

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.

REDOGÖRELSE FÖR PROGRAMSAMRÅD

2010-05-24

Planprogram till detaljplan för LASARETTET 1 M.FL., ny underfart till Avesta lasarett m.m., upprättat 2009-10-27, har varit utsänt på remiss och programsamråd under tiden 2009-11-09 t.o.m. 2009-12-13.

Under samrådstitiden har planprogrammet funnits tillgängligt för granskning i Västmanland-Dalarna miljö- och byggförvaltnings lokaler i Månsbo, Avesta samt på stadsbiblioteket i Avesta. Handlingarna har även funnits tillgängliga på kommunens hemsida.

Berörda myndigheter, sakägare, markägare och övriga berörda har erhållit meddelande om programsamråd per post tillsammans med de kompletta planhandlingarna. Dessutom har programsamrådet kungjorts genom annonsering i ortens dagstidningar.

Inkomna yttranden under programsamrådet

U 1. Polismyndigheten Dalarna, Avesta	Ingen erinran
U 2. Bildningsförvaltningen	Ingen erinran
U 3. Boende på Idunavägen 1d	
U 4. Lantmäteriet	
U 5. Ägare till fastigheten Lindsnäs 5	
U 6. Vägverket	Ingen erinran
U 7. Skanova	Ingen erinran
U 8. Länsstyrelsen	
U 9. Christer Steingruber AB	
U 10. Vattenfall	
U 11. Banverket	

Sammanfattande utlåtande

Inkomna yttranden har bl.a. berört åtkomsten till lasarettet för fotgängare och cyklister, val av ersättningsväg till Strömsnäs samt störningar för boende vid Lindsvägen p.g.a. utökade parkeringsytor och en eventuell utbyggnad av järnvägen till dubbelspår. Därtill har yttranden berört genomförandefrågor med anknytning till järnvägen, huvudmannaskap för den nya underfartsvägen samt utformningen av miljön i närheten av järnvägen med hänsyn till bl.a. transport av farligt gods och buller. Även fastighetsrättsliga frågor och trafikföringen i stort till lasarettet har behandlats.

Inkomna synpunkter har bemötts nedan. De kommer även att tas i beaktande och vägas in i det fortsatta arbetet med detaljplanen.

Inkomna yttranden under programsamrådet, samt utlåtande

U 1. Polismyndigheten Dalarna, Avesta

Yttrande Ingen erinran

Utlåtande -

U 2. Bildningsförvaltningen

Yttrande Inga synpunkter har inkommit i ledningsgruppen som var för sig har pratat med berörda verksamheter.

Utlåtande -

U 3. Boende på Idunavägen 1d

Yttrande Då Krylbovägen inte är lämplig för cyklister föreslår jag att den nya vägen mellan Dalavägen och lasarettet kompletteras med en parallell gång- och cykelväg. Denna gång- och cykelväg bör ansluta till den gång- och cykelväg som löper parallellt med Dalavägen. Därmed kan cyklister som ska från Avesta eller Krylbo ta sig till lasarettet via Dalavägen och den nya vägen.

I planprogrammets samtliga alternativ (A-C) konstateras att förslagen leder till "Försämrade tillgänglighet för gång- och cykeltrafik mellan Bergsnäs industriområde och lasarettet när gång- och cykelpassagen vid daghemmet stängs". Mycket riktigt anses detta vara negativt, även om det enligt miljöbedömningen kompenseras av den nya underfarten under järnvägen ca 200 meter österut. Det är oklart om skrivningen i planprogrammet innebär samma säkra tillgänglighet för cyklister som ovanstående förslag: "En gång- och cykelväg kommer dock fortfarande att finnas i Krylbovägens förlängning fram till den planerade cirkulationsplatsen på Dalavägen".

Ovanstående förslag skulle säkerställa en ökad tillgänglighet med god säkerhet för cyklister, jämfört med planprogrammets förslag.

Utlåtande Den nya underfarten från Dalavägen till lasarettet kommer inte bara att utgöras av en gata för bilar utan även en gång- och cykelväg längs med bilgatan. Denna kommer i ena änden att ansluta till den gång- och cykelväg som går längs med södra sidan av Dalavägen. I andra änden följer den bilgatan genom hela lasarettområdet.

När Krylbovägens utfart till Dalavägen stängs för biltrafik kommer fortfarande fotgängare och cyklister att kunna ta sig på en gång- och cykelväg från Krylbovägen på södra sidan om järnvägen, till den nya gång- och cykelvägen under järnvägen och in på lasarettområdet. Den

försämring i tillgänglighet som sker för gång- och cykeltrafiken från Bergsnäs industriområde till lasarettet utgörs endast av en flytt av passagen ca 250-300 meter österut, dvs. antalet möjligheter till passage förbi järnvägen är de samma för gång- och cykeltrafik, men placeringen av den ena passagen blir på ett annat ställe.

