

### PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Bestämmelser utan beteckning gäller inom hela planområdet.

#### Gränser

- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

#### Användning av allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap (PBL 4 kap 5 § punkt 2)

- GÅNG Gångväg

#### Användning av kvartersmark (PBL 4 kap 5 § punkt 3)

- BCP Bostäder med möjlighet till centrumverksamhet i markplan och på andra våningen. Parkering ska ordnas i källar- och markplan.

#### Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

- Högsta nockhöjd i meter (PBL 4 kap 11 § punkt 1 eller 16 § punkt 1)
- Högsta totalhöjd i meter över markplan. (PBL 4 kap 11 § punkt 1 eller 16 § punkt 1)
- $f_1$  Byggnad ska placeras i fastighetsgräns mot gata. (PBL 4 kap 16 § punkt 1)
- $f_2$  Tak ska utformas som sadeltak. Takåsarna ska på byggnad vid Köpmangatan vara parallella med gatan. (PBL 4 kap 16 § punkt 1)
- $f_3$  Minst hälften av bostadsrummen i lägenheter större än 35 m<sup>2</sup> ska orienteras mot ljuddämpad sida. (PBL 4 kap 16 § punkt 1)
- $n_1$  Minst 40 % av gårdsytan ska vara planterad. (PBL 4 kap 10 § och 13 §)
- $m_1$  Utrymningsväg för samtliga byggnader ska finnas mot sida som inte vetter mot spårområdet. Friskluftsintag ska placeras på tak eller bort från spårområde. Fasaderna ska utföras i icke-brännbart material enligt kraven för Br1 i BBR 5:551. (PBL 4 kap 12 § och 14 § punkt 4-5)
- $m_2$  Bullerskärm med en höjd av minst 1,80 m över anslutande marknivå ska finnas längs med gårdens östra sida. (PBL 4 kap 12 § och 14 § punkt 4-5)
- $m_3$  Bostäder ska utformas så att vibrationer från tågpassage inte överstiger 0,4 mm/s. (PBL 4 kap 12 § och 14 § punkt 4-5)
- gård Gård med underliggande parkering som ska byggas över med ett bjälklag som planteras.
- Korsmark - på marken får endast komplementbyggnad placeras (PBL 4 kap 11 § punkt 1 eller 16 § punkt 1)
- Prickmark - marken får inte förses med byggnad (PBL 4 kap 11 § punkt 1 eller 16 § punkt 1)

#### Administrativa bestämmelser

Kommunen är huvudman för allmän plats. (PBL 4 kap 7 §)  
 Genomförandetiden är 5 år från den dagen beslutet om att anta detaljplanen vinner laga kraft. (PBL 4 kap 21 §)

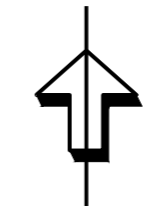
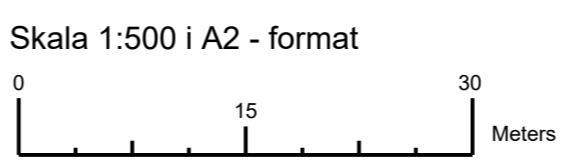
GRUNDKARTANS BETECKNINGAR	
	Fastighetsgräns
	Kvarterstraktgräns
	Servitutgräns
	Traktnamn
	Registreringsnummer för fastighet med traktnamn
	Kvartersnamn
	Registreringsnummer för fastighet med kvartersnamn
	Byggnader, karterade efter huslivet
	Byggnader, karterade efter takkontur
	Transformator, skärmtak
	Slaket
	Häck
	Stödmur
	Slänt
	Kantsten, körbanekant
	Ägoslagsgräns
	Lövskog
	Sänkmark
	Nivåkurvor
	Avvägd höjd
	Rutnätspunkt
	Polygonpunkt

Detaljplanen har enligt bevis vunnit laga kraft den 18 januari 2018  
 Tillhör kommunfullmäktige i Katrineholms beslut den 18 december 2017, §210 betygar

Therese Lindgren  
 Planarkitekt

Koordinatsystem: SWREF99 16.30  
 Höjdsystem: RH 2000

Grundkartan upprättad av Metria, Katrineholm genom revidering och komplettering av fotogrammetriskt framställd primärkarta. 2016-08-17.



Till planen hör:	<input type="checkbox"/> Miljökonsekvensbeskrivning	<input checked="" type="checkbox"/> Utlåtande efter utställning
<input checked="" type="checkbox"/> Behovsbedömning	<input checked="" type="checkbox"/> Fastighetsförteckning	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Planprogram	<input checked="" type="checkbox"/> Samrådsredogörelse	<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/> Planbeskrivning	<input type="checkbox"/> Illustrationskarta	<input type="checkbox"/>

Antagandehandling SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

### Detaljplan för del av kvarteret Pionen

del av fastigheten Sandbäcken 3:1		Beslutsdatum	Instans
Katrineholms kommun	Södermanlands län	Antagande	
PBL 2010:900	0483-P2018/3	2017-12-18	KF
		Laga kraft	
		2018-01-18	
Upprättad 2017-10-17			
Therese Lindgren Planarkitekt	Erik Bjelmrot Avdelningschef		



