

1960

III

BESKRIVNING

tillhörande förslag till stadsplan för

NEDRE FRÖSÄNG

och till ändring av stadsplaner för järnvägs- och infartsområdet
till Oxelösunds stad

upprättat i nov. 1959 av

J. Curman och N. Gunnartz, Arkitekter SAR.

Allmän orientering.

Frösängsområdet är ett höjddparti, beläget väster om Oxelöv-
vikens dalgång och skiljes av denna från den egentliga stadskärnan.
Området gränsar i söder och väster mot järnvägen, i norr mot Sunds-
örs dalgång och i öster mot begravningsplatsen.

I förslag till generalplan för staden har ett flerfamiljs-
husområde på c:a 1.500 lägenheter inlagts på Frösängsområdet. Enligt
stadens bostadsprogram skall områdets bebyggande påbörjas under år
1960 och under perioden 1960-65 beräknas c:a 750 lägenheter behöva
uppföras här.

Föreliggande stadsplaneförslag omfattar södra delen av Frö-
sängsområdet. För att visa denna delplans sammanhang med norra delen
av området samt angränsande områden har en på en särskild översikts-
plan över Frösängsområdet i skala 1:2000 hela områdets tänkta bebyg-
gelse skisserats. (Översiktsplanen bilägges.)

Terräng och nuvarande bebyggelse inom hela Frösängsområdet.

Frösängsområdet omfattar c:a 34 har. Området kan uppdelas
i en nedre del på c:a 13 har och en övre del på c:a 15 har och mel-
lan dessa båda delar en sluttning på c:a 6 har.

Nedre delen består av en relativt plan ängsmark på c:a + 7.
Ängsmarken begränsas i väster och söder av ett antal markerade berg-
knallar efter järnvägen. Områdets östra del åt begravningsplatsen
är bevuxet med ett mycket vackert ekbestånd. Ungefär mitt genom om-
rådet i nord-sydlig riktning går en svag höjddrygg, som bildar vatten-
delare. Inom området finnas två mindre sankpartier, som fordrar spe-
ciell hänsyn vid stadsplanläggandet på grund av försvårade grund-
läggningsförhållanden. Tillräcklig bärighet för anläggande av gator
och parkeringsplatser förefinnes dock.

Området genomdrages i öst-västlig riktning av en huvudvattenledning och en lokalvattenledning. Huvudvattenledningen måste kvarligga i sitt befintliga läge, medan lokalvattenledningen kan omläggas. Inom områdets västra parti finnes efter järnvägen 17 st. egnahem på avstyckade tomtplatser inom en avstyckningsplan, som fastställdes den 27.10.31 med senare ändring den 7.5.35. Byggnaderna är i allmänhet uppförda på 30-talet och är av medelgod kvalitet. Avlopps- och vägförhållandena inom egnahemsgruppen är icke ordnade.

Sluttningen upp mot Frösängsområdets högre parti är en jämn söderslutning, som lutar i lutningsförhållandet 1:12 - 1:24. Sluttningen är bevuxen med blandad barr- och lövskog, där lövskogen i vissa partier överväger.

Övre slätten består av ett sterilt bergmassiv på c:a + 22 à + 23. Växtligheten består av förkrympta tallar samt sly. En utlöpare från högplatån sträcker sig på något lägre höjd upp mot nordost, där terräng och växtlighet övergår i en vänligare karaktär av blandskog, som ansluter sig till sluttningen mot nedre slätten. Från högplatån har man en god utsikt mot sydost och trakten kring stadens kyrka. Mot norr sluttar terrängen brant ner mot dalgången vid Sundsör. Denna norrslutning kan icke lämpligen bebyggas med bostadshus och utgör därför områdets gräns mot norr. I östra kanten av höjdmassivet finnes en amfiteatralisk inskärning i sluttningen med branta, starkt markerade sidor.

Föreslagen bebyggelse.

För att den vackra ekskogen inom områdets södra del skall komma till sin rätt har bostadsbebyggelsen här föreslagits begränsad till 3-våningshus. På översiktskartan över hela Frösängsområdet har inom områdets norra del även upptagits 3-våningshus. Vid den slutliga stadsplanläggningen av denna del, som beräknas ske omkring 1963-64, kan dock även högre hustyper tillämpas. Den starka sluttningen mellan områdets norra och södra delar föreslås av byggnadstekniska och estetiska skäl att utläggas till park, vilket bl.a. möjliggör att de båda områdena kan ges olika karaktär t.ex. genom andra hustyper.

