

Oxelösunds kommun  
 Oxelösund  
 Ink. 16112 1960  
 Dnr 431/60

## BESKRIVNING

tillhörande förslag till ändring av och tillägg till  
 stadsplanen för

CENTRUM (SÖDRA DELEN)

i Oxelösunds stad



upprättad år 1959 och justerat d. 15.2.60, d. 11.11.60

av J. Curman, N. Gunnartz och G. Carlsson, Arkitekter SAR.

## INLEDNING OCH HISTORIK

Ett väl utbildat och koncentrerat affärscentrum har knappast funnits i Oxelösund före 1957. De tidigaste affärerna uppstod sannolikt efter Hamngatan där skeppsfournerare och en del specialbutiker ännu finnas. Sedermera har affärerna spritt sig upp efter Föreningsgatan fram till Folkegatan. Även i byggnaderna mot Järnvägsparken är bottenvåningen utnyttjad för butiksändamål. I anslutning till den bebyggelse i Norra Stads kärnan, som startade 1957 i samband med Järnverkets utbyggande, bildades en mindre butikskoncentration vid Malmgatan mellan Folkegatan och Esplanaden, som fått namnet "Malmtorget".

Utredningarna om den lämpligaste utformningen av ett framtida butikscentrum för staden inriktades först på att undersöka möjligheterna att sammanbinda "Malmtorget" med den äldre butiksgrupperingen, som hade sin tyngdpunkt i korsningen Föreningsgatan - Gamla Oxelösundsvägen. Härigenom skulle icke blott ett sammanhängande butiksstråk kunna utbildas, utan man skulle även nå fördelen av en direkt och bekväm gångkontakt mellan centrumets södra delar med där befintliga allmänna byggnader och institutioner och stadens största bostadskoncentration i Norra Stads kärnan.

De vidare utredningarna för centrumets utformning har utgått dels från föreliggande förslag till generalplan för Oxelösunds stad med tillhörande plan för huvudtrafikleder och dels från fyra specialutredningar, nämligen:

- 1) Butiksutredningar (översiktlig utredning utförd av Civilekonom Östlind, centrumutredning utförd av Civilekonom Nyström)

- 2) Trafikprognos för huvudleder berörande bl.a. centrum (av Civilingenjör Kullström)
  - 3) Parkeringsutredning för centrum (utförd av Orrje & Co)
  - 4) Exploateringskalkyl för centrum etapp I (utförd av stadsplaneförfattarna och stadens fastighetsingenjör)
- 1) Butiksutredningen. Bedömningarna av erforderlig försäljningsyta har utgått från antaganden om utvecklingen av detaljhandels distributionsformer, branschindelning, företagsstorlek m.m. samt om den framtida inkomstutvecklingen och de förändringar i köpvänorna, som bl.a. betingas härav. Utredningen ger vid handen, att en försäljningsyta på ca 15.000 m<sup>2</sup> i Oxelösunds centrum skulle kunna försörja minst 20.000 invånare och en försäljningsyta på 11.000 m<sup>2</sup> minst 12.000 invånare. Härtill kommer lagerytor i butiksplanen på ca 30 % av försäljningsytan. Dessa siffror är något lägre än för andra svenska städer av jämförbar storlek, därför att Oxelösund dels saknar eget omland och dels har konkurrens från Nyköpings närbelägna butiker, som kan grunda sin försäljning och sitt sortiment på ett betydligt större kundunderlag.

Den prognos för stadens framtida tillväxt som gjorts i samband med generalplaneutredningen visar att staden 1965 torde ha mellan 10 å 15.000 invånare och 1975 mellan 15 å 20.000 invånare. Inom stadens nuvarande jurisdiktionsgräns finns teoretiskt plats för ca 32.000 invånare. Det kan idag icke förutses om staden någonsin kommer att uppnå denna sistnämnda storlek.