## PLANBESKRIVNING



tillhörande

**Detaljplan för del av kvarteret Pionen  
del av fastigheten Sandbäcken 3:1  
Katrineholms kommun**

### **ANTAGANDEHANDLING**

Upprättad på Samhällsbyggnadsförvaltningen i Katrineholm 2017-10-16

## HANDLINGAR

### Planhandlingar

Plankarta i skala 1:500 med planbestämmelser

Planbeskrivning (detta dokument)

Behovsbedömning

Fastighetsförteckning

### Underlag till detaljplanen

Kulturhistorisk konsekvensanalys, White arkitekter, 2016-05-17, reviderad 2017-06-29

Skuggstudie, White arkitekter, 2017-07-03, reviderad 2017-10-16

Trafikbullerutredning, Åkerlöf Hallin Akustik, 2017-05-02

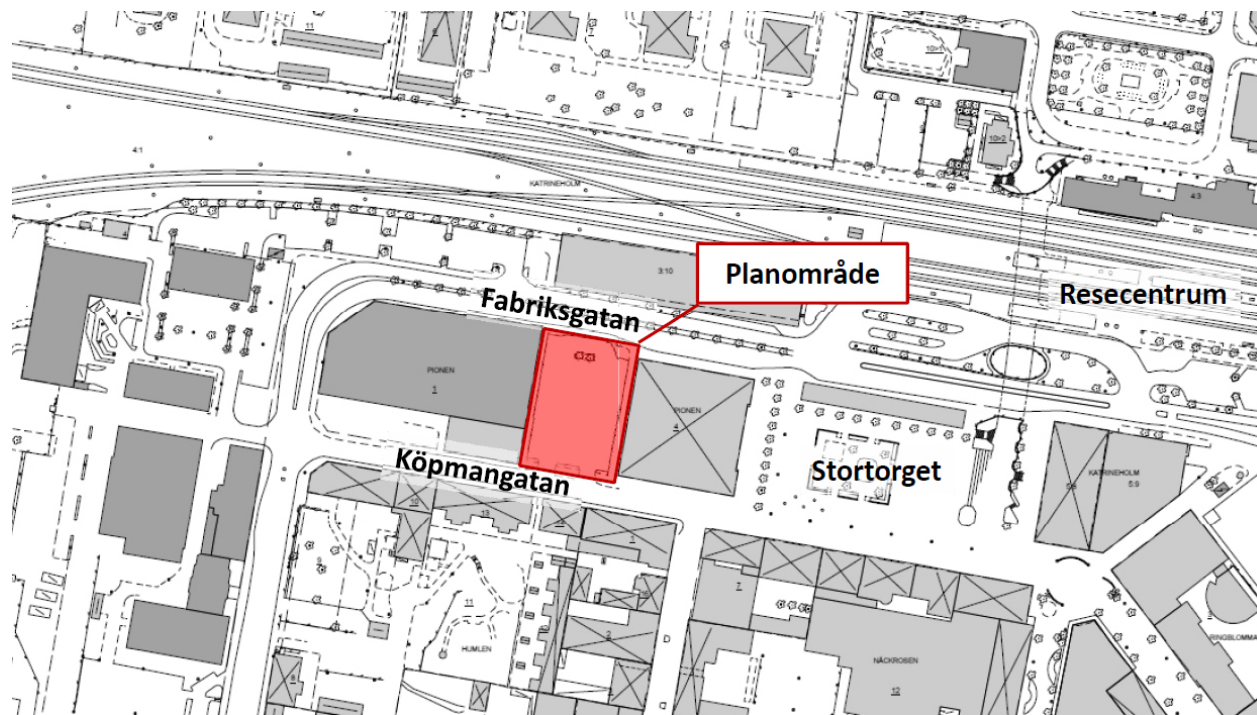
Riskutredning, Tyréns, 2015-05-05

## PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

### PLANDATA

#### Läge och areal

Planområdet är beläget söder om Fabriksgatan och norr om Köpmangatan i Katrineholms centrala delar. Planområdet omfattar 2184 m<sup>2</sup>.



Karta som visar var planområdet är beläget

### Markägförhållanden

Fastigheten Sandbäcken 3:1 ägs av Katrineholms kommun.

## TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

### Kommunala beslut

Bygg- och miljönämnden beslutade 19 augusti 2015 att ge Samhällbyggnadsförvaltningen i uppdrag att upprätta detaljplan för del av kvarteret Pionen, Katrineholms kommun, i syfte att möjliggöra byggnation av bostäder i flerbostadshus.

### Översiktsplan

Planområdet omfattas av Översiktsplan 2030 Katrineholms kommun – del staden, antagen 17 november 2014. Detaljplanen är förenlig med översiktsplanens intentioner.

Att förtäta i de centrala delarna av Katrineholms stad stämmer väl överens med strategierna i Översiktsplan 2030, Katrineholms kommun – del staden. Katrineholm ska vara den blandade och attraktiva staden där komplettering av bebyggelse sker i befintlig bebyggd miljö med hänsyn till stadens historia. I markanvändningskarta till Översiktsplan 2030 ligger planområdet inom område för *”Tät stadsbebyggelse där förtätning ska ske”*.

### Detaljplan

Gällande detaljplan fastställdes 1994 och genomförandetiden för planen har gått ut. Planen anger användningen allmän parkering.

### Riksintresse

Planområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljövården, D28 Katrineholm. Planförslagets påverkan på riksintresset, kulturmiljön och stadsbilden beskrivs närmare under avsnittet *”Förutsättningar och förändringar”* i denna planbeskrivning.