Föreslagen gruppering av bostadsbebyggelsen inom södra delen.

Lägenhetsfördelningen inom den södra delen av området har föresatts bli 5 % 4 rk, 20 % 3 rk, 55 % 2 rk och 20 % 1 rk. För att kunna göra ekonomiska planlösningar med denna lägenhetsfördelning måste

huskropparna orienteras med huvudsakligen nord-sydlig riktning. I stadsplanen har därför eftersträvat en förläggning av huslängorna med huvudorientering norr-söder, men för att åstadkomma vissa avgränsningar och rumsbildningar har även huslängor med i huvudsak öst-västlig riktning blivit nödvändiga.

Ett huvudmotiv vid stadsplanens utformning har varit att söka bevara den vackra ekskogen i områdets östra del samt lägga husen i en halvcirkelformad krans, som bildar en fond mot väster för det ekbevuxna ängspartiet. Husen har därvid i denna del kunnat anslutas till vattendelaren, som ju utgör en naturlig gräns mot öster.

Bergknallarna efter järnvägen i områdets västra del har i stadsplaneförslaget lämnats obebyggda för att bilda en skyddszon mot järnvägen och den omedelbart väster därom planerade huvudinfartsvägen till staden.

Mellan skyddszonen i väster och randbebyggelsen mot ekbacken i öster har huslängorna grupperats, så att de bildar större eller mindre gårdar. Gårdarna har i väster förbindelse med gata och parkeringsplats och i öster med parken samt dess trafikskyddade gångvägar till skolor och lekfält.

På översiktsplanen har även två stycken kvartersgårdar markerats väster om huvudgatan genom området på mark, som f.n. i stor utsträckning är bebyggd med egnahem. Då egnahemsbebyggelsen f.n. icke är saneringsmogen har dessa kvartersgårdar icke medtagits i nu föreliggande stadsplaneförslag.

Av den övriga befintliga egnahemsbebyggelsen behöver 3 st. bebyggda egnahemstomter inlösas för att den föreslagna huvudgatan inom stadsplaneområdet skall kunna utföras. Förhandlingar härom har inletts av staden.

Trafik- och parkeringsfrågor.

Frösängsområdet står i förbindelse med centrum genom en gata i Torggatans förlängning norrut. Denna gata viker av mot väster och följer järnvägen åt nordväst fram till ett planerat småindustriområde vid Sundsör. Från denna gata utgår områdets huvudgata, som i en stor slinga serverar områdets bostadsgrupper med tillhörande parkeringsplatser.

Gatusystemet har utformats så, att biltrafiken till och inom området icke skall behöva korsa det nät av gång- och cykelvägar, som genom gårdar och parker leder ner till områdets skola och vidare till det stora lekfältet i Oxelövikens dalgång från vilken gång- och cykelvägssystemet fortsätter dels mot norra järnverksentrén och dels mot centrum. För att uppnå denna differentiering av trafiken sker områdets matning genom en stor vägslinga efter områdets västra del. Vägslingan går i goda lutningsförhållanden upp på den högre platån, där den omsluter kransbebyggelsen åt norr. Härigenom skapas ett stort sammanhängande parkområde, som sträcker sig från Oxelöviken förbi högstadieskolan och upp mot ekbackarna vid begravningsplatsen och som även omsluter Isbergens utlöpare ned mot Frösäng. Detta stora parkområde kan med en gång- och cykelviadukt över järnvägen och motorvägen få förbindelse med det stora parkstråket kring idrottsplatsen som sedan leder vidare ut mot Jagersö fritidsområden och havsbad.

För att skydda barnens lekplatser inne i kvartersgårdarna har parkeringsplatserna anordnats utanför dessa. Såsom norm har satts att längsta avståndet från trapphusentré till närmaste parkeringsplats får vara högst 100 m. Inom kvarteren får endast sopbilar, ambulanser, brandbilar och flyttlass färdas. Däremot kan av praktiska skäl icke varubilar tillåtas trafikera de körbara gångvägarna inom kvarteren. Parkeringsplatserna har i största utsträckning förlagts på tomtmark. Dessutom finns platser för tillfälliga parkeringar på de säckgator, som leder upp till parkeringsplatserna samt på vissa ställen efter områdets huvudgata. Biluppställningsplatserna har markerats på en särskild illustrationsplan tillhörande stadsplaneförslaget.