Enligt den principskiss över Oxelösunds framtida centrum, som illustrerats å kartbilaga 4, kan inom centrum inrymmas 15.000 m<sup>2</sup> försäljningsyta och 5.000 m<sup>2</sup> lageryta. Det visar sig alltså möjligt att utforma de för framtiden beräknade erforderliga citybutikerna såsom ett sammanhängande stråk, sammanbindande affärskoncentrationen vid Malmtorget med den gamla centrumbildningen vid Föreningsgatans nedre del.

Eftersom staden kommer att vara i stark tillväxande under den närmaste decennierna måste centrum kunna utbyggas etappvis och varje etapp måste kunna bilda en avslutad helhet, som estetiskt

och funktionellt kan fylla sin uppgift som stadens butikscentrum. Å bifogade kartbilagor 1 t.o.m. 4 visas skisser över centrums utveckling från nuvarande utseende och i tre etapper fram till ett sammanhängande butiksstråk från Föreningsgatans södra del upp till Malmtorget.

Den första etappen innehåller inkl. Malmtorget ca 11.000 m<sup>2</sup> försäljningsyta vilket motsvarar den beräknade folkmängden i staden år 1965. Avsikten är att genom framtida stadsplaneändringar undan för undan skapa förutsättningar för centrums utveckling i den riktning som kartbilagorna visar.

- 2) Trafikprognosen. Generalplanen för staden med tillhörande trafikledsplan förutsätter att huvudinfartsleden till staden passerar genom centrum för att sedan fortsätta i Föreningsgatan fram till Valsverksporten, som är ett av de viktigaste trafikmålen i staden. Den trafikmängd som passerar över järnvägsviadukten in emot stadens centrum har beräknats till ca 10.000 fordon per dygn år 1965 och 20.000 fordon per dygn år 1975. Den dimensionerande maximitrafiken har beräknats att 1965 utgöra 10 % av dygnsmedeltalet och senare öka till 12 %.

Den nuvarande viadukten över järnvägen vid Malmgatans förlängning har icke tillräcklig kapacitet ens för den beräknade trafikmängden 1965. Dessutom skulle det bli mycket kostsamt att åstadkomma en acceptabel trafikled, som från Malmgatsbron leder fram till Föreningsgatan. En trafiktekniskt fullgod lösning med huvudinfarten i detta läge är icke möjlig att kombinera med en centrumbildning av den utformning, som av olika skäl ansetts lämplig (se motiveringarna under punkt 1).

På grund av bl.a. dessa överväganden har i nu föreliggande förslag för trafikledsplan den befintliga Malmgatsviadukten reserverats för huvudsakligen lokal trafik mellan stadscentrum och det s.k. Dalgångsområdet söder om järnvägen. Huvudleden föres i stället på en ny viadukt över järnvägen i Kaptensgatans förlängning och föres fram till en plankorsning vid Gaala Oxelösundsvägen. Den förbindes därefter med Föreningsgatan norrut genom en ny gata diagonalt i nordsydlig riktning genom kvarteret Pilen. Preliminära arbetsritningar för denna huvudtrafikled med anslutande huvudgator finnes uppgjord och är i sina huvuddrag accepterad av Väg-

förvaltningen och Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen.

Denna lösning av huvudtrafiken möjliggör en differentiering av trafiken i centrum. Stammen i gatunätet för den rörliga trafiken bildas av huvudinfartsleden. Till denna ansluter Torggatan, som utgör huvudled till och från Frösäng och hamnen, samt Gamla Oxelösundsvägen som ansluter till huvudleden vid centrum och som upp- tar trafiken till småindustriområdena, hamnens östra del och Gamla Oxelösund. Utefter huvudleden och Torggatan har centrums parke- ringsområden placerats såsom en krans kring den koncentrerade affärsbebyggelsen. Lasttrafiken till affärerna föres in till butikshusens baksida genom särskilda matargator. Huvudstråket genom själva affärsbebyggelsen kan helt reserveras för gångtrafik och gångstråket med dess anslutande platsbildningar kan utformas med huvudsyftet att tillgodose gångtrafikens krav (se kartbilaga 4 och illustrationsritningar bil. 5, 6 och 7).