### Behovsbedömning av planens miljöpåverkan

En behovsbedömning är gjord enligt checklista. Planens genomförande anses inte innebära någon betydande påverkan på miljön, hälsan eller hushållningen med mark, vatten eller andra resurser. Således kommer ingen miljökonsekvensbeskrivning enl. 6 kap. 11 § MB att skapas. Denna bedömning grundas på att några negativa konsekvenser på miljön inte kunnat påträffas. Behovsbedömningen har varit sänd för samråd med Länsstyrelsen som delar kommunens uppfattning.

Länsstyrelsen framförde inför det fortsatta planarbetet att en kulturmiljöanalys behöver göras, att analysens slutsatser bör vägas in i planförslaget och att höga krav bör ställas på gestaltning och materialval med tanke på riksintresset för kulturmiljö. Länsstyrelsen framförde även att en riskanalys bör göras med tanke på närheten till järnvägen och delar kommunens bedömning att en bullerutredning bör genomföras.

## FÖRENLIGHET MED ÖVERSIKTSPLANEN OCH MILJÖBALKEN

Planförslaget överensstämmer med intentionerna i Översiktsplan 2030 Katrineholms kommun – del staden.

Detaljplanen bedöms vara förenlig med Miljöbalkens grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden. Miljökvalitetsnormer bedöms inte överskridas inom planområdet.

## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

### Befintlig bebyggelse

Området närmast kvarteret Pionen och kvarteret i sig karaktäriseras av blandningen av arkitekturstilar, material, kulörer och byggnadshöjder. Det gemensamma draget är att byggnaderna är placerade i fastighetsgräns vilket ger enhetliga fasadliv som betonar kvarteretsstrukturen.

Väster om fastigheten (idag kvarteret Pionen 1) ligger ett tegelhus i tre-fyra våningar som uppfördes 1901. Det gamla tegelhuset är utbyggt mot norr med en fabriksbyggnad i en våning. Denna fabriksdel var enligt förslaget till stadsplan från 1920 redan uppförd. Idag inrymmer byggnaden bland annat Friskis och Svettis.

Öster om fastigheten (idag kvarteret Pionen 4) ligger ett affärs- och bostadshus, som uppfördes under början av 1990-talet.



*Planområde med omgivande bebyggelse*



Tegelhus på Pionen 1



Affärs-och bostadshus på Pionen 4.



Godsmagasinet



Fabriksbyggnaden på Pionen 1

## Kulturmiljö

### Riksintresse

Kvarteren ligger inom ett område av riksintresse för kulturmiljövården i Södermanlands län, Katrineholm D28. Motiveringen för riksintresset lyder: "Stadsmiljö som tydligt speglar järnvägsbyggandet som samhällsbildande faktor och där utvecklingsstadierna från ren landsbygd till modern stad är läsbara". Som uttryck för riksintresset nämns "Stadsplan och bebyggelse vid järnvägsstationen, järnvägsparken och Stora Torget." I kunskapsunderlaget nämns särskilt stadsplanen och bebyggelsen som utvecklats utifrån denna som tydligt avläsbara spår i stadens bildande och utveckling.

### Kulturmiljöanalys

En kulturhistorisk konsekvensanalys har tagit fram av White arkitekter, daterad 2016-05-17 och reviderats 2017-06-29. Exploatörens framtagna ritningar och illustrationer till förelagen bebyggelse på platsen har legat till grund för analysen. Här nedan följer konsekvenserna och vilka punkter som ska beaktas enligt rapporten. Det bör noteras att förslaget har justerats något sedan revideringen av kulturmiljöanalysen, högsta tillåtna nockhöjd har t ex sänkts, men i övrigt är justeringarna så pass små att slutsatserna av analysen fortsatt är relevanta för förslaget.

*Konsekvenser för riksintresset*

Den aktuella översiktsplanen anger att Katrineholm ska växa genom förtätning och att ett sätt att göra det är att bebygga parkeringsplatser.

Föreslagen bebyggelse har en volym som kommer bli synlig främst från järnvägsområdet. Frågan uppstår då om den nya volymen kan betraktas som påtaglig skada för riksintresset vilket grundar sig i att Katrineholm på ett tydligt sätt speglar järnvägssamhällets framväxt.

Även om volymerna blir tydligt avläsbara upplevs de inte som dominerande. Från väster upplevs den nya bebyggelsen som en pendang till de befintliga flerbostadshusen på järnvägens norra sida, som en enhetlig markör mellan landsbygd och modern stad. Att de nya volymerna har nock åt norr mot järnvägen bedöms inte ha negativ inverkan på kulturvärdena eller riksintresset. Detta då bebyggelse historiskt sett i kvarteret haft både gavel och långsida mot gata. Utförandet bidrar även till att bryta upp fasaden på de tillkommande volymerna så att den inte upplevs som dominerande. Gavelmotivet på den nya volymen mot Köpmangatan med sina lägre sidopartier möter de olika höjderna på kringliggande bebyggelse respektfullt. Den medför även variation till gaturummet vilket är ett karaktärsdrag för bebyggelsen längs Köpmangatan.

Vidare blir den föreslagna bebyggelsen en tydlig markör mellan stadens äldre industrikvarter och bostads- samt handelskvarteren som omgärdar Stortorget. Den nya bebyggelsen bedöms inte heller inkräkta på utformningen av de äldre industrikvarteren, som även fortsättningsvis får behålla sin utbredning.