Biluppställningsplatserna på kvartersmarken skall uthyras till hyresgästerna, så att varje lägenhet har sin bestämda parkeringsplats. Drygt hälften av biluppställningsplatserna är så belägna att de kunna anordnas antingen såsom vanliga öppna parkeringsplatser, som uppställningsplatser med skyddstak eller som konventionella slutna garage. Dessa biluppställningsplatser har i stadsplanen utmärkts som garageområden, som får bebyggas i viss utsträckning. Övriga biluppställningsplatser finnas endast illustrerade på den särskilda illustrationsplanen. Behovet och efterfrågan får avgöra i vilken utsträckning de olika formerna för biluppställningsplatser bör komma till utförande. De angivna garageområdena och övriga illustrerade parkeringsytor rymmer en biluppställningsplats pr lägenhet (byggnorm + kompletteringsnorm).

Nuvarande viadukten över järnvägen vid Frösäng skall enligt förslaget till generalplan slopas i samband med omläggningen av fartsvägen till staden. I avvaktan härpå göres en provisorisk anslutning mellan Torggatans förlängning och viadukten.

Vatten- och avloppssystem.

Området avvattnas med en huvudledning söderut, som anslutes till den stora huvudavloppsledningen till Sunda. Det föreslagna avloppssystemet framgår av bifogad avloppsplan.

Vattenförsörjningen ordnas i samband med avloppsledningarnas anläggning och genom en omläggning av den genom området gående lokalvattenledningen.

Det har icke varit möjligt att undvika att en del hus i stadsplaneförslaget förlagts över den huvudvattenledning, som genomkorsar området i öst-västlig riktning. Enligt byggnadskontorets uppfattning förorsakar dock ett bibehållande av huvudvattenledningen under de planerade husen inga större tekniska eller ekonomiska svårigheter. Staden kan som markägare utfärda de föreskrifter för ledningskultvertarnas utförande, som erfordras.

Erforderliga u-områden enligt ovan har markerats i stadsplaneförslaget.

Skolor och butiker.

För områdets behov erfordras enligt skolutredningen dels en småskola och ev. även en mellanstadieskola. På översiktsplanen över Frösäng har skolan föreslagits förlagd i västra kanten av den ekbacke, som avskiljer begravningsplatsen från den stora centrala ekparken inom området. Skolan nås genom trafiksäkra gång- och cykelvägar från alla bostadshusen inom området. Körbar förbindelse till skolan planeras från Kyrkogårdsvägen. En närmare utredning om skolbyggnadernas och skoltomtens storlek skall göras av Skolstyrelsen innan skoltomten definitivt kan bestämmas, varför skolområdet icke medtagits i nu föreliggande stadsplaneförslag.

För hela Frösängsområdet erfordras ett lokalt affärscentrum och en mindre sekundärbutik. Affärscentrat föreslås förlagt till det södra (nedre) områdets mitt och bildar där en torgplats vid foten av den långa backen upp till övre (norra) delen av Frösäng. För affärscentrat har uppgjorts ett särskilt buktiksprogram. Ett Jm-område in- till affärscentrat avses för områdets panncentral, tvättstuga, transformatorstation m.m.

Sekundäraffären bör förläggas inom norra (övre) delen av Frösängsområdet och ingår alltså icke i föreliggande planförslag. Butiken bör icke vara större än en vanlig s.k. närhetsbutik, som endast försäljer de vanligaste matvarorna.

Bensinstation och vattenverk.

Stadsplaneområdet ansluter längst i öster till för denna del av staden gällande stadsplan, fastställd 29/43 med däri företagna ändringar, fastställda den 28.12.45 och den 11.11.52. I samband härmed har dessa planer något justerats. Sålunda har av trafiktekniska skäl nuvarande infartsväg anslutits till Torggatan i stället för Oxelösundsvägen. Gränsen mot Tj-området har förskjutits i anslutning till vägändringen. A-området för stadens vattenpumpstation har givits en ändrad form, så att det även omfattar den till pumpstationen hörande lågreservoiren. Ett Tm-område, avsett för bensin- och servicestation, har inlagts mellan Torggatan och Oxelösundsvägen.

Exploatering.