- 3) Parkeringsutredningen. Parkeringsutredningen har utgått från generalplanens antaganden om befolkningsutvecklingen i staden, vissa allmänna antaganden om biltäthetens utveckling samt trafik- prognosens och butikausredningens beräkningar beträffande trafik- intensitet resp. försäljningsytans storlek inom centrum. Parke- ringsutredningen anger det erforderliga behovet av parkerings- platser för ett centrum, som är fullt utbyggt, till ca 1.330 bil- platser. Detta gäller under förutsättning att full utbyggnad är nådd 1975. Om utvecklingen går långsammare och denna tidpunkt förskjutes framåt i tiden blir behovet ett annat, beroende främst på biltätheten vid ifrågavarande tidpunkt.

För första etappen av centrums utbyggnad inklusive det befintliga Malmtorget beräknas ett behov av 760 bilplatser. En beräkning enligt Byggnadsstyrelsens parkeringsnormer och med en biltäthet av 3,3 per invånare, ger siffran 510 bilplatser.

Föreliggande skissförslag till centrum i full utbyggnad (se kart- bilaga 4) redovisar ca 1.400 bilplatser på mark samt anvisning för parkering i flera plan för återstående behov (parkeringshus).

I etapp 1 av centrums utbyggnad (se kartbilaga 2) kan bilplatser anordnas inom de särskilda parkeringsområdena för i första hand

860 bilar, vilket antal sedermera kan utökas till 545 bilar. Härtill kommer garageplatser i affärshusens källare, vilkas antal för närvarande uppskattas bli ca 80 bilar.

Parkeringsbehovet föreslås i princip tillgodosett inom särskilda parkeringsområden, som i stadsplaneförslaget betecknas såsom specialområden (Tp). Då kvartersmarken inom centrumområdet förutsättes bli helt bebyggd för affärsändamål blir möjligheterna att på kvartersmark anordna biluppställningsplatser eller anlägga större garage mycket begränsade. Kontakter under planeringsarbetets gång med berörda fastighetsägare inom centrumområdet har visat ett klart intresse för systemet med gemensamma parkeringsområden. Dessa föreslås förvalta av ett särskilt bolag eller annan lämplig företagsform, till vilken staden tar initiativ. I samband med ansökan om byggnadslov har sökanden (markägaren) möjlighet att redovisa det av byggnadsnämnden fordrade antalet biluppställningsplatser antingen på tomtmark eller genom en uppgörelse med parkeringsföretaget, att detta med ekonomisk medverkan från resp. fastighetsägare helt eller delvis tillhandahåller det erforderliga antalet biluppställningsplatser. Systemet baserar sig alltså på frivilliga överenskommelser, vilket har stora möjligheter att fungera, då anordnandet av biluppställningsplatser på de gemensamma parkeringsområdena ställer sig avsevärt mycket billigare än att anordna samma antal på tomtmark i centrum.

- 4) Exploateringskalkylen. Denna baserar sig i stor utsträckning på avslutade eller preliminära överenskommelser mellan staden och berörda fastighetsägare. Endast i de fåtal fall, där parterna icke kunnat nå samförstånd har uppskattnings av de väntade inlösningskostnaderna måst göras. Kalkylen visar i första hand fördelningen mellan staden och vägförvaltningen av kostnaderna för huvudledens och gatunätets anläggning. Vidare redovisas kostnader för övriga markförvärv och markbyten samt beräknade kostnader för mark och anläggning av erforderliga parkeringsområden. Exploateringskalkylen redovisas i särskild handling för stadens drätselkammare som med dess hjälp kan ta ställning till de beräknade kostnaderna för anläggandet av första utbyggnadsetappen av stadens centrum.

