

## PLANBESKRIVNING OCH KONSEKVENSBESKRIVNING

Detaljplan för  
**LASARETTET 1 M.FL.**  
samt upphävande av del av stadsplan S 96

Avesta kommun  
Dalarnas län

Upprättad av Västmanland-Dalarna miljö- och byggförvaltning 2010-05-24.

Isak Jakobsson  
Planingenjör

Eva Widergren  
Plan- och byggchef

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<i>HANDLINGAR</i> .....	3
<i>PLANENS SYFTE</i> .....	3
<i>FÖRENLIGT MED 3, 4 OCH 5 KAP. MB</i> .....	4
<i>PLANDATA</i> .....	4
Läge och areal.....	4
Markägoförhållanden.....	4
<i>TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN</i> .....	4
Översiktliga planer .....	4
Detaljplaner.....	5
Tomtindelning.....	5
Program.....	5
Miljöbedömning/miljökonsekvensbeskrivning .....	6
Strandskydd .....	6
<i>FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR</i> .....	7
Natur .....	7
Bebyggelseområden.....	9
Friytor.....	9
Gator och trafik.....	10
Teknisk försörjning .....	13
Hälsa och säkerhet.....	13
Administrativa frågor.....	15
Övrigt.....	15
<i>KONSEKVENSBESKRIVNING</i> .....	15
<i>ILLUSTRATIONER</i> .....	17
Trafikföring idag.....	17
Planerad trafikföring.....	18

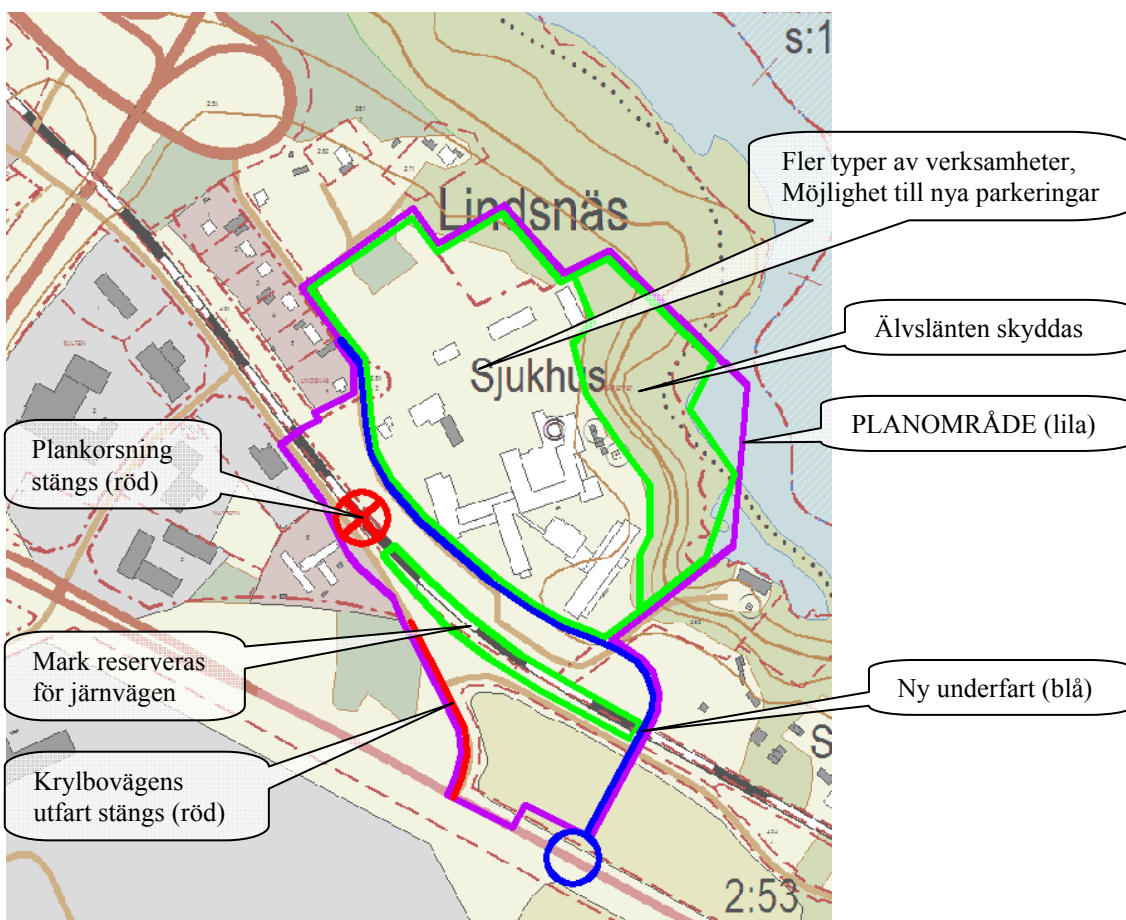
## HANDLINGAR

Planförslaget utgörs av följande handlingar:

- Plankarta med bestämmelser och illustration
- Planbeskrivning med konsekvensbeskrivning (detta dokument)
- Genomförandebeskrivning

Dessutom finns följande handlingar i ärendet:

- Planprogram
- Redogörelse för programsamråd
- Grundkarta
- Fastighetsförteckning



Huvudsakliga syften med planen. För mer detaljerad karta över trafikföring, se figur i avsnittet "Illustrationer/Trafikföring". För illustration över utformning av gaturummet, se figur i avsnittet "Gator och trafik/Parkeringar".

## PLANENS SYFTE

Huvudsyftet med planen är att möjliggöra följande (se även figur ovan):

- En ny underfart under järnvägen till Avesta lasarett skapas och ansluts till den planerade cirkulationsplatsen på Dalavägen.
- En befintlig plankorsning (gång- och cykelväg) stängs.

- Fler verksamheter än vård kan etablera sig inom lasaretsområdet. Detta inbegriper kontor, kultur, skola, restaurang samt vårdanknutna boendeformer (såsom jourbostäder och korttidsboende) och verksamheter (såsom laboratorium, apotek och hjälpmedelsförsäljning).
- Vägen genom lasaretsområdet ändras från kvartersmark till allmän plats. Slänten ner mot älven ändras från kvartersmark till naturmark.
- Lasarettets behov av parkeringsytor säkerställs.
- Mark reserveras för en möjlig utbyggnad av järnvägen till dubbelspår.

### FÖRENLIGT MED 3, 4 OCH 5 KAP. MB

Kommunen bedömer att den nya detaljplanen inte påverkar natur- och kulturvärden eller turismens och friluftslivets intressen negativt. Planens genomförande kommer inte heller att leda till att någon miljö kvalitetsnorm överträds.

Hela planområdet är utpekad som riksintresse för det rörliga friluftslivet, enligt 4 kap 2 § Miljöbalken ("området utmed Dalälven från Avesta till Skutskär"). Även om en befintlig passage (gång- och cykelväg) över järnvägen stängs öppnas samtidigt en ny underfart för bl.a. gång- och cykeltrafik. Tillgängligheten för allmänheten längs med Dalälven bibehålls, främst genom den s.k. Älvpromenaden. Tillgängligheten genom lasaretsområdet förbättras och säkerställs genom att vägen genom området omvandlas från kvartersmark till en allmän gata. Passager för allmän gång- och cykeltrafik säkerställs genom lasaretsområdet från lokalgatan till Älvpromenaden genom x-område och servitut. Kommunen anser sammanfattningsvis att detaljplanen är helt förenlig med 3, 4 och 5 kap Miljöbalken.