Översiktskartan över hela Frösängsområdet upptager c:a 1.500 lägenheter, fördelade med c:a 750 lägenheter på nedre delen och c:a 750 på övre delen.

Inom nedre delen ligger c:a 600 lägenheter öster om områdets huvudgata och inom nu föreliggande stadsplaneförslag medan c:a 150 lägenheter ligger i de två kvarteren väster om huvudgatan.

Frösängsområdet rymmer alltså totalt c:a 4.000 personer och blir näst Gärdet, med dess 4.700 beräknade invånare, stadens största flerfamiljshusområde. Exploateringstalet för Frösängsområdet är c:a 0,30.

Bebyggandet inom föreliggande stadsplaneförslag har av staden uppdragits åt HSB och Sv. Riksbyggen. Slutjusteringen av stadsplaneförslaget har därför kunnat utföras i samarbete med respektive företags arkitekter. Färdiga husskisser föreligger för hela stadsplaneområdet.

Tillhör Oxelösunds stads stadsfullmäktiges
beslut den 28 april 1960 § 38.

Oxelösund den 13 maj 1960.
Oxelösunds stadsfullmäktige

Oswald Odqvist
(Oswald Odqvist)

Sthlm. den 10 december 1959.
J. CURMAN N. GUNNARTZ
ARKITEKTER SAR. - STOCKHOLM

Johan Curman
(Johan Curman)

Nils Gunnartz
(Nils Gunnartz)

Tillhör länsstyrelsens 1
Södermanlands län beslut
den 8 januari 1960...

7 JUN 1960

STADSPLANEBESTÄMMELSER

tillhörande förslag till stadsplan för

III.

NEDRE FRÖSÄNG

och till ändring av stadsplaner för järnvägs- och infartsområdet
till Oxelösunds stad

upprättat i nov. 1959 av

J. Curman och N. Gunnartz, Arkitekter SAR.

§ 1.

STADSPLANEOMRÅDETS ANVÄNDNING

Mom. 1. Byggnadskvarter.

Med A betecknat område får användas endast för allmänt
ändamål.

Med B betecknat område får användas endast för bostads-
ändamål. Garage får dock icke inredas.

Med Bh betecknat område får användas endast för
bostadsändamål och, där så prövas lämpligt, för handels-
och hantverksändamål.

Med H betecknat område får användas endast för handels-
ändamål.

Med Jm betecknat område får användas endast för små-
industriändamål av sådan beskaffenhet att närbesläktade
ej vållas olägenheter med hänsyn till sundhet, brand-
säkerhet och trevnad.

Med G betecknat område får användas endast för
garageändamål.

Mom. 2. Specialområden.

Med Tj betecknat område får användas endast för
järnvägstrafik och därmed samhörigt ändamål.

Med Tm betecknat område får användas endast för bil-
service.

§ 2.

MARK SOM ICKE FÅR BEBYGGAS.

Med punktprickning betecknad mark får icke be-
byggas.

§ 3.

MARK TILLGÄNGLIG FÖR UNDERJORDISKA LEDNINGAR.

Å med u betecknad mark få icke vidtagas anordningar, som hindra framdragande eller underhåll av underjordiska allmänna ledningar.

§ 4.

VÅNINGSAKTAL.

Mem. 1. Å med I, II, III eller IV betecknat område får byggnad uppföras med respektive högst en, två, tre och fyra våningar.

§ 5.

BYGGNADS HÖJD.

Mem. 1. Å med I, II, III eller IV betecknat område får byggnad icke uppföras till större höjd än respektive 4,4 7,6, 10,6 och 13,0 meter.

Mem. 2. Å med plus jämte siffra i romb betecknat område får byggnad uppföras till högst den höjd i meter över stadens nollplan som siffran anger.

§ 6.

TAKLUTNING.

Tak får givas en lutning mot horisontalplanet av högst 25°.

Stockholm den 10 december 1959.

J. CURMAN N. GUNNARTZ

ARKITEKTER SAR - STOCKHOLM

Jöran Curman
(Jöran Curman)

Nils Gunnartz
(Nils Gunnartz)

Tillhör Oxelösunds stads stadsfullmäktiges beslut den 28 april 1960 § 38.

Oxelösund den 13 maj 1960.

Oxelösunds stads stadsfullmäktige

Oswald Odsfall
(Oswald Odsfall)
Ordf.

Tillhör länsstyrelsens i Södermanlands län beslut den 8 augusti 1960