### STADSPLANEOMRÅDETS OMFATTNING

Föreliggande stadsplaneförslag för Oxelösunds centrum, södra delen, omfattar den i det föregående nämnda första etappen av centrumutbyggnaden (se kartbilaga 2, 3 och 4). Stadsplaneområdet begränsas i väster av Järnvägsparken och parken kring kyrkan (kv. Murgrönan), i söder av järnvägsområdet, i öster av obebyggd och ej stadsplanelagd mark, som enligt generalplaneförslaget beräknas ingå i skyddsområdet mellan stadskärnan och industrins upplagsområden. I norr begränsas stadsplaneförslaget av Gamla Oxelösundsvägen samt av de delar av Halligatan, Höjdgatan och Föreningsgatan som omsluter kvarteret Pilen.

### GÄLLANDE STADSPLAN

För det område, som föreliggande stadsplaneförslag omfattar, med undantag av de föreslagna industrikvarteren öster om Matrosgatan, finnes en tidigare stadsplan fastställd den 29.1.43. För olika delar inom området har sedermera ändringar i denna stadsplan fastställts den 11.11.49, den 15.10.52, den 5.12.52 och den 19.5.56. De nu gällande stadsplanerna medger i huvudsak en byggnadsrätt av 3-vånings bostadshus i kvarteren mellan Badhusgatan och Torggatan samt i kvarteret Alen. Denna byggnadsrätt har utnyttjats endast i ringa utsträckning (se kartbilaga 1). I övrigt upptar de gällande stadsplanerna rätt till 2-vånings bostadshus i öppet byggnadssätt.

### NUVARANDE BEBYGGELSE

Flerfamiljshus i tre våningar med viss butiksinredning i bottenvåningen förekommer endast i kvarteret Törnrosen nr 1 och 3, Nejlikan nr 3 och 4 samt i Alen nr 1 och 2 B. I övriga utgöres bebyggelsen till största delen av en- och tvåvåningshus med en, två eller flera bostadslägenheter. Dessa hus är till övervägande delen av äldre datum, uppförda av trä och omoderna eller halvmoderna. I kvarteret Pilen finnes dock två större tvåvånings flerfamiljshus av trä, det ena på tomt nr 1 (stä 29) och det andra på tomt nr 3.

Kvarteret Aspen bildar för närvarande en skoltomt. På dess södra del ligger ett äldre envånings skolhus av trä av mindre värde. Tomtens norra del upptas av en skolgård och en större skolbyggnad av sten, som beräknas kvarstå en längre tid.

Inom kvarteret Vildvinet finnes ett nyuppfört Folkets Hus.

På tomt nr 2 i kvarteret Säljen ligger den s.k. Sjömanskyrkan, uppförd i fasadtegel och i gott tekniskt skick.

### ÄGOFÖRHÅLLANDEN

Nuvarande järnvägsområde i områdets södra del inklusive stadsägorna mellan Hamngatan och Torggatan äges av TGO. Det sistnämnda området har sedan länge utnyttjats för bostads- och affärsbebyggelse, som uppförts av enskilda på arrenderad mark. Bebyggelsen kan i stort sett betraktas såsom uttjänt. Arrendetiden är i de flesta fall utgången och löper numera med ett år i sänder.

Det mesta av tomtmarken inom stadsplaneområdet är i privat ägo. Staden äger dock tomt nr 1 i kvarteret Säljen (badhus) samt kvarteret Aspen (skoltomt) och tomt nr 7 i kvarteret Pilen (polishus). Dessutom har staden nyligen förvärvat tomterna nr 1 och 2 i kvarteret Solrosen samt förhandlar om återstående tomter, som erfordras för stadsplaneförslagets genomförande.

De föreslagna nya industrikvarteren öster om Matrosgatan äges av TGO som för närvarande utnyttjar denna mark för provisoriska bostäder till anläggningsarbetarna. Bolaget har förklarat sig villigt att sälja ifrågavarande mark för i stadsplanen avsett ändamål.