### PLANDATA

#### Läge och areal

Den nya underfarten sträcker sig från den planerade cirkulationsplatsen på Dalavägen, genom västra delen av Strömsnäs herrgårdspark och lasaretsområdet fram till Lindsnäs vägen (se figur i avsnittet "Illustrationer/Trafikföring"). Planområdet avgränsas av Dalälven och Strömsnäs herrgård i öster samt Dalavägen i söder. I väster finns Bergsnäs industriområde och Lindsnäs bostadsområde. Området omfattar ca 12 ha och är beläget knappt 2 km öster om Avesta centrum.

#### Markägoförhållanden

Inom det föreslagna planområdet finns följande fastigheter och fastighetsägare:

- Avesta 2:59 ägs av Avesta kommun
- Lasarettet 1 ägs av Kopparbergs läns landstingskommun/Landstinget Dalarna
- Avesta 2:52, 2:53, 2:56, 2:61 och 6:2 ägs av Outokumpu Stainless AB
- Avesta 6:1 ägs av Banverket
- Avesta 2:51 ägs av Christer Steingruber AB

### TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

#### Översiktliga planer

Det aktuella området ligger inom tätortsområde "Avesta centralort" (T1) i gällande översiktsplan, antagen 2007-02-12. Den nya tillfarten till lasarettet finns redovisad: "En ny infart till lasaretsområdet bör byggas från Krylbovägen, planskild under järnvägen". Det berörda området mellan järnvägen och Dalavägen redovisas som "framtida industriområde för lätt industri och andra icke

störande verksamheter”. För lasaretsområdet finns dock inga riktlinjer vad gäller markens användning.

### Detaljplaner

Över området för den tilltänkta underfarten under järnvägen finns i dagsläget ingen detaljplan. Dess anslutning i söder till Dalavägen gränsar till den nya, men ännu inte genomförda, planen för en ny cirkulationsplats (S 184, antagen 2008-09-15). Krylbovägens befintliga sträckning närmast Dalavägen berörs av stadsplanerna S 97 (fastställd 1969-01-10), S 56 (fastställd 1952-08-15), S 94 (fastställd 1968-10-01) samt S 85 (fastställd 1965-11-10).

Lasaretsområdet berörs av två stadsplaner; S 96 (fastställd 1968-11-27) och S 104 (fastställd 1971-04-23). Planerna medger ”Allmänt ändamål”, dvs. enligt den äldre lagstiftningen all verksamhet med ett offentligt organ som huvudman. Inom området finns idag, förutom landstingets vårdverksamhet, även enskild kontorsverksamhet med tidsbegränsat bygglov. För att denna kontorsverksamhet ska kunna fortgå på längre sikt måste de gällande stadsplanerna ändras. De delar av S 96 som är reglerade som vattenområde och som berör Dalälven kommer att upphävas i samband med att den nya detaljplanen antas. Detta görs för att planen bättre ska stämma överens med den pågående mark- och vattenanvändning samt för att förenkla planförhållandena.

De planer som reglerar järnvägsområdet är förutom S 104 även stadsplanen S 69 (fastställd 1958-01-18). Bl.a. finns här en planbestämmelse för den befintliga gång- och cykelpassagen över järnvägen från Krylbovägen till lasaretsområdet som säger att den aktuella delen av järnvägsområdet ska vara tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik. För att kunna stänga denna överfart krävs att den gällande planen ändras.

För det angränsande området mellan Krylbovägen, Dalavägen, fritidshemmet och Bergsnäs industriområde pågår arbetet med en ny detaljplan (*Detaljplan för del av Avesta 2:59*). Detaljplanen för Lasarettet 1 m.fl. anpassas till denna angränsande plan.

### Tomtindelning

För fastigheten Lasarettet 1 finns en tomtindelning (motsvarande fastighetsplan) som reglerar avgränsningen av fastigheten. För att kunna genomföra de fastighetsregleringar som berör Lasarettet 1 och dess angränsande fastigheter måste tomtindelningen upphävas. Kommunen har för avsikt att upphäva denna tomtindelning (fastställd 1972-04-28) i samband med antagandet av den nya detaljplanen för Lasarettet 1 m.fl.

### Program

Översiktsplanen för Avesta kommun ger inte någon vägledning för markanvändningen av lasaretsområdet. Dessutom spänner det aktuella planarbetet över ett relativt stort geografiskt område, med på förhand flera uttalat starka enskilda och allmänna intressen. Planarbetet inleddes därför med att ett planprogram upprättades. Syftet med planprogrammet var att fånga upp mer strategiska frågor som har betydelse för kommande detaljplan. Dessa strategiska frågor sammanfaller med den här planens huvudsakliga syfte och finns att läsa under avsnittet ”Planens syfte”.

Programmet tog även upp frågan om stängning av plankorsningen vid Strömsnäs herrgård och anläggandet av en ny ersättningsväg dit. Avsikten med detta var att visa på konsekvenserna av åtgärderna i ett större sammanhang. Denna fråga tas inte med i detta planförslag, eftersom åtgärderna inte kräver en planändring.

Samråd för planprogrammet genomfördes under tiden 9 november t.o.m. 13 december 2009. Programmet ligger till grund för den fortsatta planläggningen.

## Miljöbedömning/miljökonsekvensbeskrivning

### *Behovsbedömning*

Den nya planen bedöms inte ha någon betydande miljöpåverkan. Lasarettområdet är redan idag exploaterad mark bestående av byggnader, park- och asfaltsytor. Den planerade nya vägen placeras dessutom på ett relativt långt avstånd från älvsälnten, vilket gör att påverkan på älvsälntens värdefulla växt- och djurliv blir liten. De föreslagna åtgärderna kommer inte att försämra tillgängligheten för allmänheten genom området. Visserligen tas gång- och cykelpassagen vid fritidshemmet bort, men i gengäld tillkommer den nya underfarten under järnvägen en bit österut. Genom att vägsträckan genom lasarettområdet ändras från kvartersmark till allmän plats säkerställs också allmänhetens tillgång till denna väg. Då plankorsningen för gång- och cykeltrafik tas bort minskar risken för olyckor. Den totala trafikmängden bedöms inte öka i området.

Detaljplanen möjliggör byggandet av en väg. Enligt bilaga 3 till förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar (MKB-förordningen) ska ett sådant infrastrukturprojekt antas ha betydande miljöpåverkan. Då planprojektet sedan ställs mot kriterierna i bilaga 4 till MKB-förordningen bedömer kommunen att projektet inte erfordrar någon miljöbedömning.

Formellt beslut i frågan om behovsbedömning kommer att ske i samband med beslut om utställning av planförslaget.

### *Miljökonsekvensbeskrivning*

Då den nya planen inte bedöms ha någon betydande miljöpåverkan erfordras inte heller någon miljökonsekvensbeskrivning enligt 5 kap 18 § plan- och bygglagen.

## Strandskydd

Strandskyddet återinträder för ett område där en detaljplan upphävs eller ersätts med en ny plan. För denna detaljplan innebär det att strandskyddet kommer att återinträda för en del av Dalälven och beröra delar av lasarettbyggnaderna.

