvara och utvecklas. Byggnader och anläggningar skall lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas. Följande delmål berörs:

En långsiktigt hållbar bebyggelsestruktur där tätorterna består av varierat utbud av bostäder, arbetsplatser, service och kultur. Säker och trygg miljö för ökat gående och cyklande. Bevarande och brukande av den befintliga miljöns karaktär och estetiska värden. Bevara och utveckla tätorternas värdefulla grönska- och vattenområden och de tätortsnära rekreativområdena.

Kulturmiljön inventeras och värderas. Detaljplaner uppdateras för att ge kulturmiljöer ett adekvat skydd.

### **Måluppfyllelse**

Planeringen av området har utgått från att befintliga natur- och kulturvärden, ska så långt som möjligt bevaras och integreras i planen. Planläggningens syfte är att omfördela mark för varvsverksamhet vilket innebär att mindre värdefulla delar av naturmark tas bort medan mer värdefulla sparas. Landskapets karaktär sett från sjösidan påverkas inte nämnvärt. Möjligheterna för allmänheten att gå och cykla till / genom området ökar, vilket även ökar tillgängligheten till omgivande friluftsområde. Ett område för kulturresevat avsätts runt det kulturhistoriskt intressanta torpet Öster Femöre.

## **MILJÖPÅVERKAN I BYGGSKEDET**

Byggandet påverkar under byggtiden bland annat mark, vegetation och befintliga verksamheter genom tillfälliga åtgärder av olika slag. Vägar kan komma att behövas stängas under kortare perioder, vilket kan leda till tillfälliga effekter på andra vägar i närområdet. Temporära upplag av massor och etableringsplatser för fordon och

maskiner samt buller och damm medför även stora störningar för verksamheter och miljö mm.

En viktig faktor att beakta är framförallt buller- och vibrationsstörningar från olika typer av entreprenadmaskiner och sprängningar. Naturvårdsverket och socialstyrelsen har givit ut råd och anvisningar för buller från byggarbetsplatser, vilka ska ligga till grund för arbetet i detta avseende.

Följande åtgärder av generell karaktär kan vidtas för att minimera störningar:

- Sidoupplag för massor planeras till platser där störningar på miljö och från transporter blir små.
- Bygg transporter nära bostadshus regleras till tider som bl a innebär att rekommenderade bullernivåer följs.
- Kemikalier förvaras på hårdgjorda ytor med vattentätt material och på mindre känsliga platser.
- Bebyggelse och brunnar besiktigas före och efter sprängningsarbeten. Vattenkvaliteten kontrolleras i brunnar och i ytvatten, som kan utsättas för föroreningar från byggnationen.
- Bränslen av miljöklass 1, återvinningsbara oljor mm föreskrivs för maskiner och fordon och i övrigt föreskrivs så långt som möjligt miljögodkända produkter.
- Restprodukter och tillfälliga avlopp hanteras enligt föreskrifter från kommunen.
- Finns lämpliga produkter för återbruk bör dessa användas. (Möjligheten att återanvända återvunna massor är beroende av tillgången inom rimliga transportavstånd vid utbyggnadstillfället).
- Bullerskyddsåtgärder, vilka kan reducera störningar, byggs om möjligt före bulleralstrande aktiviteter.
- Skydd av värdefull vegetation t ex stora solitära träd föreskrivs och kan eventuellt förenas med vite.
- Grumling av vatten, betongspill mm undviks.

## **UPPLAG OCH DEPONIER**

Under byggskedet behövs ofta mellanlagringsplatser för massor. Överskottsmassor av dålig kvalitet som inte kan användas måste deponeras i permanenta deponier. Platser för denna typ av deponier måste sökas då volymen och platsen för uppkomst är känd.

## **RISKER OCH UTSLÄPP**

I samband med att planområdet iordningställs som varvsområde kommer större volymer berg att tas ut. Sprängningar, schaktning och transporter med dumptrar kommer att vara dominerande. Upplag och mellanlagring av berg kommer att ta mark i anspråk.

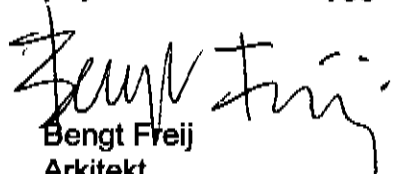
I samband med sprängningar kommer stora mängder av framförallt kväve att frigöras. Kväve har en gödande effekt på mark och vatten.