Det ses som positivt för stadsplanestrukturen att platsen åter förses med byggnader. I nuläget upplevs platsen som tom, trots att den har ett innehåll. Genom att tillföra ny bebyggelse återskapas en obruten byggnadsfront mot järnvägen och det historiskt sett intima gaturummet utmed Köpmangatan kan återuppstå. Då fri passage lämnas mellan befintlig bebyggelse och tillkommande byggnadskropp är kvarterets olika tidslager även tydligt avläsbara.

Sammantaget bedöms den föreslagna bebyggelsen inte innebära någon påtaglig skada på riksintresset enligt MB 3 kap 6 §. De uttryck för riksintresset som angivits i såväl värdetexter som motiveringar påverkas inte negativt av den nya bebyggelsen. Vad gäller stadsplanestrukturen förstärks riksintresset snarare.

*Konsekvenser enligt PBL*

Ny bebyggelse måste ta hänsyn till kulturvärdena på platsen, stadsbilden samt bidra till en god helhetsverkan. Samtidigt får befintliga byggnader inte behandlas ovarsamt eller förvanskas.

Föreslagen bebyggelse tar hänsyn till stadsbilden bl.a. genom att respektera siktlinjer och gångstråk. Kontakten mellan Köpmangatan och magasinsbyggnaden kvarstår genom ett gångstråk på fastighetens östra del. Vidare kommer den nya bebyggelsen inte innebära något dominerande inslag från Stortorget som delvis omgärdas av äldre bebyggelse.

De nya husen byggs med ett släpp mot den äldre industribyggnaden på intilliggande fastighet i väster. Respektavståndet gör att inga ingrepp behöver göras i intilliggande industribyggnad samt att den karaktäristiska och arkitektoniskt utformade gaveln inte byggs för. Industribyggnadens volym kommer vara väl avläsbar och bedöms därmed inte påverkas negativt av byggnationen.

Inte heller gathuset i tegel på den intilliggande fastigheten bedöms påverkas negativt genom att ett ännu större respektavstånd lämnas för att byggnaden tydligt ska kunna utläsas.

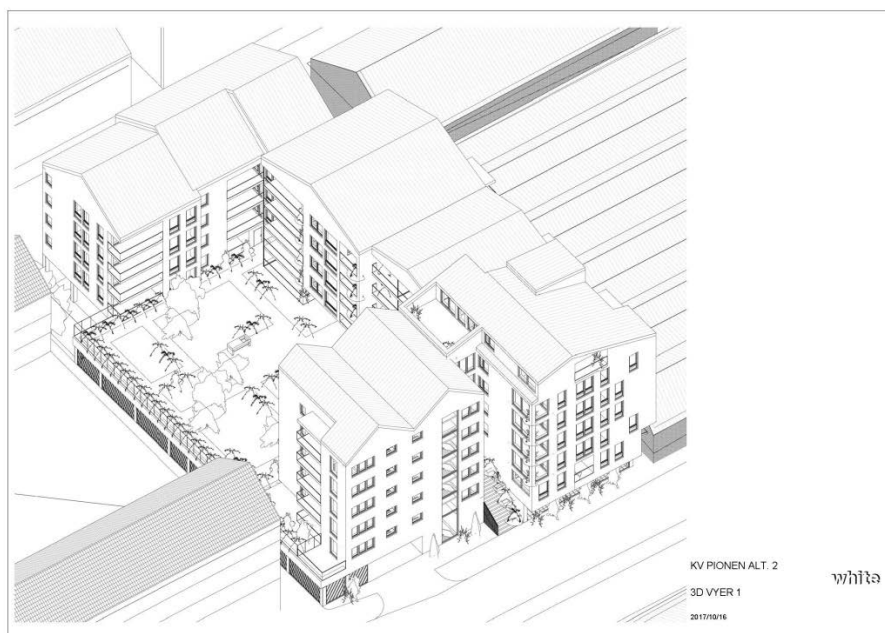
Sammantaget bedöms förslaget uppfylla kraven i PBL och kan inte ses som förvanskande för vare sig enskilda byggnader eller bebyggelseområdet.

#### *Punkter att beakta*

För att säkerställa att de nya byggnaderna anpassas till den befintliga staden bör särskild hänsyn tas till färgskalan. Mot järnvägen dominerar den röda magasinsbyggnaden i trä och utgör ett viktigt karaktärsdrag som speglar järnvägssamhällets struktur. För att även fortsättningsvis låta magasinsbyggnaden utgöra ett dominerande inslag bör röda färgskalor undvikas för den nu planerade bebyggelsen.

#### **Ny bebyggelse**

Inom planområdet skapas möjligheter att uppföra flerbostadshus för cirka 50 lägenheter. Planen tillåter även centrumverksamhet i markplan och på andra våningen om det skulle bli aktuellt att i framtiden inrymma lokaler för detta ändamål.



*Skiss på hur den nya bebyggelsen kan komma att se ut med t. ex möjlig volym och takutformning, sett från Fabriksgatan. Arkitekt: Olov Gynt, White arkitekter*

#### Placering

Byggnaden som planeras i anslutning till Köpmangatan ska placeras i linje med befintlig byggnad i kvarteret Pionen för att bidra till en stadsmässig karaktär. Planen anger att byggnad ska placeras i fastighetsgräns mot gata. Mellanrum lämnas mot bebyggelse öster och väster om planområdet. Ett mellanrum lämnas mot de kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna i väster för att de fortsatt ska vara synliga och avläsbara och mot Pionen 4 i öster för att möjliggöra passage.