Älvsälnten (naturområdet) inrymmer stora naturvärden med rikt växt- och djurliv. Lasarettområdet utgörs av lasarettbyggnaderna samt park- och asfaltsytor. Strandskyddet kommer att finnas kvar för naturområdet, men avses att upphävas från släntrönet och västerut, dvs. endast på den av lasarettet redan ianspråktaga marken (se figur *strandskydd*). En fri passage skapas (enligt 7 kap 18f § miljöbalken) mellan lasarettområdet och älvsälntan, där livsmiljön för växter och djur uppehålls och där möjligheterna för friluftsliv gynnas.

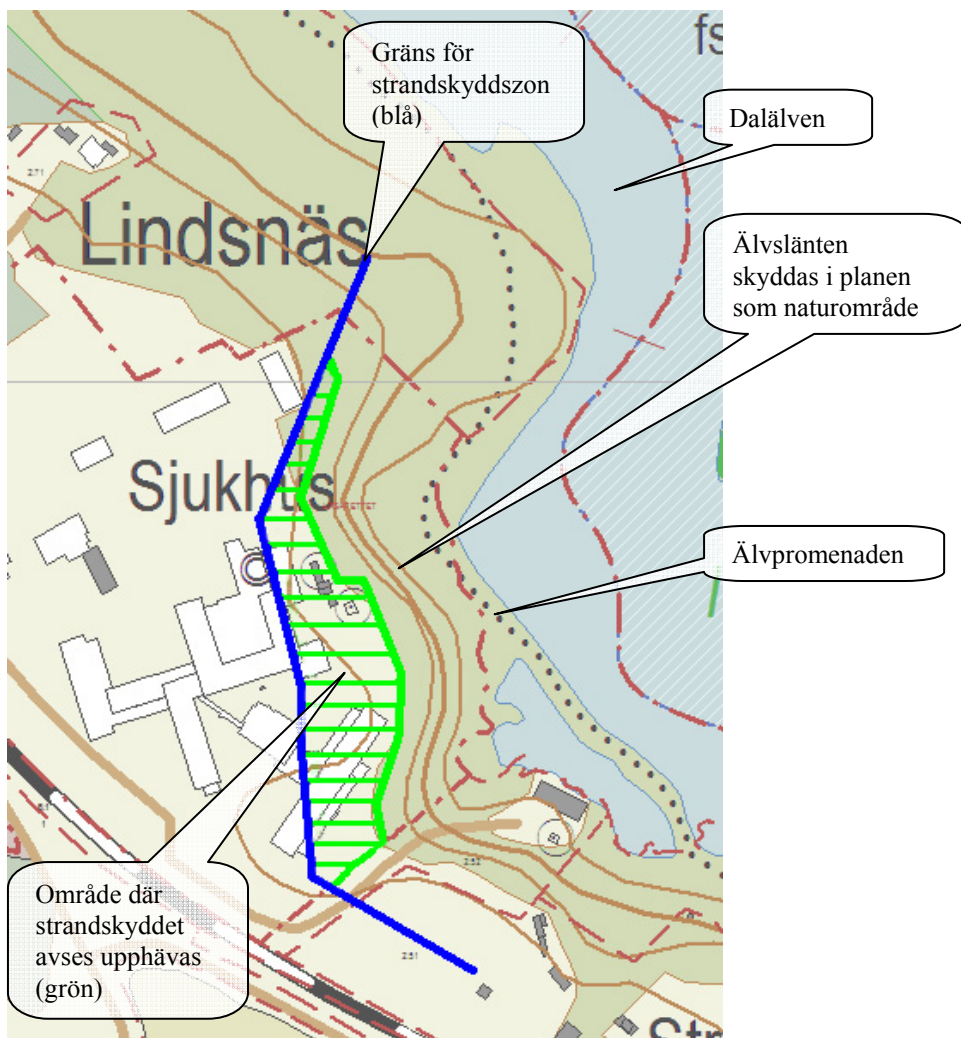
Älvsälnten kommer att säkerställas som ett naturområde, vilket innebär att genomförandet av detaljplanen inte kommer att förändra förutsättningarna för växt- och djurlivet. För den del av strandskyddszonen som ligger ovanför släntrönet sker ringa förändringar mot dagens situation, både vad gäller förutsättningar för växt- och djurliv och friluftslivet. Älvsälnten fungerar idag som en barriär mellan lasarettet och älvsälntan och de allemansrättsliga värdena existerar främst mellan älven och släntrönet, t.ex. längs den s.k. Älvpromenaden.

### *Särskilda skäl för upphävande av strandskyddet*

Om särskilda skäl föreligger kan strandskyddet upphävas i enlighet med 7 kap 18 c § miljöbalken. De särskilda skäl som kommunen anser föreligger för ett upphävande av strandskyddet på angivet område är följande:

- Området har redan tagits i anspråk som sjukhusområde och på ett sådant sätt att det saknar betydelse för strandskyddets syften (7 kap 18 c § första stycket första punkten MB).

- Den nuvarande sjukhusverksamheten på lasarettområdet har små möjligheter att expandera och behöver utnyttja all den mark som finns för en framtida eventuell utvidgning. Sjukhusverksamheten bedöms vara av ett angeläget allmänt intresse (7 kap 18 c § första stycket fjärde och femte punkten MB).
- Området är genom den branta oländiga älvsälanten väl avskilt från området närmast strandlinjen (7 kap 18 c § första stycket andra punkten MB).



Figur strandskydd.

Kommunen anser att intresset att ta det redovisade området i anspråk på det sätt som avses med planen väger tyngre än strandskyddsintresset (5 kap 7 a § plan- och bygglagen). På plankartan finns en detaljplanebestämmelse om upphävande av strandskyddet.

## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

### Natur

#### *Mark, vegetation och topografi*

Lasarettområdet och Strömsnäs herrgårdsområde utgörs av park- och asfaltsytor. Området söder om järnvägen utgörs mestadels av extensivt skött åkermark.

Området närmast Dalälven är utpekad som riksintresse för naturvård samt ingår i länets naturvårdsprogram. Planförslaget, som här endast innebär att fler ickestörande verksamheter (t.ex. kontor, kultur och skola) tillåts, bedöms inte påverka riksintresset negativt. Älvslätten inom planområdet inrymmer höga naturvärden (enligt kommunens naturvärdesinventering). För att säkra dessa värden i detaljplanen ändras området från kvartermark till allmän plats (natur) och regleras med en bestämmelse som begränsar förändringar av marknivån. För Dalälven och dess närmaste omgivning finns längs den s.k. Älvpromenaden en utarbetad skötselplan från 2003/2004 som ger riktlinjer för bl.a. skötseln av vegetationen. Dessa riktlinjer bör tillämpas på det i planen ingående naturområdet i öster.

För större delen av området är marken relativt plan, med höjder på mellan ca +88 och +91 (RH 2000) med järnvägsbanken som högsta punkt. I östra delen av lasaretsområdet sluttar dock marken kraftigt ner mot Dalälven, på det brantaste stället ca 16 meters höjdskillnad (från ca +88 till ca +72) på mindre än 35 meter.

#### *Geotekniska förhållanden*

Enligt SGU:s översiktliga kartor utgörs berggrunden av äldre graniter (urgranit, gabbro och diorit). Jordarten utgörs av silt med inslag av lera och sand. Lasaretsområdet bebyggdes första gången på 1920-talet och det har ännu inte uppkommit några kända stabilitetsproblem.

I en geoteknisk undersökning från 2001-02-02 utreddes stabilitetsförhållandena för parkeringsytor närmast älvslättens krön inom lasaretsområdet. Rekommendationen då var att marken fem meter närmast släntkrön inte borde belastas alls. Detta tas fasta på i planen, som inte tillåter någon slags parkering eller upplag på området fem meter närmast släntkrön.