### FÖRESLAGEN DISPOSITION

Den i inledningen redovisade nya huvudinfartsleden till staden och dess centrum ingår som ett väsentligt moment i föreliggande stadsplaneförslag. Huvudleden passerar på en viadukt över järnvägen i Kaptensgatans förlängning och når mark strax söder om korsningen med Gamla Oxelösundsvägen. Leden fortsätter vidare norrut genom kvarteret Pilen och ansluter vid Höjdgatan till Föreningsgatan, som i detta utbyggnadsstadium föreslås breddad till 18 m. Nuvarande Torggatan breddas till 18 m. samt föres under huvudledens viadukt och förbindes med denna via Kaptensgatan och Styrmansgatan enligt systemet halvt klöverblad. Torggatan utgör dels förbindelse mellan Frösäng och centrum och dels huvudled till hamnen, med vilken den står i förbindelse genom en vägport under höjdspåret strax utanför områdets östra gräns. Vägporten med angränsande område ingår ej i föreliggande stadsplaneförslag, i avvaktan på en slutlig utformning av anslutande hamn- och spårömråden inom detta parti. Nuvarande Gamla Oxelösundsvägen avslutas enligt stadsplaneför-

slaget omedelbart väster om korsningen vid huvudinfartsleden, och har där utformats som en vändplats runt planteringen framför stÅ 29 i kv. Pilen. Vändplatsen bildar entré till affärscentrums gångstråk. Österut från korsningen med nya huvudinfartsleden leder Gamla Oxelösundsvägen ut till Gamla Oxelösund samt hamnområdets östra del.

Föreningsgatans del mellan Gamla Oxelösundsvägens vändplats och Torggatan har utformats såsom ett gångstråk, anslutande till de torgplatser som utformats mellan de ombildade kvarteren Aspen och Törnrosen. Även dessa torgplatser har reserverats för gångtrafik och utgör den första etappen av det planerade gångstråket från södra centrum upp mot Malmtorget.

Stadsägorna mellan Torggatan och Hamngatan i stadsplaneöörslagets södra del, som i gällande stadsplan redovisas såsom järnvägsområde, har i samråd med TGO utlagts till parkeringsområde. Även återstående delar av kvarteren Solrosen och Säljen med undantag av Sjömanskyrkan på tomt nr 2 i kv. Säljen har utlagts till parkeringsområde. Detta parkeringsområde förbindes med centrum genom en gångväg under huvudinfartsleden. En del av tomterna nr 1 och 2 i kvarteret Pilen har även utlagts som parkeringsområden, avsedda att ingå i ett framtida större parkeringsområde, som här tänkes anordnad i en senare etapp (se kartbilaga 3 och 4).

Kvarteren Törnrosen, Nejlikan, Alen och Aspen som omger det föreslagna gångstråket med anslutande torgplatser har utformats för affärsbebyggelse. Hänsyn har dock tagits till befintlig trevånings bostadsbebyggelse å Törnrosen nr 1, Nejlikan nr 3 och 4 samt Alen nr 1. Befintligt trevåningshus å kvarteret Törnrosen nr 3 beräknas kvarstå under avsevärd tid. Med hänsyn till torgbilden är det angeläget att en framtida nybyggelse på denna tomt utformas som en tvåvånings affärsbyggnad. Frågan är av stor vikt för centrums utseende, varför den föreslagna nya byggnadsrätten intagits i stadsplaneöörslaget. Samråd har i denna fråga skett med markägaren.

De allmänna byggnaderna inom området, Folkets Hus, skolan och Sjömanskyrkan, har i stadsplaneöörslaget redovisats såsom byggnader för allmänna eller allmängiltiga ändamål och försetts med motsvarande stadsplanebestämmelser. Den södra delen av skoltomten med den utrangerade



Äldre skolbyggnaden ingår dock i ett nytt kvarter för affärsändamål vid den nybildade torgplatsen. Skoltomten har givits motsvarande kompensation genom en utvidgning norrut över Skolgatan. De angränsande tomterna 1 och 6 i kv. ~~Pilen~~<sup>Almen</sup> ägas av staden och kunna delvis utnyttjas för en utvidgning av skoltomten, om detta skulle visa sig nödvändigt. På längre sikt beräknas dock skolan behöva flyttas till annat lämpligt område, dels för att bli bättre lokaliserad i förhållande till bostadsområdena och dels för att bereda plats för centrums vidare utveckling mot norr (se kartbilaga 3 och 4).