## MEDVERKANDE

Denna miljökonsekvensbeskrivning har upprättats av Bengt Freij, Msk efter samråd med Patrik Holmer, Msk.

Oxelösund den 12 maj 2008

Miljö- och samhällsbyggnadskontoret



Bengt Freij

Arkitekt

Tel: 0155-38 331

E-post: [bengt.freij@oxelosund.se](mailto:bengt.freij@oxelosund.se)

**ANTAGANDEHANDLING  
NORMALT PLANFÖRFARANDE**

**GENOMFÖRANDEBESKRIVNING**

**DETALJPLAN ÖSTERVIKEN  
MARINT CENTRUM I FISKEHAMNEN, ETAPP 1**

**OMFATTANDE DEL AV FASTIGHETEN FEMÖRE 1:4 SAMT FASTIGHETERNA  
FEMÖRE 1:2, 1:3, 1:9, 1:10  
I OXELÖSUNDS STAD OCH KOMMUN, SÖDERMANLANDS LÄN**

---

**ORGANISATORISKA FRÅGOR**

**Tidplan**

Detaljplanen hanteras genom s.k. normalt planförfarande, vilket innebär att samråd föregår utställning innan kommunfullmäktige antar detaljplanen. Programsamråd har skett under juni 2007, samråd kring etapp 1 sker under hösten 2007, utställning våren 2008. Byggstart kan ske tidigast hösten 2008.

**Genomförandetid**

Genomförandetiden är 5 år räknat från datum för detaljplanens lagakraftvinnande.

**Ansvarsfördelning och huvudmannaskap**

Kommunen ansvarar för utbyggnad / upprustning och drift av gator, gångvägar och naturmark inom allmänplatsmark. Som allmän platsmark betraktas även vattenområde tillåtet för överbyggnad med gångbrygga mellan Djupviken och Gästhamnen.

För vissa gemensamhetsanläggningar på kvartersmark ansvarar de fastigheter som ingår i gemensamhetsanläggningen.

Befintliga och tillkommande fastighetsägare ansvarar för genomförandet inom kvartersmark.

**Avtal**

Exploateringsavtal avses träffas mellan kommunen och fastighetsägarna / exploatörerna inom området.

**FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR**

**Fastighetsbildning**

Kommunen äger huvuddelen av marken samt vattenområdet inom planområdet förutom fastigheterna Femöre 1:9 - 1:10 vilka är i privat ägo. Fastigheterna Femöre 1:2, 1:3 är upplåtna med tomträtt. Viss övrig mark är upplåten med arrende eller genom hyresavtal, bl.a. hamnbassängen med kajer.

Fastigheterna Femöre 1:2, 1:3, 1:9, 1:10 ges möjlighet till utökad fastighetsareal.

Befintligt och utvidgat område för båthallar mm i planområdets västra del kan uppdelas i flera fastigheter. Beroende på hur fastighetsbildningen sker kan fastighetstillfarter lösas genom inrättande av gemensamhetsanläggning alternativt servitut.

### **Gemensamhetsanläggning**

Olika alternativ har skisserats till ägande och förvaltning av infrastrukturen för anöring, förtöjning, torr- och sjösättning och landtransport av båtar.

Gemensam infrastruktur i form av del av kajer och hamnanläggning förvaltas gemensamt av de fastigheter som har nytta av infrastrukturen. Ansvar för anläggande av gemensamhetsanläggningen, dess underhåll och drift vilar på de fastigheter som ingår i gemensamhetsanläggningen.

Beroende på hur fastighetsbildningen sker inom befintligt och utvidgat område för båthallar mm i planområdets västra del kan fastighetstillfarter lösas genom inrättande av gemensamhetsanläggning.

### **Ledningsrätt**

Vissa allmänna ledningar samt anordningar för bl.a. dagvattenrening förläggs på kvartersmark med ledningsrätt.

### **EKONOMISKA FRÅGOR**

Exploateringsekonomi bedöms vara relativt gynnsam, bl.a. genom att viss infrastruktur finns utbyggd i området. Vissa förstärkningar av vägar eller dubbleringar av ledningsnät för el och VA krävs. Bergschakt krävs för utvidgning av område för båtuppställning. Hårdgörande av markytor, omhändertagande av förorenat dagvatten mm krävs vid båtuppställningsplatser. Komplettering med gång- och cykelväg längs Fiskehamnsvägen krävs liksom en mindre omläggning av vägen invid korsningen med Ljungholmsvägen. Kajanläggning längs Djupviken och gångbrygga mot Badhusviken ingår även. Befintliga och tillkommande fastighetsägare ansvarar för genomförandet på kvartersmark.