Övriga geotekniska undersökningar<sup>1</sup> som är tillgängliga för lasaretsområdet visar på att markförhållandena är något problematiska då befintliga jordar av silt och sand är erosionsbenägna och förekommande lera har en negativ påverkan på stabiliteten. Jordarterna är därutöver också flytbenägna. En ny geoteknisk detaljerad stabilitetsutredning enligt skredkommisionens rapport 3:95 utförs med avseende på risken för ras och skred inom lasaretsområdet. Resultatet av en sådan utredning kommer att bifogas planhandlingarna senast inför utställningsskedet. Detta kan eventuellt ge effekter på byggrätten och grundläggningssättet av byggnader inom lasaretsområdet.

På en ledningskarta från 1940-talet finns ett lokstall utmärkt i norra delen av herrgårdstomten i direkt anslutning till järnvägen, dvs. ganska precis på det ställe där den föreslagna underfarten under järnvägen ska läggas. Rester av lokstallet kan finnas kvar i marken än i dag.

Markens sammansättning medför att normal risk för markradon föreligger. Detaljerade markradonundersökningar saknas dock. Om det befintliga lerlagret schaktas bort kan radonrisken förhöjas och byggnader kan behöva uppföras radonsäkert.

---

<sup>1</sup> P.M. beträffande dagvattenbrunn vid länslasarettet (67.4704). Utförd 1971-05-19  
Kopparbergs läns landsting, Avesta sjukhus. Skorstensfundament – geotekniskt utlåtande (67.5104). Utförd 1976-01-29  
Kopparbergs läns landsting, Avesta lasarett. Tillbyggnad – geoteknisk undersökning (5716.5884). Utförd 1985-10-11  
Avesta lasarett. Erosion i slänt – geotekniskt utlåtande (21791.6498). Utförd 1990-12-18  
Avesta lasarett. Ambulansgarage – geoteknisk undersökning (1511157). Utförd 1998-10-21

## **Bebyggelseområden**

### *Befintlig bebyggelse*

På norra sidan om järnvägen ligger Avesta lasarett med sjukhusbyggnader. I lokalerna finns Landstingets sjukvårdsverksamhet, tre av Avesta kommuns vårdcentraler samt korttidsboende i kommunens regi. I byggnaderna finns även ett privat företag med kontorsverksamhet inkvarterat.

Järnvägen av riksintresse (den s.k. Dalabanan) passerar rakt igenom planområdet i sydost-nordvästlig riktning. Direkt väster om planområdet ligger ett mindre bostadsområde längs med Lindsnäs vägen. Öster om planområdet finns Outokumpu Stainless AB:s pumpstation samt Strömsnäs herrgård med omgivande parkområde. I sydväst gränsar planområdet till ett fritidshem samt industriområdet på Bergsnäs.

### *Tillkommande bebyggelse*

En ny väg anläggs mellan den planerade cirkulationsplatsen på Dalavägen, under järnvägen och genom lasarettområdet fram till Lindsnäs vägen. Ingen ny bebyggelse är i övrigt i dagsläget planerad. Planen medger ny bebyggelse på lasarettområdet med ändamålen vård, kontor, kultur, skola, restaurang samt vårdanknutna boendeformer (såsom korttidsboende och jourbostäder) och verksamheter (såsom apotek, laboratorium, hjälpmedelsförsäljning samt livsmedelsförsäljning i mindre omfattning).

### *Kommersiell och offentlig service*

Inom planområdet finns i dag offentlig service i form av sjukvård. Den nya planen kommer dessutom att medge etablering av nya serviceverksamheter såsom restaurang för sjukhusets besökare samt vårdanknutna verksamheter.

### *Tillgänglighet*

Vid nybyggnation inom området skall mark och byggnader utformas med hänsyn till personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga (byggnadsverkslagen 2 § punkt 8).

### *Byggnadskultur och fornlämningar*

Planområdet finns inte upptaget i några inventeringar för kulturmiljö och har i övrigt inga utpekade byggnadskulturella värden.

### *Ekologiskt byggande*

Möjligheten till byggande med ekologiska hänsyn bör beaktas t.ex. ifråga om materialval, energiförsörjning, ventilation, sophantering och kompostering.

## **Friytor**

### *Lek och rekreation*

Östra delen av planområdet utgörs av naturmark i slänten ner mot Dalälven, med goda möjligheter för friluftslivet att färdas genom, bl.a. på den s.k. Älvpromenaden. Söder om järnvägen finns extensivt skött åkermark där allmänheten kan ta sig fram under de tider på året då åkermarkens beskaffenhet tillåter det. Hela planområdet är utpekad som riksintresse för det rörliga friluftslivet, enligt 4 kap 2 § miljöbalken (Nedre Dalälven), se vidare under avsnittet ”Förenligt med 3, 4 och 5 kap. MB”.

## Gator och trafik

En ny underfart under järnvägen kommer att dras från den planerade cirkulationsplatsen på Dalavägen, under järnvägen, genom lasaretsområdet och slutligen ansluta till Lindsnäsvägen (se figurer under avsnittet "Illustrationer"). Vägen genom lasaretsområdet kommer att gå i befintlig vägsträckning och de befintliga parkeringsytorna behålls närmast järnvägen. För att möjliggöra för fordon att släppa av besökare till sjukhuset ordnas "avstigningsfickor" mitt framför lasarettet. Den genomgående vägen gör här en liten krok, vilket också bidrar till att hastigheten på vägen hålls nere. Fler parkeringsplatser kan även komma att ordnas i norra delen av lasaretsområdet både på nuvarande Outokumpus mark (i anslutning till de befintliga parkeringsytorna direkt ovanför älvsläntens krön) och på Landstingets mark (nordväst om befintliga parkeringar, parallellt med Lindsnäsvägen).

Infart för biltrafik till lasaretsområdet sker idag via påfarten till riksväg 68 och Lindsnäsvägen. Gång- och cykeltrafikanter kan dessutom ta sig till lasarettet via gång- och cykelpassagen mitt framför lasarettet och fritidshemmet på Bergsnäs. Planförslaget innebär att all trafik kommer att gå via Lindsnäsvägen och via den nya infarten från Dalavägen. Vägen genom lasaretsområdet som binder ihop dessa två infarter kommer att omvandlas från kvartersmark till allmän plats. Då gång- och cykelpassagen mellan lasarettet och fritidshemmet stängs kan det bli nödvändigt att se över och förbättra stängslet längs järnvägen; detta för att undvika så kallat spårspång, dvs. att människor tar sig över järnvägen på "fel" ställe – där den tidigare passagen har funnits.

Busstrafiken går idag via Lindsnäsvägen både till och från lasarettet. Planförslaget innebär att busstrafiken kommer att gå in via den ena infarten och ut via den andra. Detta kommer bl.a. att resultera i kortare restid för en del bussresenärer. Placering av busshållplatser bör ske i samråd mellan kommunen och Landstinget. Hållplatser längs den nya lokalgatan genom lasaretsområdet bör ordnas så att bussarna stannar på den ordinarie vägbanan och inte genom särskilda bussfickor. Detta sparar utrymme på lasaretsområdet samtidigt som det bidrar till att sänka hastigheten på trafiken.

För att minska antalet utfarter till Dalavägen kommer Krylbovägens utfart till Dalavägen att tas bort för körtrafik (t.ex. för bil och buss) när den nya underfarten under järnvägen byggs. En gång- och cykelväg kommer dock fortfarande att finnas i Krylbovägens förlängning från fritidshemmet fram till den nya underfarten resp. den planerade cirkulationsplatsen på Dalavägen.

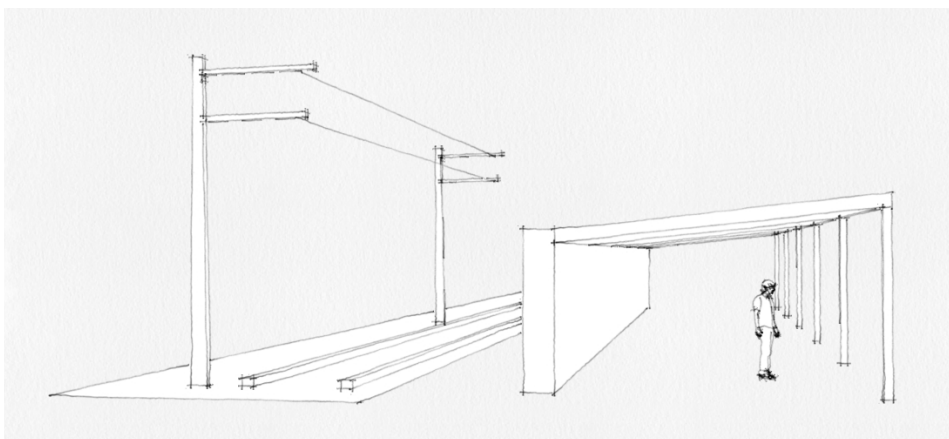
Om den befintliga infarten till Strömsnäs tas bort kommer en ersättningsväg att ordnas med start från den nya underfartsvägen. I planprogrammet för denna detaljplan redovisades tre alternativa sträckningar för denna väg. Oavsett vilken av vägsträckningarna som väljs kommer denna att utgöras av en s.k. enskild väg, med en ickekommunal väghållare, och vara fastighetsrättsligt reglerad som en gemensamhetsanläggning/servitut. En eventuell sådan ersättningsväg hamnar inte inom planområdet för denna detaljplan utan kommer att hanteras separat endast genom en lantmäteriförrättning. Dock kommer fortsatta diskussioner hållas om denna väg parallellt med detaljplannearbetet.

Planen kommer även att reservera mark för en möjlig utbyggnad av järnvägen till dubbelspår. För detta kommer mark söder om järnvägen att tas i anspråk. Banverket kan dock i dagsläget inte ge något konkret besked om behovet av mark för järnvägens utbyggnad. Det finns planer på kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder, men dessa befinner sig endast på en förstudienivå, dvs. ett mycket tidigt skede. I dessa studier ligger inriktningen främst på åtgärder såsom mötesstationer och kurvrätningar. Dubbelspårsutbyggnad i dess riktiga betydelse kan bli aktuellt först efter år 2021. Kommunen bedömer, liksom Banverket, att det ändå är angeläget att ha med en reservation av mark för järnvägstrafik i det fortsatta planarbetet. Under 2010 kommer Banverket att hålla

samråds- och informationsmöten med kommuner och andra intressenter med anledning av förstudiearbetet.

### *Parkeringar*

Parkeringar på lasarettområdet finns idag som närmast på mellan 5,5 och 8,5 m från järnvägens spårmittpunkt och ändras i den nya planen till ett avstånd av som närmast 8 meter. Banverkets rekommendation är att parkeringsplatser ska lokaliseras på ett avstånd av minst 15 m från spårmittpunkt. Om parkeringsplatser ändå anläggs närmare än 15 m ska det finnas ett skydd (t.ex. ett plank) mot järnvägen som skyddar mot partiklar från inbromsande tåg, fallande last samt snö och is. Planen ställer krav på att ett plank ska uppföras mellan järnvägen och de närmaste parkeringarna. Skärmtak ska kunna uppföras mot planket (se figur nedan), vilket skapar ett ännu bättre skydd för parkerade bilar mot nedfallande föremål från tåg.



*Illustration av plank med påbyggt skärmtak vid järnvägen.*

Det är av stor vikt för sjukhusverksamheten att parkeringsplatser går att ordna i tillräckligt stor utsträckning i anslutning till lasarettet. Dessa parkeringar har funnits i anslutning till järnvägen en längre tid och har inte resulterat i några klagomål till Landstinget avseende skador på fordon på grund av nedfallande föremål från förbipasserande tåg.

För att skapa en säker gångpassage från parkeringarna längs järnvägen till lasarettetsbyggnaderna kommer en del av den nya vägen genom lasarettområdet att utformas som en gårdsgata, dvs. en gata där all trafik sker på de gåendes villkor (se illustration nedan). För att uppnå detta bör ytan gestaltas som ett torg där stor vikt läggs på typ av markbeläggning (t.ex. plattsättning) samt möblering och utsmyckning av gaturummet. En svag höjning av marknivån kan även vara lämpligt.

Nya parkeringsytor kan tillkomma i norra delen av planområdet i närheten av Lindsnäs vägen. För att skapa ett visuellt skydd mot bostäderna vid Lindsnäs vägen ska insynsskyddande vegetation finnas mellan parkeringarna och vägen. Vegetationen bör innefattas av träd och buskar. Då området har brist på träd bör sådana planteras in. Vegetationen ska inte kräva mer skötsel än vad som är vanligt för naturmark.

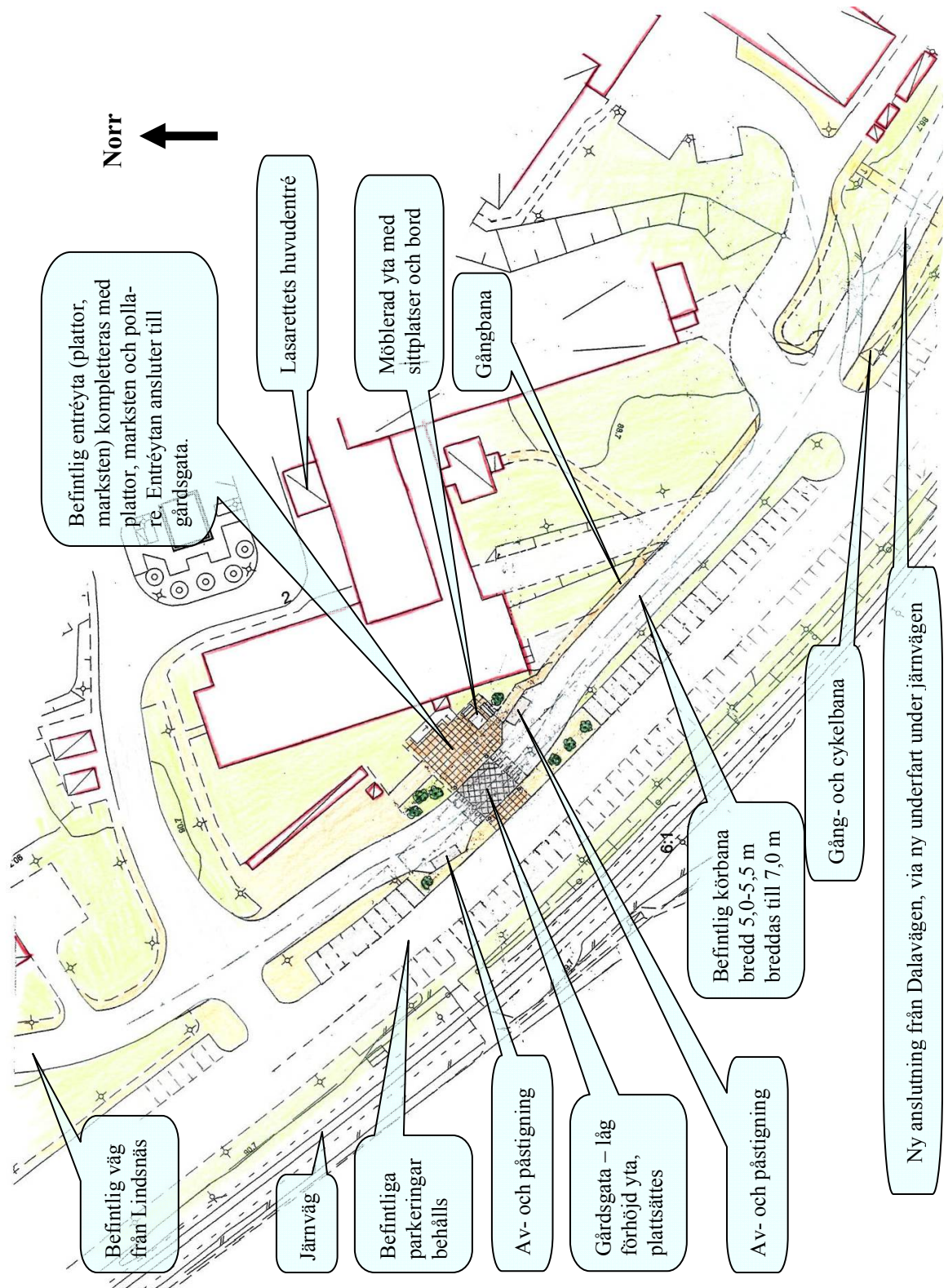


Illustration av vägen genom lasarettområdet, parkeringar samt gångpassagen mellan parkeringar och lasarettbyggnaderna. Exempel på möjlig utformning. (röda linjer = konturer på byggnader).

### **Teknisk försörjning**

#### *VA, el, tele och värme*

I stort sett hela planområdet ligger inom kommunens verksamhetsområde för vatten- och avlopp, vilket gör att anslutning till kommunens VA-nät kan göras. Eventuella nya byggnader på lasarettområdet kan anslutas till det allmänna el- och telenätet.

Inom planområdet äger Vattenfall befintliga elledningar och Skanova ansvarar för befintliga teleledningar. På lasarettområdet, direkt ovanför släntkrön, finns en transformatorstation placerad. Ledningsrätt eller servitutsavtal för befintliga ledningar bör finnas upprättade mellan ledningsinnehavarna och respektive markägare.

För omhändertagande av dagvatten vid den nya vägporten i järnvägen kommer ledningar att kopplas till Outokumpus befintliga ledningar. Ingen ny pumpanordning behövs särskilt för detta.

Avesta lasarett är anslutet till fjärrvärme.

#### *Avfall*

Hushållsavfall hämtas genom kommunens försorg. Källsortering av hushållsavfall ska kunna ske vid fastighet.

### **Hälsa och säkerhet**

Planen medger inga verksamheter som kan medföra någon ändring av riskbilden för planområdet eller dess omgivning. Räddningstjänstens insatstid för att nå området är i normalfallet mindre än 10 minuter.

#### *Förorenad mark*

Det lokstall som tidigare funnits på norra delen av herrgårdstomten kan ha lämnat efter sig föroreningar i marken (såsom oljeföroreningar och metaller). Eftersom en ny väg bedöms vara s.k. mindre känslig markanvändning, MKM (enligt Naturvårdsverkets riktlinjer), bör inte några större krav på sanering kunna uppkomma. Dock bör man vid grävningssarbeten för den nya vägen vara vaksam på eventuella markföroreningar och om så upptäcks anmäla detta till tillsynsmyndigheten (10 kap 11 § Miljöbalken).

#### *Buller*

Planförslaget medger inget permanent boende utan endast t.ex. undervisningslokaler och tillfälliga sovplatser knutet till sjukhusets vårdverksamhet. I Socialstyrelsens publikation *Buller – höga ljudnivåer och buller inomhus* menas det att ljudnivån inomhus för så kallat tillfälligt boende är lika viktig som för permanent boende, men att kraven på ljudmiljön utomhus däremot kan vara lägre.

De riktvärden för bullernivåer som Boverket har satt upp grundar sig på riksdagens långsiktiga mål och ambitionsnivå för åtgärder mot trafikbuller. Det innebär att målen ska nås på lång sikt liksom att det ska ske en successiv anpassning till en högre ambitionsnivå. Även Banverket (nuvarande Trafikverket) har satt upp riktvärden och gränsvärden för miljö kvalitet med avseende på tågbuller.

Inomhusvärdena för Banverkets gräns- och riktvärden sammanfattas nedan:

Högsta acceptabla värden (max = maximalnivå):

Typ av lokal/Typ av åtgärd	Befintlig miljö	Väsentlig ombyggnad	Nybyggnad
Vårdlokaler	55 dB(A) max <sup>1</sup>	55 dB(A) max <sup>1</sup>	50 dB(A) max
Undervisningslokaler	-	-	50 dB(A)

<sup>1</sup> Värdet får överskridas högst fem gånger per natt i sovrum (kl. 22-06)

Riktvärden (ekv = ekvivalent nivå, max = maximal nivå):

Typ av lokal/Typ av åtgärd	Befintlig miljö	Väsentlig ombyggnad	Nybyggnad
Vårdlokaler	-	30 dB(A) ekv, 45 dB (A) max <sup>1</sup>	30 dB(A) ekv, 45 dB(A) max <sup>1</sup>
Undervisningslokaler	-	45 dB(A) max	45 dB(A) max

<sup>1</sup> Gäller nattetid

Banverket driver ett åtgärdsprogram för att minska bullerstörningar från järnvägstrafiken. Programmet innefattar riktlinjer för bl.a. bostäder, vårdlokaler och undervisningslokaler. Åtgärder som tas upp är i första hand bullerskärmar och fönsterbyten. Åtgärderna har delats upp i flera etapper. Etappmål 1 behandlar åtgärder för permanentbostäder. Etappmål 2 innebär bl.a. att Banverket ska vidta bullerskyddsåtgärder när lokaler för vård, undervisning och barnomsorg utsätts för höga maximala ljudnivåer inomhus (minst 55dB(A)). I rapporten (*Bullerutredning enligt etappmål 2*, mars 2008) konstaterar Banverket att delar av Avesta lasarett överskrider riktvärdet. Enligt uppgift från Landstinget Dalarna har åtgärder (byte av fönster) vidtagits för att klara gränsvärdet på 55 dB(A) för de aktuella byggnaderna. Den befintliga bebyggelsen på lasarettet kan därför sägas ha uppnått en tillräckligt god ljudnivå inomhus. Den uppfyller Banverkets riktlinjer för högsta acceptabla ljudnivå. I den aktuella planen ställs inga krav på åtgärder för att minska buller för lasarettets befintliga byggnader.