Befintlig bostadsbebyggelse i kvarteret Pilens östra del mellan huvudinfartsleden och Hallgatan är av god kvalitet samt ansluter sig till en likartad bebyggelse i kvarteret Asken öster om Hallgatan. Stadsplaneförslaget upptar i denna del i huvudsak samma bestämmelser som den för kvarteret nu gällande stadsplanen. Även ett tvåvånings bostadshus med inredd vind på tomt nr 1 i kv. Pilen (stäm 29) är av relativt god kvalitet och beräknas liksom skolan tills vidare kunna kvarligga i avvaktan på centrums vidare utbyggnad (se kartbilaga 3 och 4).


Öster om Styrmansgatan föreslås de två befintliga kvarteren liksom de genom stadsplaneområdets utvidgning tillkomna kvarteren öster därom utnyttjade för småindustri. Nuvarande bebyggelse inom gällande stadsplan är i detta parti till största delen omodern och av mindre värde. Läget intill industriupplag och hamn gör området olämpligt för bostadsbebyggelse men dess centrala läge i förhållande till centrum gör området väl lämpat för serviceindustri och småindustri, varav stort behov föreligger. Västra delen av kvarteret Lövköjan inom detta område föreslås i stadsplanen avsatt för bensin- och serviceändamål.

#### STADSPLANEBESTÄMMELSERNA


Stadsplanebestämmelserna har utformats enligt byggnadsstyrelsens anvisningar. För serviceområdet (Ta) och parkeringsområdena (Tp) har särskilda bestämmelser utformats, då anvisningarna saknar dylika. Tp-områdena har redovisats som specialområden, som ej få bebyggas, varigenom de är att hänföra till mark avsedd att användas för annat ändamål än enskilt bebyggande i den mening som avses i byggnadslagens 48 §, första stycket.

För de gångpassager genom den föreslagna bebyggelsen över nuvarande Föreningsgatan, Badhusgatan och Malmgatan som upptagits i stadsplane-

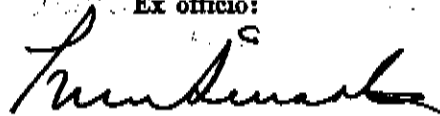
förslaget har under beteckningen x föreskrivits minsta höjd- och breddmått. Avsikten är att byggnadsnämnden vid meddelande av byggnadslov skall ha frihet att förskjuta och omforma dessa passager på ett med hänsyn till föreslagna byggnader lämpligt sätt, dock med iakttagande av de angivna minimimåtten.

Stockholm, i december 1960.  
  
 J. Curman, N. Gunnartz, G. Carlsson  
 Arkitekter SAR

Tillhör Oxelösunds stads stadsfullmäktiges  
 beslut den 23 febr. 1961 § 13.  
 Oxelösunds stads stadsfullmäktige:

  
 (Oswald Odsvall)  
 Ordf.

Tillhör Kungl. Maj:ts beslut  
 den 30 juni 1961.  
 Stockholm i Kommunikationsdepartementet  
 Ex officio:





## STADSPLANEBESTÄMMELSER

tillhörande förslag till ändring av och tillägg till  
stadsplanen för

### **CENTRUM, SÖDRA DELEN**

i Oxelösunds stad

upprättat år 1959 och justerat den 15.2.60 och 11.11.60 av  
J. Curman, N. Gunnartz och G. Carlsson, 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.

Med BH betecknat område får användas endast för bostads-  
och handelsändamål.

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

Med Jm betecknat område får användas endast för småindustri-  
ändamål av sådan beskaffenhet att närboende ej vållas olägen-  
heter med hänsyn till sundhet, brandsäkerhet och trevnad.  
Bostäder får dock anordnas i den utsträckning som fordras  
för tillsyn och bevakning av anläggning inom området.

Med C betecknat område får användas endast för samlings-  
och föreningslokaler och därmed samhörigt ändamål.