Skiss på hur den nya bebyggelsen kan komma att se ut med t. ex hänsynsavstånd till omgivande bebyggelse, sett från Köpmangatan. Arkitekt: Olov Gynt, White arkitekter

### Höjd

För byggnaderna mot järnvägen anger planen en högsta tillåtna nockhöjd om 21 meter för att anpassas till skalan i omgivande kvarter. För byggnaden i anslutning till Köpmangatan anger planen en nockhöjd på 17,5 meter för att anpassa höjden till befintliga byggnader längs gatan.

### Utformning

Byggnadernas fasader ska enligt kulturmiljöanalysen inte dominera färgmässigt över godsmagasinet och starka röda färgskalor bör inte användas för den nya bebyggelsen. Färgsättning och materialval bör ske med utgångspunkt i omgivande bebyggelse och kan varieras för att minska den upplevda volymen av byggnaderna. För att anpassa nya byggnader till platsen ska taken vara utformade som sadeltak och gärna knyta an till takvinklar på den omgivande bebyggelsen. Längs med Köpmangatan ska takåsen på ny byggnad vara parallell med gatan för att inrätta sig med intilliggande byggnaders takåsar.

För att skapa en trevligare och tryggare stadsmiljö bör fasaderna längs gatorna vara öppna och upplysta. Då parkering ska ske i markplan är det viktigt att fasaden utformas på ett bra sätt för att inte gatumiljön ska upplevas som otrygg. Särskilt viktigt är det att gången som skapas mellan de nya byggnaderna och befintliga byggnader på Pionen 4 utformas så att det upplevs tryggt att röra sig där.

För bostäderna inom planområdet ska en upphöjd gård skapas mellan byggnaderna över garageplan.

### **Mark och vegetation**

Marken där den nya bostadsbebyggelsen är tänkt att placeras är idag en hårdgjord parkeringsyta som används av allmänheten.

Innergården ska planteras för att tillskapa grönska till området och för att dagvatten ska fördröjas och tas upp lokalt.

### Service

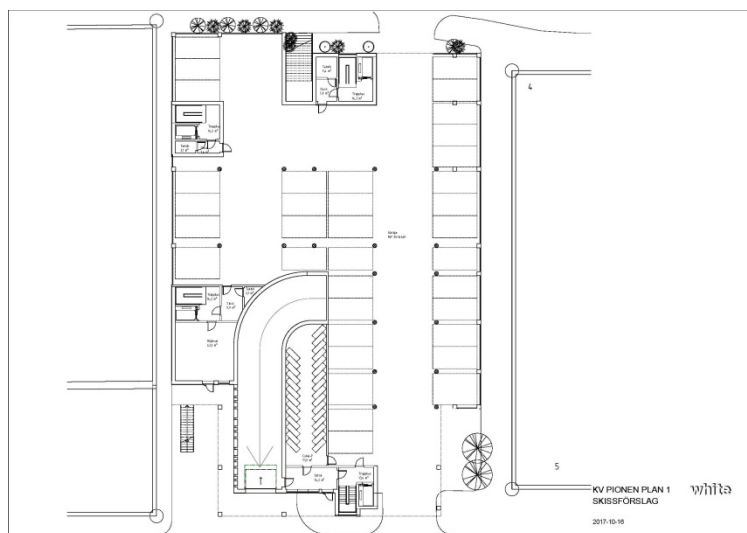
Planområdet ligger i direkt anslutning till Katrineholms centrum med både kommersiell och offentlig service.

### Gator och trafik

Infarter till garagen under byggnaderna kommer att ske från Köpmangatan. En ökad trafik är att vänta på Köpmangatan efter byggnation. Ett förslag finns om att bygga om delar av gatan till gångfartsområde framöver för att öka framkomligheten för gång- och cykeltrafikanter. Sträckan är även utpekad som utvecklingsstråk för huvudnätet för gång och cykel enligt kommuns gång- och cykelplan, antagen augusti 2015.

### Parkering/cykelparkering

Parkering för de boende kommer att ske i källarplan där cirka 40 parkeringsplatser kan skapas. I markplan kommer cirka 40 parkeringsplatser anordnas för besökare till centrum. I markplan kommer även garaget inrymma cirka 30 cykelparkeringar för de boende.



Skiss som visar parkering i markplan

### Kollektivtrafik

Planområdet har mycket god kollektivtrafikförsörjning där Katrineholms Resecentrum med tåg, stadsbuss samt länsbuss kan nå inom 100 meter. Utveckling med fler bostäder i de centrala delarna kan bidra till ett större underlag för kollektivtrafiken.

### Tillgänglighet

Bostäderna och markområdet ska utformas enligt de bestämmelser som finns i lagar och förordningar gällande tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt orienterings- och rörelseförmåga.

## Radon

Planområdet omfattas enligt kommunens översiktliga kartering inte av någon förhöjd risk för markradon.

## Teknisk försörjning

### Vatten och avlopp

Planområdet ligger inom verksamhetsområdet för kommunalt vatten- och avlopp. De nya byggnaderna kan anslutas till nätet.