För att på sikt sträva efter en ännu bättre ljudmiljö på lasarettområdet ställs i planen däremot krav på att nya byggnader liksom väsentliga ombyggnader ska utföras så att gällande riktvärden uppnås. För att klara detta kan det bli nödvändigt att göra åtgärder såsom byte av fönster och/eller uppförande av ett bullerplank. Riktvärdena för inom- och utomhusmiljön bedöms kunna uppnås genom en kombination av olika fysiska åtgärder. Planen ger möjlighet att uppföra ett bullerplank mellan järnvägen och de närmast liggande parkeringarna. Detta plank ska i sådana fall även utformas med skadebegränsande egenskaper med avseende på risken för de olyckor som kan ske på järnvägen.

#### *Transport av farligt gods*

På järnvägen (riksintresset Dalabanan) sker transport av farligt gods. Banverkets rekommendation är att ny bebyggelse inte ska tillåtas inom ett område på 30 m från spårmittpunkt. Parkering, garage och förråd kan dock, enligt rekommendationerna, placeras närmare eftersom människor endast tillfälligtvis vistas i sådana miljöer. Planen uppfyller dessa krav.

Planen ställer krav på att ett plank ska uppföras närmast järnvägen. Planket ska begränsa de skador som kan uppstå på grund av urspårning av tåg, transport av farligt gods (t.ex. brand) samt nedfallande föremål från tåg. Vid uppförande av byggnader och anordningar inom området ska den förhöjda risknivån pga. transporter med farligt gods och tågurspårningar beaktas. Byggnader ska utföras så att skadorna vid sådana olyckor begränsas så långt det är möjligt.

I Banverkets publikation *Säkra järnvägstransporter av farligt gods* förklaras att transporter med farligt gods på järnväg generellt sett är mycket säkra. Tågvagnarna hamnar vid en eventuell ur-

spårning nästan alltid inom en vagnslängd från banan och sannolikheten för att en vagn hamnar mer än femton meter från spåret är mycket liten.

Kommunen gör riskbedömningen att intresset att låta den samhällsviktiga sjukhusverksamheten få fortgå vid sidan om nytillkomna ickestörande verksamheter väger tyngre än den mycket låga risken som en olycka med transport av farligt gods utgör.

#### *Spårspring*

Eftersom planen ställer krav på uppförande av ett plank mellan järnvägen och parkeringsplatserna bedöms ingen större risk finnas för så kallat spårspring, dvs. obehörigt beträdande av spåren. Där plank inte finns bör övervägas att sätta upp stängsel eller liknande skydd.

#### **Administrativa frågor**

Genomförandetiden är 10 år från den dag planen vinner laga kraft.

Kommunen är huvudman för allmän plats.

#### **Övrigt**

Grundkartan är upprättad i december 2009 av kart- och mätenheten vid Västmanland-Dalarna miljö- och byggförvaltning i Avesta.

Planen är upprättad enligt plan- och bygglagen (PBL) och handläggs med normalt planförfarande.

### KONSEKVENSBESKRIVNING

#### **Förutsättningar**

Då planens läge och huvudsyfte redan är fastställt jämförs planförslaget endast med ett nollalternativ, dvs. ingen förändring mot dagens situation. I konsekvensmatriserna nedan redovisas de konsekvenser som bedöms vara av intresse samt om dessa anses positiva, neutrala eller negativa.

#### **Planförslaget**

*Planförslaget medför följande förändringar:*

- En ny tillfart för bil-, buss- samt gång- och cykeltrafik till lasarettet skapas.
- En plankorsning för gång- och cykeltrafik stängs.
- Krylbovägens utfart till Dalavägen stängs för biltrafik.
- Inom lasarettområdet möjliggörs för fler typer av markanvändning.
- Vägen genom lasarettområdet ändras från kvartersmark till allmän plats och går i befintlig sträckning genom området.
- Fysiska åtgärder görs för att förbättra miljön på lasarettområdet.
- Järnvägsområdet breddas för att möjliggöra en utbyggnad till dubbelspår.
- Älvslänten ändras från kvartersmark till allmän plats.

*Konsekvenser:*

Förbättrad tillgänglighet till lasarettområdet för bil- och busstrafik samt utryckningsfordon.	Positivt
Ökad säkerhet i trafikmiljön med färre plankorsningar.	Positivt

Pågående kontorsverksamhet på lasarettområdet kan fortgå och nya verksamheter kan etablera sig. Mindre risk att någon av lasarettets lokaler står tomma.	Positivt
Vägen genom lasarettområdet kan inte stängas för allmän trafik.	Positivt
Ökad säkerhet och förbättrad miljö på lasarettområdet, t.ex. vad gäller ljudnivåer samt risker och olyckor kopplat till järnvägen och tågtrafiken.	Positivt
Älvslätens naturvärden säkerställs i planen genom naturmark.	Positivt
Något minskade eller bibehållna störningar för de boende vid Lindsnäs vägen.	Neutralt
Försämrade tillgänglighet för gång- och cykeltrafik mellan Bergsnäs industriområde och lasarettet när gång- och cykelpassagen vid fritidshemmet stängs. Gång- och cykeltrafik hänvisas istället till gång- och cykelbanan på den nya underfartsvägen ca 250-300 m öster om den befintliga passagen.	Negativt
Fysiska ingrepp görs i Strömsnäs herrgårdsmiljö för anläggandet av den nya underfarten.	Negativt

### Nollalternativet

#### Planområdet utan förändringar:

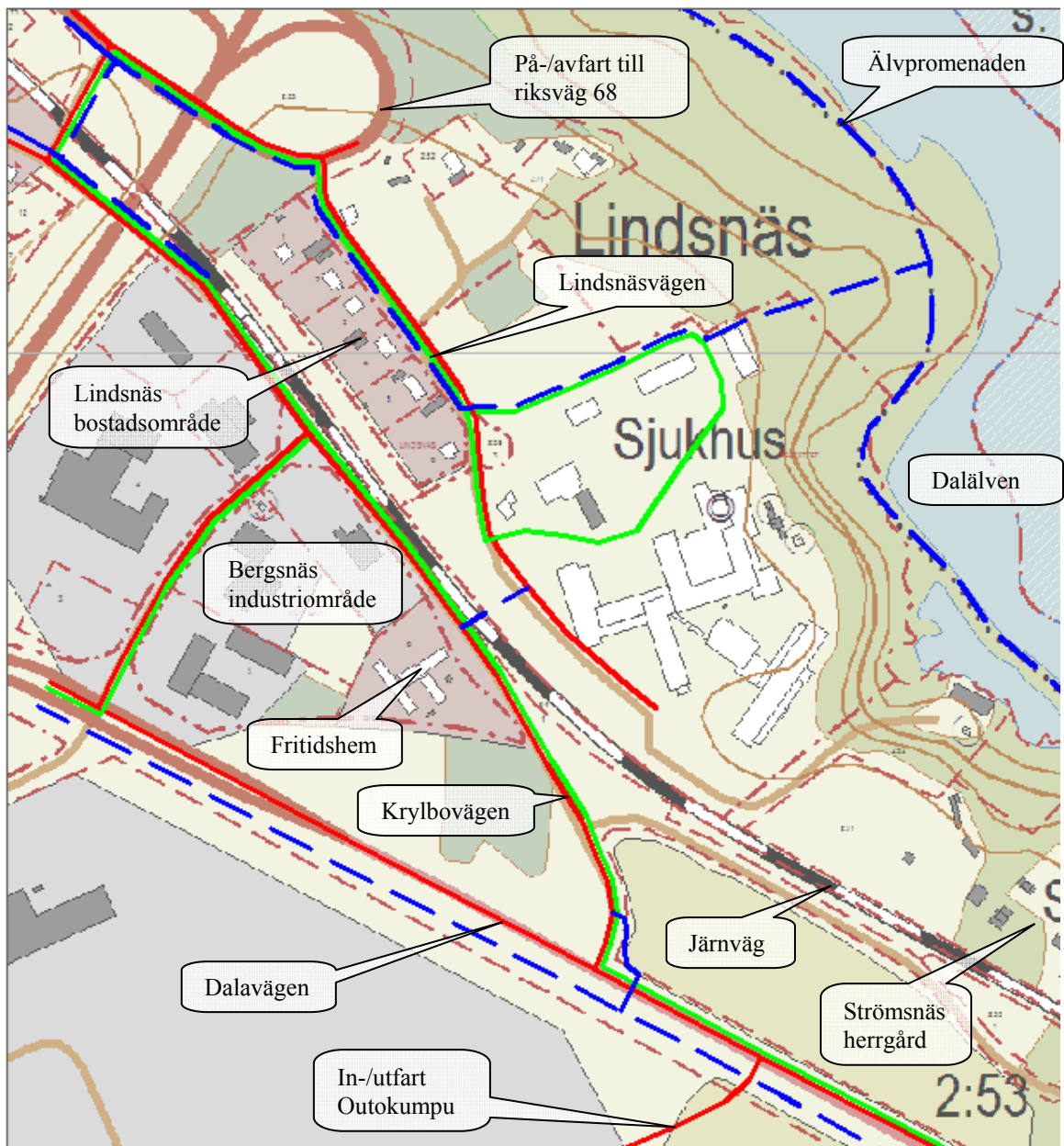
- Ingen ny tillfart till lasarettet skapas. Endast befintlig tillfart via Lindsnäs vägen.
- Plankorsningen för gång- och cykeltrafik stängs inte.
- Krylbovägens utfart till Dalavägen hålls öppen för biltrafik.
- Markanvändningen inom lasarettområdet begränsas till att medge *Allmänt ändamål*.
- Vägen inne på lasarettområdet är planlagd som kvartersmark.
- Älvslätten är planlagd som kvartersmark.