Miljö- och byggförvaltningen bedömer att detta ligger i linje med yttrandet ovan och att det bidrar till en ökad trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanter som ska passera järnvägen.

U 4. Lantmäteriet

Yttrande Området är berört av en tomtindelning för Lasarettet, från 1972-04-28. Denna måste upphävas för att möjliggöra förändringar av fastighetsindelningen.

Avesta 2:51 belastas av servitut för utfart till förmån för Avesta 2:68 och Avesta 2:69. Om ny in- och utfart ordnas och gemensamhetsanläggning bildas för dessa fastigheter bör servituten upphävas i samband med bildandet av gemensamhetsanläggningen.

I övrigt har lantmäterimyndigheten inga synpunkter berörande rubricerat förslag.

Utlåtande Kommunen kommer att upphäva den gällande tomtindelningen för Lasarettet i samband med att den nya detaljplanen antas. Detta förs in som en administrativ bestämmelse på plankartan samt beskrivs i plan- och genomförandebeskrivningen.

Eftersom en ny eventuell gemensamhetsanläggning för vägen genom Strömsnäs inte kommer att bildas inom planområdet för den nya detaljplanen berörs planens genomförande endast indirekt av denna. Kommunen instämmer dock med lantmäteriet att servituten som berör ovan nämnda fastigheter bör upphävas om en gemensamhetsanläggning kommer till på samma sträcka. Ansökan om upphävande bör göras av Banverket i samband med att servitutet för plankorsningen över järnvägen vid Strömsnäs upphävs.

U 5. Ägare till fastigheten Lindsnäs 5

Yttrande Med hänvisning till tidigare inlämnad erinran angående utbyggnad av bilparkeringen står vi fast vid vår synpunkt. Vi anser att det blir för stor insyn samtidigt som utsikten försämras avsevärt, från en björkdunge till en bilparkering. Marknadsvärdet på vårt hus kommer att påverkas negativt. Ett förslag om annan plats för bilparkeringen är inlämnad. Vintertid är vi redan väldigt störda av den nattliga snöröjningen som utförs med en underdimensionerad traktor som för ett väldigt oljud, timme efter timme. Med en parkering ännu närmare huset skulle problemet öka ytterligare. En lösning kanske skulle kunna vara ett bullerplank eller insynsskydd, men

frågan är då, hur låter då trafiken till och från lasarettet, när den då kommer att passera mellan huset och planket? Hur förändras ljudbilden?

Vi ställer oss frågan, vad är syftet med en ny infart? Hur stor del av besökarna/anställda tror ni kommer att använda den? De flesta vid lasarettet, 8 av 10, är sannolikt bosatta i centrala Avesta och Skogsbo/Högbo samt Hedemora och Norberg. Dessa kommer med största sannolikhet ej att använda den nya infarten. Är verkligen olyckorna så många att det är värt alla pengarna och förstörda grönområden det kostar att genomföra detta projekt? Oss veterligen har det inte inträffat mer än 4 olyckor de senaste 22 åren. 2 var självmord, en då en bil blev påkörd vid plankorsningen vid Strömsnäs och en olyckshändelse på grund av att en kvinna genade över spåret.

Skulle inte den nuvarande infarten kunna stängas eller bli enkelriktad, så att endast ambulans kan använda den för att snabbt ta sig till centrum, Skogsbo eller riks70?

Under vår tid här på Lindsnäsvägen har bullernivån ökat mer och mer. Med ett eventuellt dubbelspår kommer järnvägen ännu närmare vårt hus. Vi anser att det är absolut nödvändigt med ett rejält bullerplank i så fall. Vi har redan nått smärtgränsen vad gäller tågens oljud. Det kommer även att innebära större vibrationer i marken med ett spår närmare hus och tomt.

Vad gäller alternativen A, B eller C är det helt upp till de boende vid Strömsnäs, vilket som är mest lämpligt.

Utlåtande

Ett sjukhus, såsom Avesta lasarett, är en samhällsviktig verksamhet och tillika ett allmänt intresse, som samlar många människor. Detta medför att det helt naturligt också görs många resor hit, med olika transportmedel. Landstinget har uttryckt ett behov av fler parkeringsplatser för besökare till lasarettet. Det finns idag befintliga parkeringar längs med järnvägen samt i nordväst i nära anslutning till den yttrandes fastighet. De lämpligaste platserna för nyetablering av parkeringar har bedömts finnas nordväst och norr om lasarettområdet. De eventuella parkeringar som anläggs i anslutning till Lindsnäsvägen bör dock utformas med vegetation och gärna en bit ifrån vägen så att trädplanteringar får plats mellan parkeringarna och vägen.

Miljö- och byggförvaltningen ställer sig liksom den yttrande tveksam till huruvida ett bullerskydd i form av ett plank, mellan befintlig parkering och Lindsnäsvägen, skulle minska störningarna på den yttrandes fastighet. Ett eventuellt bullerplank skulle troligen göra mer nytta om det placerades i fastighetsgränsen till respektive bostadsfastighet längs Lindsnäsvägen. Miljö- och byggförvaltningen bedömer dock att de eventuellt tillkommande parkeringarna inte kommer att öka störningarna för bostäderna särdeles mycket.

Syftet och de positiva effekterna med en ny tillfart till lasarettet är, som framgår av planprogrammet, flera.

- Plankorsningar försvinner och ersätts med en planfri korsning, både för gång- och cykeltrafik liksom för biltrafik. Detta ökar trafiksäkerheten. Det mål, den s.k. nollvisionen, som riksdagen

beslutade om 1997 gäller fortfarande och syftar, som många säkert är bekanta med, till att få ner antalet dödade och svårt skadade på grund av trafikolyckor till noll. Tågtrafiken på Dalabanan (ett riksintresse för järnvägstrafik) skulle på detta vis på sikt också kunna bli mer effektiv vad gäller tågkapacitet.

- Tillgängligheten till lasarettet ökar. Eftersom sjukhusverksamheten är en samhällsviktig verksamhet bör denna vara lätt att nå för så många som möjligt av dess potentiella besökare. En stängning eller enkelriktning av den befintliga infarten, som den yttrande föreslår, skulle inte bidra till en ökad tillgänglighet till lasarettet. Det är inte heller lämpligt att få en alltför stor mängd genomfartstrafik genom lasarettområdet, som en enkelriktad infart skulle medföra. Den nya tillfarten gör bl.a. att utryckningsfordon såsom ambulanser får en kortare väg mot t.ex. Krylbo. En ökad tillgänglighet skulle samtidigt också kunna göra att de eventuellt tomma lokaler som finns på lasarettet blir mer attraktiva att hyra för företag.

En utbyggnad till dubbelspår av järnvägen är en kapacitetshöjande åtgärd. Miljö- och byggförvaltningen konstaterar att ansvaret för att vid en sådan åtgärd tillgodose en bra boendemiljö för boende nära järnvägen (t.ex. vad gäller buller och vibrationer) ligger hos Banverket (nuvarande Trafikverket).

U 6. Vägverket

Yttrande Vägverket Region Mitt har inget att erinra mot detaljplanprogrammet.

Utlåtande -

U 7. Skanova

Yttrande Skanova önskar behålla befintligt nät som passerar i området enligt bifogad karta, men har inget att erinra mot bebyggelsen.

För ärenden som avser kabelvisning, kontakta kabelvisningen 020-531000.

För övriga frågor och tillfällig undanflytt av kabel ta kontakt med Tarmo Loikas 019-601 66 84.

Utlåtande -

U 8. Länsstyrelsen

Yttrande Vad gäller hälsa och säkerhet, riksintressen och mellankommunal samordning ger denna granskning följande anledning till erinran.

Hälsa och säkerhet

Det bör framgå av kommande planer hur riskerna med transporter av farligt gods på järnväg avses hanteras. Information finns bl a i *Säkra järnvägstransporter av farligt gods* som är framtagen av Banverket och Räddningsverket och finns på www.banportalen.se.

Ingen ny bebyggelse bör tillåtas inom 30 meter ifrån järnvägen.

Det är positivt att planen möjliggör stängning av plankorsningar. För att undvika spårspning är det viktigt att det blir enkelt och naturligt för gående och cyklister att ta sig till planskildheten. Eventuellt ökat behov av stängsel för att undvika spårspning kan behöva behandlas.

För vägar och gång- och cykelbanor i järnvägens närhet gäller vissa bestämmelser. Minsta tillåtna avstånd mellan väg (inklusive gc-väg) och järnväg består dels av ett tvingande grundvärde baserat på elsäkerhetsbestämmelser och dels ett rekommenderat värde beroende på hastigheten på väg respektive järnväg. Det tvingande grundvärdet är 6 eller 9 meter ifrån spårmitt till väggkant beroende på vilken sida av järnvägen kontaktledningsstolparna sitter. Om stolparna är på samma sida som vägen gäller 9 meter, på motsatt sida gäller 6 meter.

Det hastighetsberoende värdet fås av tabellen nedan.

Hastighet på järnvägen (km/tim)	Hastighet på vägen (km/tim)			
	50*	70	90	110
<50	4**	10	15	20
50-95	7**	15	20	20
≥100	10	15	20	25

*Gäller även för gång- och cykelvägar
 ** Större mått kan krävas enligt elsäkerhetsbestämmelser (6 alt 9 meter)

Den befintliga hastigheten på järnvägen kan komma att öka.

Trafiken på Dalabanan kommer att öka i framtiden vilket kan leda till höjda buller- och vibrationsnivåer inom planområdet. För att kunna vidta rätt åtgärder kan en bullerberäkning bli nödvändig. För de vårdanknutna boendeformerna och eventuell skolverksamhet är det särskilt viktigt att riktvärdena för buller och vibrationer inte överskrids.

Riksintresse

Genom planområdet går Dalabanan som är av riksintresse för kommunikationer och ska skyddas mot åtgärder som kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av järnvägsanläggningen.

Banverket kan i nuläget inte ge något konkret svar på frågan om behov av mark för järnvägens utbyggnad. Planer på kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder finns, men dessa befinner sig på förstudienivå

vilket är ett relativt tidigt utredningsskede. I förstudierna ligger inriktningen på åtgärder som mötesstationer och kurvvrätningar, det är alltså inte fråga om en komplett dubbelspårsutbyggnad. Dubbelspår kan eventuellt bli aktuellt först efter kommande planperiod, som sträcker sig fram till 2021. Med anledning av förstudiearbetet kommer samråd och informationsmöten hållas med kommuner och övriga intressenter. Järnvägens markbehov får således fortsätta att hanteras i planprocessen.

Underfartens utformning kan påverkas av ovan nämnda planer. Det är lämpligt med en fortsatt samordning med Banverket.

Underfarten och stängning av plankorsningar aktualiserar även organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga aspekter i kommande genomförandebeskrivning. Följande frågor måste hanteras:

- Stängning av plankorsningar måste utredas av Banverket.
- Vid arbeten när järnvägen, vid exempelvis schaktningsarbeten, ska arbetsbeskrivning, geoteknisk redovisning, ritningar, beräkningar och tidsplan vara godkända av Banverket. Det mycket viktigt att utreda förekomsten av kablar. Banverket har en kabelanvisningstjänst dit man ska ringa innan arbetet påbörjas.
- Planerade åtgärder kan påverka järnvägens stabilitet, en stabilitetsutredning är därför nödvändig.
- En objektspecifik riskanalys behöver upprättas i samband med bygghandlingen och ett kontrollprogram för spårlägesmätning ska upprättas av entreprenören.
- Banverket kan behöva delta i projektering och byggskede i de fall åtgärder direkt berör järnvägsanläggningen. Av elsäkerhetsskäl ska dessutom allt arbete inom 4 meter ifrån spänningsförande del samordnas med Banverket.
- Finansiering; Banverkets utgångspunkt är att det är exploatören som står för kostnader som är förknippade med ny undergång och stängning av plankorsningar. Detta inkluderar även eventuell behov av marksanering.
- Behov av avtal och servitut.

Övrigt

Vad gäller alternativen för en ny väg till Strömsnäs förespråkar Länsstyrelsen alternativ A, eftersom två plankorsningar kan stängas och vägen inte hamnar alltför nära järnvägen.

Programområdet berör en tidigare fördjupad översiktsplan för Avesta Sheffield som enligt den kommunövertäckande översiktsplanen gäller som utvecklingsplan för Outokumpu.

Strandskydd

Motiven och de särskilda skälen för ett upphävande av strandskydd ska redovisas i planbeskrivningen. Upphävandet ska enligt lagförslaget 5 kap 7a § PBL utformas som en planbestämmelse. Avsikten att upphäva strandskyddet ska framgå av kungörelsen vid utställningen av detaljplanen. När detaljplanen antas ska det av antagandebeslutet också framgå att strandskyddet upphävs.

Av planbeskrivning och medföljande kartmaterial ska kunna utläsas:

- Avgränsning av gällande strandskydd

- Överväganden om planutformning med hänsyn till strandskyddet
- Omfattningen av planförslagets intrång i strandskyddsområde
- I vilka delar planen förutsätter att strandskyddet upphävs, respektive var strandskyddet kan ligga kvar
- Redovisning av berörda strandområdets värden (allemansrättslig tillgänglighet samt växt- och djurliv) ur strandskyddssynpunkt
- Konsekvenserna för planen för den allemansrättsliga tillgängligheten samt växt- och djurlivet
- I vilken mån fri passage längs stranden enligt 7 kap 18f § kan säkerställas
- Vilka särskilda skäl (enligt 7 kap 18 c §§ MB och 7 kap 18 d §§ MB som i sin tur bygger på 7 kap 18 e §§ MB) utifrån strandskyddets syften, som kommunen bedömer föreligger för upphävande av strandskydd.

I Boverkets handbok *Strandskydd – en vägledning för planering och prövning* finns ytterligare information om förfarandet vid upphävande av strandskydd.

Inför avgränsning av kommande detaljplaner översändes karta som visar gällande detaljplaner och programområdet.

Namn på gator, bostadsområden mm som nämns i planbeskrivningen bör redovisas på karta för att underlätta förståelsen av planförslaget.

Utlåtande Miljö- och byggförvaltningen kommer i det fortsatta planarbetet att beakta länsstyrelsens önskemål vad gäller hälsa och säkerhet, riksintressen och mellankommunal samordning.

Hälsa och säkerhet

Av planförslaget kommer att framgå hur riskerna med transporter av farligt gods kommer att beaktas.

Inom ett avstånd av 30 meter från spårmittpunkten kommer inga större byggnationer att tillåtas. Dock kan skärmtak och mindre förrådsbyggnader komma att medges, i enlighet med Banverkets rekommendationer i publikationen *Järnvägen i samhällsplaneringen* (juni 2009). Vägar, gång- och cykelbanor samt parkeringar kommer även de att följa dessa rekommendationer. Järnvägsstolparna sitter på lasarettssidan av järnvägen, vilket innebär att ett minsta värde av 9 meter kommer att tillämpas från spårmittpunkten till väggkant. Hastigheten på den nya vägen kommer troligen att begränsas till 30 km/h, vilket är ett lägre värde än vad som finns redovisat i den hastighetsberoende tabellen i Banverkets rekommendationer, vilket torde ge en marginal även för en eventuell framtida ökning av hastigheten på järnvägen.

Det fortsatta planarbetet kommer att utreda bullerförhållandena för de planerade verksamheterna på lasarettet.

Riksintresse

En möjlig framtida utbyggnad till dubbelspår av järnvägen kommer även i fortsättningen att tas med i planarbetet. Miljö- och byggförvaltningen, och Avesta kommun, har haft och kommer även fortsättningsvis att ha en dialog med Banverket.

Övrigt

Eftersom en ersättningsväg till Strömsnäs inte kommer att tillkomma inom planområdet för den nya detaljplanen berörs planens genomförande endast indirekt av denna. Dock kommer diskussioner kring val av vägsträckning att fortsätta parallellt med arbetet med det konkreta planförslaget.

Den fördjupade översiktsplanen för nuvarande Outokumpu Stainless AB gäller inte längre som en formell översiktsplan, utan har ersatts av Avesta kommuns kommunövergripande översiktsplan. Dock kommer naturligtvis denna, i form av en utvecklingsplan för Outokumpu, att beaktas i planarbetet.

Ett förtydligande av namn på gator, områden m.m. kommer att göras i planförslaget.

U 9. Christer Steingruber AB

Yttrande Undertecknad får härmed avlämna följande yttrande angående rubr planförslag

Föreslaget läge för ny underfart till Avesta lasarett kan accepteras under förutsättning att skälig ersättning utgår för den mark som erfordras för projektets genomförande. (c.a 4000 m²)

Vad beträffar föreslagen sträckningar och ersättningsväg till Strömsnäs Herrgård om nuvarande anslutning med plankorsning stängs får jag lämna följande synpunkter.

Alt A med genomfarts trafik mellan Herrgårdsbyggnaden och Flyglarna samt framför garage och carportar är helt oacceptabelt. Vi har redan idag med den infart som finns trafik som skall till Lasarett och även försök att åka till Krylbo. Alt A kommer sannolikt också att skapa en hel del gående trafik till och från vandringsleden och då genom trädgården.

Alt B Med en ny väg mellan järnväg och flygelbyggnaderna kan bara accepteras med den förutsättningen att spåret flyttas söderut och att den nya vägen kommer att gå på f.d järnvägsbanken. Så som B är ritat idag går ej att genomföra då det är för trångt mellan hus och spår.

Alt C kan accepteras då det inte medför någon förändring mot idag, gällande infart till området Strömsnäs.

Utlåtande Den exakta omfattningen av mark som behöver förvärvas för planens genomförande får bestämmas under planprocessens fortsatta gång. Troligen kommer dock inte så mycket som 4 000 m² att behövas för den nya underfarten.

Eftersom en ersättningsväg till Strömsnäs inte kommer att tillkomma inom planområdet för den nya detaljplanen berörs planens genomförande endast indirekt av denna. Dock kommer diskussioner kring val av vägsträckning

att fortsätta parallellt med arbetet med det konkreta planförslaget. Den yttrandes synpunkter kommer att beaktas i ett fortsatt arbete med ersättningsvägen.

Att obehörig trafik tar vägen över privat tomtmark är beklagligt. Den nya underfarten/tillfartsvägen till lasarettet skulle dock i detta fall kunna minska denna obehöriga trafik genom att erbjuda en bättre åtkomst till lasarettet från t.ex. Krylbo-hållet. Fler legaliserade gångvägar mellan den s.k. Älvpromenaden och t.ex. Dalavägen och Krylbovägen skulle också kunna vara ett sätt att styra bort obehörigt intrång på privat tomtmark. Dessa möjligheter ska utredas vidare i det fortsatta planarbetet.

U 10. Vattenfall

Yttrande

Vattenfall Eldistribution AB, nedan kallad Vattenfall har tagit del av samrådshandlingarna för rubricerat planprogram och lämnar följande yttrande.

Vattenfall har elanläggningar inom och i närheten av planområdet vilket visas av bifogad karta, röd linje = 11 kV högspänningsledning och blå linje = 0,4 kV lågspänningsledning. Heldragna linjer är luftledningar och streckade är markförlagda jordkablar. Nätstationer visas som svart blixtförsedd kvadrat. Ledningarnas läge är ungefärligt.

Vattenfall yrkar på E-område för vår befintliga station. När E-området (minst 10x10 meter) för transformatorstationen planeras ska det horisontella avståndet mellan nätstation och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag uppgå till minst fem (5) meter, enligt gällande starkströmsföreskrifter. Dessutom måste tillfartsväg för arbetsfordon finnas kvar.

Vattenfalls markförlagda kablar får inte byggas över. För befintliga markförlagda högspänningskablar 11 kV inom kvartersmark yrkar Vattenfall på u-område med en bredd av minst 4 meter.

Eventuell flytt/förändring av befintliga elanläggningar utförs av Vattenfall men bekostas av exploitören i enlighet med gällande leveransvillkor NÄT 2004K/N §7.4. Offert på eventuella el-serviser, både byggkraft och permanent servis, beställs hos Vattenfall på tel. 020-82 10 00.

I övrigt gäller att befintliga elanläggningar måste hållas tillgängliga under alla skeden av plangenomförandet. Vid schaktningsarbeten nära Vattenfalls ledningar skall kabelutsättning begäras. Detta beställs hos Vattenfalls kundtjänst på telefonnummer 020-82 00 00. Om beställningen görs minst tre arbetsdagar i förväg är tjänsten kostnadsfri.

Kontaktperson i tekniska frågor är Peter Rydqvist tfn: 08-687 31 71.

Vattenfall önskar ta del av antagen detaljplan.

Utlåtande Vattenfalls önskemål om utformning av detaljplanen kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

U 11. Banverket

Yttrande Banverket har tagit del av handlingarna rörande samråd om planprogram för Lasarettet 1 m.fl. och vill lyfta fram följande.

Riksintresse

Genom planområdet går Dalabanan som är av riksintresse för kommunikationer, den ska som sådan skyddas mot åtgärder som kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av järnvägsanläggningen.

Järnvägens markbehov

En fråga som tas upp i planprogrammet rör reservation av mark för järnvägen. Banverket kan tyvärr inte ge något konkret svar på frågan om behov av mark för järnvägens utbyggnad i det här skedet. Planer på kapacitet,- och hastighetshöjande åtgärder finns men dessa befinner sig på förstudienivå vilket är ett relativt tidigt utredningsskede. I förstudierna ligger inriktningen på åtgärder som mötesstationer och kurvrätningar, det är alltså inte fråga om en komplett dubbelspårsutbyggnad. Dubbelspår kan eventuellt bli aktuellt först efter kommande planperiod, som sträcker sig fram till 2021. Med anledning av förstudiearbetet kommer samråd och informationsmöten hållas med kommuner och övriga intressenter. Järnvägens markbehov får således fortsätta att hanteras i planprocessen.

Ny underfart under järnvägen och stängning av plankorsningar

Underfartens utformning skulle kunna påverkas av Banverkets planer som nämns ovan vilket ökar vikten av fortsatt samordning.

Innan planen går ut på utställning måste det utredas – i nära samråd med Banverket – om det är tekniskt och ekonomiskt möjligt att bygga en planskild korsning i önskat läge. Bl.a. är bantekniska förhållanden (t.ex. kontaktledningsstolpars placering), geoteknik, höjdskillnader m.m. avgörande för en vägports placering. Även stängning av plankorsningar måste utredas av Banverket.

Vidare kommer vägporten att bli en järnvägsbro i Banverkets anläggning för vilket det krävs avtal om byggnation, ägande, drift och underhåll. För uppförandet av vägporten krävs bl.a. tekniska riktlinjer från Banverket och anmälan om tågtrafikpåverkande arbete minst 1,5 år innan byggstart. Det är viktigt att Banverket ges möjlighet att följa projektet och att vara kontrollant. Kontakt för detta behöver tas med Banverket Leverans Anläggning Väst.

Stråkansvarig för Dalabanan är Sven Eriksson och nås på telefon 0243-445268 och 070-7245100.

Järnvägsunderfarten ska ge plats för gående och cyklist. Banverket anser att järnvägsunderfarten ska utformas så att den blir användbar för alla – genom godkända lutningar, viloplan m.m.

Genomförandebeskrivningen

Nedan redovisas exempel på organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga aspekter som planförslaget ger upphov till;

- Vid arbeten nära järnvägen, vid exempelvis schaktningsarbeten, ska arbetsbeskrivning, geoteknisk redovisning, ritningar, beräkningar och tidsplan vara godkända av Banverket. Det mycket viktigt att utreda förekomsten av kablar. Banverket har kabelanvisningstjänst dit man ska ringa innan arbetet påbörjas.
- Planerade åtgärder kan påverka järnvägens stabilitet, en stabilitetsutredning är därför nödvändig.
- En objektspecifik riskanalys behöver upprättas i samband med bygghandlingen och ett kontrollprogram för spårlägesmätning ska upprättas av entreprenören.
- Banverket kan behöva delta i projektering och byggskede i de fall åtgärder direkt berör järnvägsanläggningen. Av elsäkerhetsskäl ska dessutom allt arbete inom 4 meter ifrån spänningsförande del samordnas med Banverket.
- Finansiering; Banverkets utgångspunkt är att det är exploatören som står för kostnader som är förknippade med ny undergång och stängning av plankorsningar. Detta inkluderar även eventuellt behov av marksenering.
- Behov av avtal och servitut: Banverket anser att det tydligt ska framgå i genomförandebeskrivningen vilka avtal som ska upprättas beträffande projektering och byggande av vägporten. Banverket är inte ansvarig för väganläggningen i porten. Vägen i porten skall tillhöra väghållaren. Därför behöver avtal tecknas om servitut för väghållaren att ha en väg inom Banverkets fastighet under järnvägen i porten. Påskrivna avtal med Banverket ska finnas innan detaljplanen går vidare för antagande.

Huvudmannaskap

Banverket anser att det måste tydliggöras i detaljplanen vem som kommer att bli ansvarig för vägar och ny port.

Eventuellt kan det krävas en pumpanordning till porten. Är det så anser Banverket att kommunen ska vara huvudman då en pumpanläggning utgör – enligt rättspraxis – en väganordning och ansvaret för denna ligger på väghållaren. Detta ansvar kan dock bli för betungande för en enskild vägförening och som dessutom troligtvis ej besitter nödvändig teknisk kompetens för detta ansvar.

Hälsa och säkerhet

Det är positivt att planen möjliggör stängning av plankorsningar. För att undvika spårspring är det viktigt att det blir enkelt och naturligt för gående och cyklister att ta sig till planskildheten. Eventuellt ökat behov av stängsel för att undvika spårspring kan vara en fråga som behöver tas upp.

Nya vägar

För vägar och gång- och cykelbanor i järnvägens närhet gäller vissa bestämmelser. Minsta tillåtna avstånd mellan väg (inklusive gc-väg) och järnväg består dels av ett tvingande grundvärde baserat på elsäkerhetsbestämmelser och dels ett rekommenderat värde beroende på hastigheten på väg respektive järnväg. Det tvingande grundvärdet är 6 eller 9 meter ifrån spårmittpunkt till väggkant beroende på vilken sida av järnvägen kontaktledningsstolparna sitter. Om stolparna är på samma sida som vägen gäller 9 meter, på motsatt sida gäller 6 meter.

Det hastighetsberoende värdet fås av tabellen nedan.

Hastighet på järnvägen (km/tim)	Hastighet på vägen (km/tim)			
	50*	70	90	110
<50	4**	10	15	20
50-95	7**	15	20	20
≥100	10	15	20	25

*Gäller även för gång- och cykelvägar
 ** Större mått kan krävas enligt elsäkerhetsbestämmelser (6 alt 9 meter)

Det bör finnas en medvetenhet om att den befintliga hastigheten på järnvägen kan öka.

Vad gäller alternativen för en ny väg till strömsnäs förespråkar Banverket alternativ A. Anledningen till det är att två plankorsningar på så sätt kan stängas och att vägen inte hamnar alltför nära järnvägen.

Buller och vibrationer

Trafiken på Dalabanan kommer att öka i framtiden vilket kan leda till höjda buller- och vibrationsnivåer inom planområdet. I förstudien arbetar man utifrån ett mål att öka godstrafiken med 40 %. För persontrafiken finns ingen prognos ännu. Då det är troligt att bullernivåerna kan öka är det viktigt att ha med bullerfrågan i den fortsatta planeringen. För att kunna vidta rätt åtgärder kan en bullerberäkning bli nödvändig. För de vårdanknutna boendeformerna och eventuell skolverksamhet är det särskilt viktigt att riktvärdena för buller och vibrationer inte överskrids.

Riskhantering

Närheten till järnvägen skapar även behov av en riskanalys då ny verksamheter ska lokaliseras. Mer om detta finns att läsa i *säkra järnvägstransporter av farligt gods* (se länk nedan)

Generellt om markanvändning i järnvägens närhet

Stora delar av planområdet ligger inom järnvägens så kallade influensområde där särskild hänsyn måste tas. Banverket anser generellt att ingen ny bebyggelse bör tillåtas inom 30 meter ifrån järnvägen. Detta beror framförallt på säkerhetsaspekter men ger även nödvändigt utrymme för drift- och underhållsarbete. På sidan 15 i Banverkets planeringsunderlag (se länk nedan) finns en figur som ger generella råd om avstånd till järnvägen vid lokalisering av verksamheter.

Mer information om fysisk planering i järnvägens närhet finns att läsa i Banverkets planeringsunderlag *Järnvägen i samhällsplaneringen*. Underlaget har utarbetats under 2008 – 2009 och finns att tillgå digitalt på Banverkets hemsida (www.banverket.se) under länken Banportalen (<http://banportalen.banverket.se/banportalen/templates/bvSubPage.aspx?id=1243&epslanguage=SV&subject=356>).

Information om riskhantering på grund av godstrafik finns i *säkra järnvägstransporter av farligt gods* som är utarbetad av Banverket och Räddningsverket. Den finns att tillgå på www.banportalen.se>säkerhet>säkra järnvägstransporter av farligt gods

Utlåtande

Miljö- och byggförvaltningen håller med Banverket om att en fortsatt samordning av Banverkets och kommunens planer liksom en gemensam projektering av vägen är nödvändig för att åstadkomma en hållbar lösning. Det eventuella markbehovet för ytterligare ett järnvägsspår kommer att fortsätta behandlas i planarbetet. Avesta kommun utgår från att även Banverket önskar en effektiv planprocess som samtidigt är väl genomarbetad.

Avesta kommun finansierar, inom sin budget till miljö- och byggförvaltningen, kostnader för upprättande av detaljplanen. Hur finansiering av genomförandet av projektet kommer att ske är ännu inte fastlagt, men bör utgå från vilken nytta respektive intressent har av projektet. Nödvändiga avtal ska ha upprättats innan detaljplanen antas. Detta inbegriper även avtal om förrättande av servitut för den nya underfarten genom järnvägsfastigheten.

Eftersom vägghållare och huvudman för den nya underfarten i detta fall kommer att vara just kommunen faller det sig naturligt att kommunen också bör vara huvudman för en eventuell tillhörande pumpanordning. Miljö- och byggförvaltningen delar dock inte Banverkets uppfattning om att en enskild vägförening generellt inte skulle kunna vara huvudman för en pumpanläggning. Skulle en vägförening ha en väsentlig nytta av en åtgärd på sin väg, där en pumpanläggning är en förutsättning för denna åtgärd, bör det anses berättigat att låta en vägförening bekosta en sådan. Det får dock självfallet inte finnas brister i den tekniska kompetensen för att anlägga och driva en pumpanordning.

Inom ett avstånd av 30 meter från spårmittpunkt kommer inga större byggnationer att tillåtas. Dock kan skärmtak och mindre förrådsbyggnader komma att medges, i enlighet med Banverkets rekommendationer i publikationen *Järnvägen i samhällsplaneringen* (juni 2009). Vägar, gång- och cykelbanor samt parkeringar kommer även de att följa dessa rekommendationer. Järnvägsstolparna sitter på lasarettssidan av järnvägen, vilket innebär att ett minsta värde av 9 meter kommer att tillämpas från spårmittpunkt till väggkant. Hastigheten på den nya vägen kommer troligen att begränsas till 30 km/h, vilket är ett lägre värde än vad som finns redovisat i den hastighetsberoende tabellen i Banverkets rekommendationer, vilket torde ge en marginal även för en eventuell framtida ökning av hastigheten på järnvägen.

Eftersom en ersättningsväg till Strömsnäs inte kommer att tillkomma inom planområdet för den nya detaljplanen berörs planens genomförande endast indirekt av denna. Dock kommer diskussioner kring val av vägsträckning att fortsätta parallellt med arbetet med det konkreta planförslaget.

Det fortsatta planarbetet kommer att utreda bullerförhållandena för de planerade verksamheterna på lasarettet.

Av planförslaget kommer att framgå hur riskerna med transporter av farligt gods kommer att beaktas.

VÄSTMANLAND-DALARNA MILJÖ- OCH BYGGFÖRVALTNING
Plan- och byggenheten

Isak Jakobsson
Planingenjör

Eva Widergren
Plan- och byggchef