### Dagvatten

Området har sedan tidigare varit asfalterat och dagvattensystemet beräknas inte belastas mer än det gör idag. Den planerade gården som skapas inom området möjliggör att dagvatten kan fördröjas, förutsatt att växtbäddarna höjdsätts på rätt sätt. Minst 40 % av gården ska planteras, för att gården ska ge goda förutsättningar för dagvattenhanteringen. Höjdsättning av byggnader och kvarter ska möjliggöra att dagvatten kan avledas tillomgivande mark och förebygga att instängda områden bildas vid extrema regntillfällen.

### El o värme

Fjärrvärmeledningar finns i anslutning till planområdet idag och bebyggelsen kan med fördel anslutas till nätet.

### Avfall

Ett gemensamt miljörum placeras i byggnadens markplan som nås via Köpmangatan.

## Skugga

Genomförd skuggstudie (White arkitekter, reviderad 2017-10-16) visar att de planerade byggnaderna tillför viss skugga till en del av de befintliga lägenheterna och gården på Pionen 4 under sen eftermiddag och kväll på sommaren men under vinter, vår och höst är påverkan liten.

## Buller

En trafikbullerutredning för de planerade bostäderna har tagits fram av Åkerlöf Hallin Akustik, daterad 2017-05-02, se rapport för närmare beskrivning av de metoder som använts.

### Riktvärden

För denna plan tillämpas förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader, *för vilken nya riktvärden gäller från 2017-07-01*. Det bör noteras att bullerutredningen gjorts med tidigare riktvärden som utgångspunkt.

Buller från spårtrafik och vägar bör inte överskrida

1. 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och
2. 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.

För en bostad om högst 35 kvadratmeter gäller i stället för vad som anges i första stycket 1 att bullret inte bör överskrida 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad. Förordning (2017:359).

Om den ljudnivå som anges ovan ändå överskrids bör:

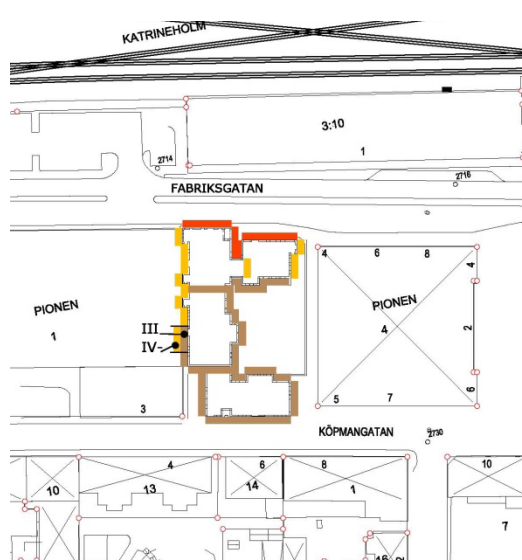
1. Minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden, och
2. Minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan klockan 22:00 och 06:00 vid fasaden.

Om den ljudnivå om 70 dBA maximal ljudnivå som anges ovan ändå överskrids, bör nivån dock inte överskridas med mer än 10 dBA maximal ljudnivå fem gånger per timme mellan klockan 06:00 och 22:00.

### Beräknade trafikbullernivåer

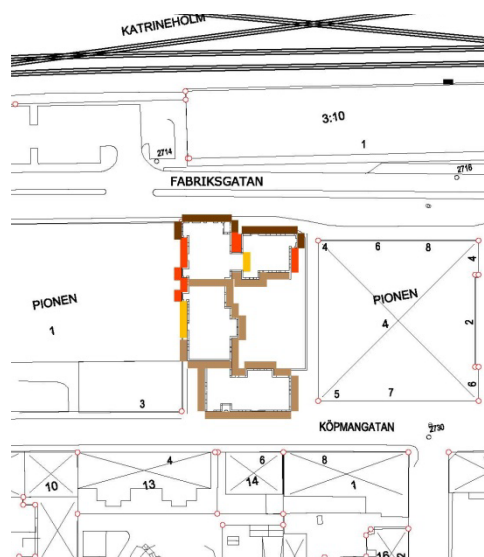
De ekvivalenta ljudnivåerna vid fasad har beräknats, se ritning nedan till vänster. Vid mest utsatta fasad fås upp mot 65 dB(A). Byggnaderna får dock en sida med högst 55 dB(A). En viss variation fås i trafikbullernivån på fasaderna men variationen ligger inom på ritningen angivna intervall. På gårdsytorna blir de ekvivalenta ljudnivåerna högst 55 dB(A).

Den maximala ljudnivån vid fasad har beräknats, se ritning nedan till höger. Vid mest utsatta fasad fås upp mot 85 dB(A). På gårdsytor i anslutning till bostäderna är maximalnivån högst 70 dB(A).



Där ej annat anges gäller hela fasaden  
Ekvivalent ljudnivå för dygn vid fasad  
Frifältsvärde

<span style="color: red;">█</span>	61 – 65 dB(A)
<span style="color: orange;">█</span>	56 – 60 dB(A)
<span style="color: yellow;">█</span>	51 – 55 dB(A)



Maximal ljudnivå vid fasad  
Frifältsvärde

<span style="color: darkred;">█</span>	81 – 85 dB(A)
<span style="color: red;">█</span>	76 – 80 dB(A)
<span style="color: orange;">█</span>	71 – 75 dB(A)
<span style="color: yellow;">█</span>	≤ 70 dB(A)

*Beräknad ekvivalent ljudnivå vid fasad (till vänster) och beräknad maximal ljudnivå vid fasad (till höger)*

I detaljerade ritningar i bullerutredningen redovisas de ekvivalenta och maximala ljudnivåerna för varje lägenhetsplan och de störningsminskande åtgärder som föreslås i vissa lägen.