Vid försäljning av mark övertar köparen behandlingsansvaret för sanering av förorenad mark, detta regleras vid upprättande av köpeavtal.

För planens genomförande under utbyggnadstiden kommer allmänna medel att behöva avsättas för

- projektering och utbyggnad av anläggningar inom allmän plats
- projektering, tillståndsprövning och utbyggnad av brygga / kaj i Djupviken
- projektering, tillståndsprövning och utbyggnad av gångbrygga i Djupviken
- projektering och anläggande av ledningar för VA, dagvatten, el och fjärrvärme

## **TEKNISKA FRÅGOR**

### **Tekniska utredningar och åtgärder**

Befintlig tryckavloppsledning via Djupviken har bedömts vara underdimensionerad och kan behöva ersättas med nytt landbaserat ledningsstråk som föreslås intill Fiskehamnsvägen i anslutning till planerad gång- och cykelbana.

Befintlig grupp fritidshus strax sydväst om planområdet har framfört önskemål om anslutning till kommunalt verksamhetsområde för vatten och avlopp. En möjlig anslutning kan ske genom att anlägga nya ledningar genom båthallsområdet med anslutning till befintlig gångväg mot fritidshusen,

Dagvattenhanteringen skall ses över framförallt inom områden för hantering av båtar på land. Lämpligen hårdgörs marken och eventuellt förorenat dagvatten leds till dagvattenbrunnar för uppsamling och rening. Särskilda spolplatser för båtbottentvätt skall iordningsställas.

Befintlig luftledning för högspänd el skall markförläggas genom planområdet, eventuellt i anslutning till planerad GC-bana längs Fiskehamnsvägen.

Fiskehamnsvägens körbanebredd minskas till 6,0 meter och vägen förses med gång- och cykelbana 4,0 meter på den södra sidan fram till korsningen med Ljungholmsvägen. Vägkroppen kan eventuellt behöva förstärkas för att klara den utökade trafiken till och från planområdet.

En omläggning av Fiskehamnsvägen föreslås på en sträcka av ca 120 meter norr om korsningen med Ljungholmsvägen så att trafiken leds om direkt ut mot "Stålheden". Detta medför att oönskad trafik inte onödigtvis leds in på varvsområdet via Varvsvägen.

Fiskehamnsvägen utformas öster om korsningen med Ljungholmsvägen som en lokalgata, ca 13 meter bred. Inom detta utrymme skall en ca 2,5 meter bred GC-bana rymmas mot södra sidan av vägen samt en 5,0 - 6,0 meter bred körbana. Körbanekanten avgränsas med kantsten som vid behov görs överkörningsbar.

En säkring av spillvatten från båtbottentvätt liksom sliprester från renovering av båtbottnar skall utföras. Lämpligen sker detta i anslutning till hamnbassängens inre del. Uppställningsplatser för båtar bör även i möjligaste mån hårdgöras och ett separat dagvattensystem anläggas med reningsmöjlighet.

## **MEDVERKANDE**

Följande tjänstemän har deltagit vid framtagande av föreliggande program, trafik; Thomas Nygård (Msk), fastighets- och genomförandefrågor; Gunilla marklund (Ksk), Maud Linder (Msk), kartfrågor; Ingrid Johansson, Anders Sundblad (Msk), upplåtelsefrågor; Kurt Tengroth (OFAB), ledningsnätfrågor; Leif Runman (Oxelö Energi), Nils Rönnkvist (Oxelö Energi), utvecklingsfrågor; Siw Johansson (ONYX). Lantmätare Bo Johansson har på konsultbas bidragit med sakkunskap rörande upplåtelsefrågor

Under arbetet har en informell arbetsgrupp deltagit med representanter för de verksamheter som är etablerade inom området. Gruppens sammankallande är Catarina Hagstrand, Oxelösunds Båtvärv AB.

**Oxelösund den 12 maj 2008**  
**Miljö- och samhällsbyggnadskontoret**



Bengt Freij

Arkitekt

Tel: 0155-38 331

E-post: [bengt.freij@oxelosund.se](mailto:bengt.freij@oxelosund.se)