#### Konsekvenser:

Bibehållen tillgänglighet för gång- och cykeltrafik mellan Bergsnäs industriområde och lasarettet när gång- och cykelpassagen vid fritidshemmet hålls öppen.	Positivt
Inga fysiska ingrepp i herrgårdsmiljön.	Positivt
Befintlig nivå på störningar från trafiken kvarstår för de boende vid Lindsnäs vägen.	Negativt
Med endast en (1) tillfart till lasarettet för utryckningsfordon blir sjukhusverksamheten känslig för eventuella störningar på denna väg.	Negativt
Med fler plankorsningar kvar är risken för olyckor i trafiken större.	Negativt
Pågående kontorsverksamhet på lasarettområdet kan inte fortgå. Stor risk att någon av lasarettets lokaler står tomma.	Negativt
Vägen inne på lasarettområdet är inte <i>allmän plats</i> utan kan vid behov stängas för allmän trafik.	Negativt
Lägre säkerhet och bristande miljö på lasarettområdet, t.ex. vad gäller ljudnivåer samt risker och olyckor kopplat till järnvägen och tågtrafiken.	Negativt
Älvslätens naturvärden är inte säkerställda i detaljplan.	Negativt

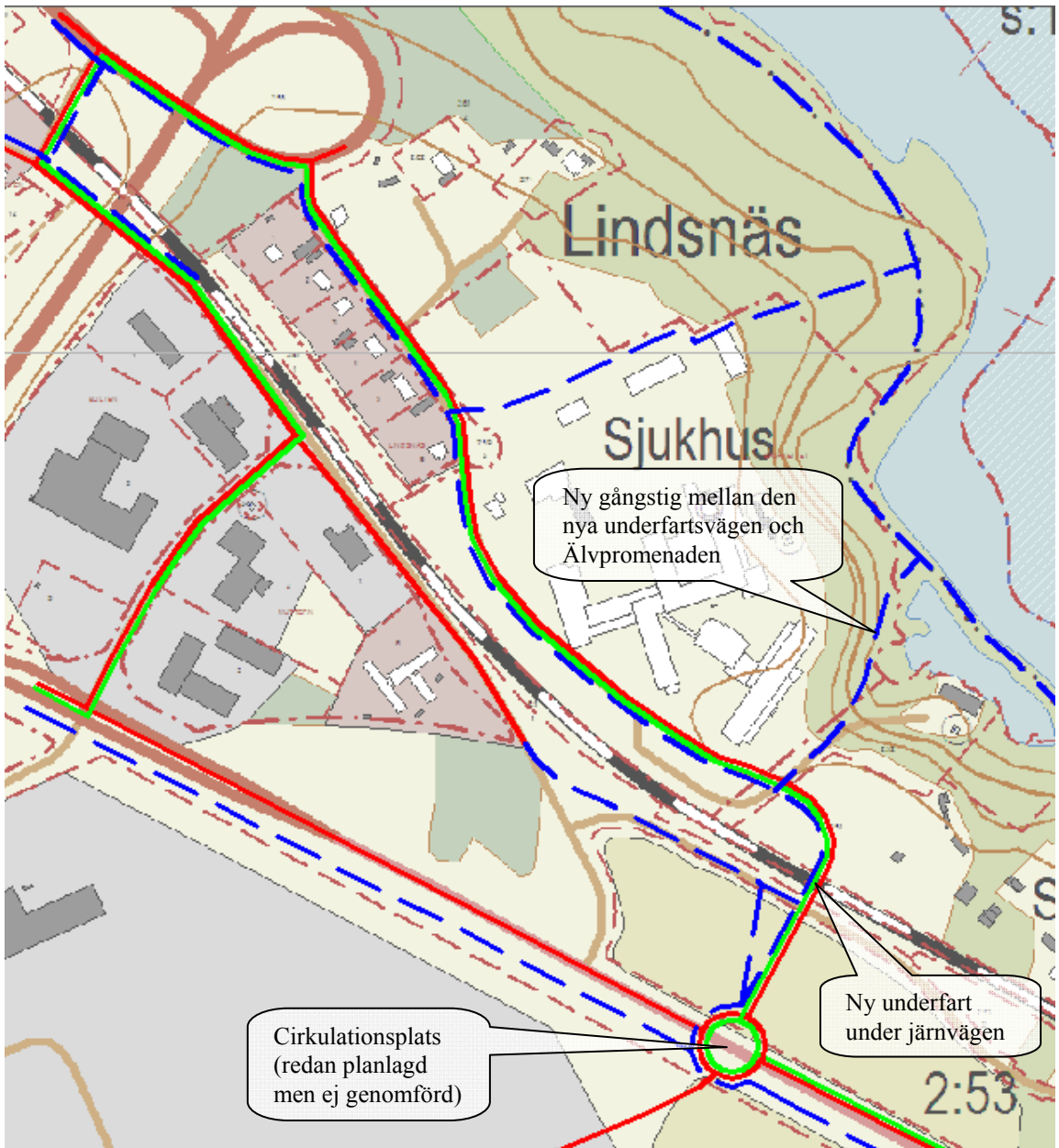
ILLUSTRATIONER

Trafikföring idag



- Bil
- Buss
- - - Gång- och cykel

Planerad trafikföring



- Bil
- Buss
- Gång- och cykel