### Sammanfattande bedömning

Det planerade bostadshuset utsätts för höga bullernivåer från järnvägstrafiken på Stambanan och visst buller från vägtrafik samt ljud från lekande barn etc. Vid fasaderna mot järnvägen blir ekvivalentnivån upp mot 65 dB(A). Mycket stor hänsyn har tagits till trafikbullret vid

utformningen av byggnaden och med skisserad lägenhetsutformning samt vissa buller- och störningsdämpande åtgärder kan bostäder med hög ljudkvalitet byggas.

Byggnaden får minst en sida med högst 55 dB(A) ekvivalent och 70 dB(A) maximal ljudnivå. Cirka tre av fyra lägenheter får högst 55 dB(A) ekvivalentnivå utanför alla bostadsrum. Övriga lägenheter får högst 55 dB(A) ekvivalentnivå och 70 dB(A) maximalnivå utanför minst hälften av bostadsrummen.

Alla lägenheter har tillgång till gemensam uteplats och gård med högst 70 dB(A) maximal och 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå. De flesta lägenheter får även balkong med högst dessa nivåer. Gemensam uteplats med högst 70 dB(A) maximal och 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå kan skapas på gården. Denna uteplats kan behöva tak med ljudabsorbent för att uppnå 50 dB(A) ekvivalentnivå.

Med lämpligt val av fönster och uteluftdon kan god ljudmiljö inomhus erhållas. I detta skede anges översiktligt ljudkrav för fönster för Ljudklass B i fyra intervaller enligt ritning ovan till vänster (beräknad maximal ljudnivå vid fasad), se även tabell i bullerutredning på s.7. Ljudkraven varierar med fönsterstorleken. Noggrannare indelning kan göras i den fortsatta projekteringen.

#### Planbestämmelser

Detaljplanen ställer krav på att det för samtliga bostadshus gäller att minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet som är större än 35m<sup>2</sup> ska orienteras mot ljuddämpad sida. För att klara ljudnivån vid uteplats ställer planen krav på att bullerskärm ska finnas längs med gårdens östra sida.

#### **Vibrationer**

Trafikverket och Naturvårdsverket har beslutat om att riktvärdet 0,4 mm/s för miljö kvalitet för vibrationer vid spårburen trafik skall eftersträvas i bostäder och utrymmen där människor vistas stadigvarande. Detaljplanen ställer krav på att bostäderna ska utformas så att riktvärdet för vibrationer vid tågpassage inte överskrids.

#### **Riskbedömning farligt gods**

En riskanalys genomfördes inför detaljplan för Stortorget och rapporten anses även kunna tillämpas för denna detaljplan då föreslagna byggnader ligger inom samma avstånd från järnvägen. Enligt Riskhänsyn i detaljplan-Stortorget Katrineholm 2015-06-05 (reviderad 2015-06-26) utgörs de analyserade riskerna på stambanan av utsläpp av farligt gods samt urspårningsolyckor avseende med eller utan farligt gods. Farligt gods består av flera olika ämnen vars fysikaliska och kemiska egenskaper varierar. De huvudsakliga riskkällorna vid transport av farligt gods utgörs av dem som kan leda till en eller flera av följande tre konsekvenser; brand, explosion och utsläpp av giftiga eller frätande kemikalier.

På stambanan transporteras de största volymerna i fallande storleksordning: gaser, brandfarliga vätskor, oxiderande ämnen och frätande ämnen. Brandfarliga fasta ämnen i ADR-klass 4, oxiderande ämnen och organiska peroxider i ADR-klass 5, radioaktiva ämnen i ADR klass 7 och övriga ämnens i klass 9 fraktas också på stambanan men utgör normalt ingen fara för

omgivningen då konsekvenserna koncentreras till vagnens närhet eller att konsekvensavståndet är i närhet till riskkällan.

Följande åtgärder som föreslagits i rapporten och har arbetats in planförslaget:

- Friskluftsintag till byggnaderna placeras bort från järnvägen (eller på tak). Med hänsyn till att denna klass är en bland de främst förekomna på järnvägen och ur kostnad/nyttaperspektiv bedöms en minsta nivå vara att placera ventilationssystemet på tak. Om det är möjligt rekommenderas friskluftsintaget att placeras mot söder.
- Samtliga verksamheter och bostäder ska ha möjlighet att utrymma i en utrymningsväg som leder bort från Stambanan.
- Byggnadens fasad ska utföras i obrännbart material.

## **KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE**

### **Sociala konsekvenser**

Fler bostäder i de centrala delarna av staden ökar flödet av människor vilket bidrar till ett rikare stadsliv och ökad trygghetskänsla i det offentliga rummet.

Ianspråktagandet av allmän parkeringsplats för en ny byggnad med privat ändamål kan innebära negativ påverkan på de som använder parkeringen idag. Parkeringarna kommer delvis att ersättas i byggnadens markplan, så den negativa påverkan bedöms som liten.

Byggnaden bedöms inte påverka riksintresset negativt utan stärker stadsbilden. Att förtäta centrala Katrineholm på den aktuella platsen skulle bidra till ökad stadsmässighet och att stadens rutnätsstruktur med slutna kvarter förstärks. Platsen har även varit bebyggd tidigare.

### **Ekologiska konsekvenser**

Ur ett ekologiskt hållbarhetsperspektiv är det positivt att fler kan bo kollektivtrafiknära och centrumnära. Det bidrar till ett minskat bilanvändande då centrum och resecentrum ligger inom gång- och cykelavstånd. Det är även positivt ur ett ekologiskt perspektiv att förtäta redan ianspråktagen, hårdgjord mark istället för grönytor som producerar ekosystemtjänster. Med grönskande gårdar kan flera olika ekosystemtjänster istället börja produceras på platsen.

### **Ekonomiska konsekvenser**

De ekonomiska konsekvenserna bedöms som små då ny bebyggelse tillkommer inom befintliga infrastruktursystem. Kostnader kommer påföras kommunen när det gäller parkeringsplatserna i markplan samt framtida ombyggnad av Köpmangatan.

### **Nollalternativ**

Nuvarande markanvändning fortsätter och attraktiva bostäder i kollektivtrafiknära läge skapas inte. Tillskott av nya bostäder centralt uteblir.

## ADMINISTRATIVA FRÅGOR

### Genomförandetid

Exploateringen av området kommer att ske inom en snar framtid och genomförandetiden föreslås därför till 5 år från den dag planen vinner laga kraft.

## ORGANISATORISKA FRÅGOR

### Tidplan

Planförslaget handläggs enligt reglerna för standardförfarande och enligt följande tidplan:

Samråd.....Oktober 2016  
Granskning.....Augusti 2017  
Antagande .....December 2017  
Laga kraft .....Januari 2018

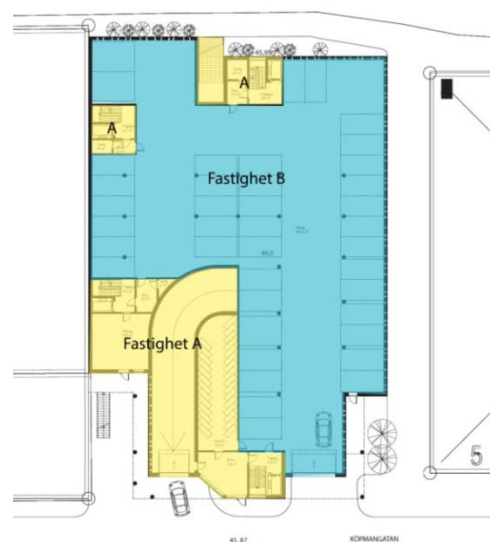
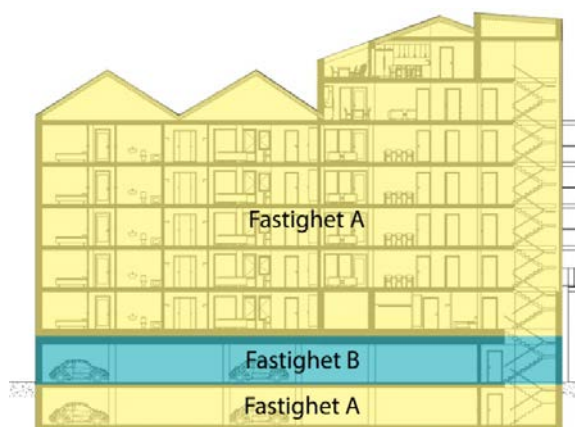
### Ansvarsfördelning

Exploatören och Katrineholms kommun svarar gemensamt för genomförandet av detaljplanen.

## FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning ska ske tredimensionellt där bostäderna och den upphöjda gården, samt parkeringen under markplan ska regleras till en privat fastighet (fastighet A) medan parkeringen samt gångpassagen i markplan (fastighet B) ska regleras till en fastighet i kommunalt ägo. Delar av plan B urholkas av fastighets A gällande miljörum, cykelparkering, trapphus och nedfart till garage.

Fastighetsbildningsåtgärder prövas i en lantmäteriförrättning som handläggs av Lantmäterimyndigheten. Lantmäteriförrättning ska sökas och bekostas av exploatören och kommunen gemensamt.



*Bilder som illustrerar hur fastigheten kan delas upp, i sektion och situationsplan för parkering i markplan.*

## **AVTAL**

Ett markanvisningsavtal daterat 2015-07-16 har upprättats mellan kommunen och Tegelstaden Bygg AB.

Ett exploateringsavtal ska upprättas mellan kommunen och exploitören.

## **EKONOMISKA FRÅGOR**

Detaljplanen bekostas av exploitören och planavgiften ska regleras i ett planavtal med kommunen.

## **Huvudman**

Kommunen är huvudman för allmän platsmark.

Samhällsbyggnadsförvaltningen  
Katrineholm den 2017-10-16

Therese Lindgren  
Planarkitekt

Erik Bjelmrot  
Avdelningschef

Detaljplanen har enligt bevis vunnit laga kraft den 18 januari 2018  
Tillhör kommunfullmäktige i Katrineholms beslut den 18 december 2017, §210 betygar

Therese Lindgren  
Planarkitekt