#### Mom. 2. Specialområden.

Med Tm betecknat område får användas endast för bilservice.

Med Tj betecknat område får användas endast för järnvägs-  
trafik och därmed samhörigt ändamål.

Med Tp betecknat område får användas endast för bilupp-  
ställning (parkering).

## § 2

MARK SOM ICKE ELLER I ENDAST MINDRE OMFATTNING FÅR BEBYGGAS.

Mom. 1. Mark som icke får bebyggas.

Med punktprickning betecknad mark får icke bebyggas.

Mom. 2. Överbyggd gård eller annan terrass-byggnad.

Med ringprickning betecknad mark får överbyggas och användas endast på sätt som för varje särskilt fall prövas lämpligt.

Mom. 3. Mark för byggnad under markplanet.

Med punkt- och ringprickning betecknad mark får icke bebyggas i annan mån än att källare må anordnas under gårdsplanet.

## § 3

SÄRSKILDA FÖRESKRIFTER ANGÅENDE OMRÅDEN FÖR ALLMÅN TRAFIK.

Mom. 1. Parkeringsområde tillgängligt för allmän gatutrafik.

Med z betecknad del av järnvägs- eller parkeringsområde skall hållas tillgänglig för allmän gatutrafik.

Mom. 2. Kvartersmark tillgänglig för allmän gångtrafik.

Med x betecknat område inom byggnadskvarter får icke bebyggas på sätt som hindrar att området i jämnhöjd med angränsande gator och till en fri höjd av minst 2,5 meter och med en sammanhängande bredd av minst 4,0 meter användes för allmän gångtrafik.

Med x<sub>1</sub> betecknad överbyggd gårdsplan får icke bebyggas på sätt som hindrar att gårdsplanet i jämnhöjd med angränsande gator användas för allmän gångtrafik.

## § 4

## BYGGNADSSÄTT

Mom. 1. Sammanbyggda hus.

Å med S betecknat område skall byggnad uppföras i gräns mot granntomt där sådan gräns förekommer inom området.

Mom. 2. Fristående eller kopplade hus.

Å med Ö betecknat område skola huvudbyggnader uppföras fristående eller två och två med varandra sammanbyggda i gemensam tomtgräns.

## § 5

## ANTAL BYGGNADER OCH BYGGNADSYTA Å TOMT.

Mom. 1. Å tomt som omfattar med Ö betecknat område får endast en huvudbyggnad och ett uthus eller annan gårdsbyggnad uppföras.

Mom. 2. Å tomt som omfattar med Ö betecknat område får huvudbyggnad icke upptaga större areal än  $125 \text{ m}^2$  samt uthus eller annan gårdsbyggnad icke större sammanlagd areal än  $40 \text{ m}^2$ .

## § 6

## VÅNINGANTAL.

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

## § 7

## BYGGNADS HÖJD.

Mom. 1. Å med II, III eller IV betecknat område får byggnad icke uppföras till större höjd än respektive 8,0; 10,6 och 13,6 meter.

Mom. 2. Å med siffra i romb betecknat område får byggnad uppföras till högst den höjd i meter som siffran angiver.

§ 8

## FÖRBUD MOT UTFART.


I kvarters- eller annan områdesgräns som betecknats med små cirklar skall med hänsyn till trafiksäkerheten fastighet förses med stängsel eller annan anordning, vari ej får anordnas öppning, som medgiver utfart mot gata eller allmän plats.

Stockholm i november 1960.

  
 (J. Curman)
   
 (N. Gunnartz)
   
 (G. Carlsson)

Arkitekter SAR

Tillhör Oxelösunds stads stadsfullmäktiges beslut den 23 febr. 1961 § 13.  
 Oxelösunds stads stadsfullmäktige:

  
 (Oswald Odsvall)  
 Ordf.

Tillhör Kungl. Maj:ts beslut  
 den 30 juni 1961.  
 Stockholm i Kommunikationsdepartementet  
 Ex officio:

