

# PLANBESKRIVNING

## Detaljplan för mötesspår i Sätters tätort samt parkering och service vid Tuskaftet samt kv Hyddan 8 m.fl.

Sätters kommun, Dalarnas län

Upprättad i juni 2021, kompl. 2021-10-08

Laga kraft 2022-02-09



Figur 1. Detaljplanens planområde fördelat på två delområden: A) där Östra Långgatan-Myntvägen korsar järnvägen och B) vid järnvägsstationen. Figuren visar endast en ungefärlig avgränsning.



## Innehåll

<b>Handlingar .....</b>	<b>3</b>	Kollektivtrafik .....	30
<b>Planförfarande och planprocess .....</b>	<b>3</b>	Parkering.....	30
<b>Begrepp och termer .....</b>	<b>3</b>	Trafiksäkerhet, tillgänglighet, trygghet och attraktivitet.....	32
<b>Syfte och huvuddrag .....</b>	<b>4</b>	<b>Teknisk försörjning .....</b>	<b>34</b>
<b>Plandata.....</b>	<b>6</b>	Vatten och avlopp .....	34
Lägesbestämning .....	6	Dagvatten.....	34
Areal .....	6	El, tele och fiber .....	40
Markägoförhållanden.....	6	Fjärrvärme.....	40
<b>SAMMANFATTANDE KONSEKVENSER.....</b>	<b>6</b>	Avfallshantering/återvinning.....	41
<b>Förenligt med 3, 4 och 5 kap i miljöbalken ..</b>	<b>8</b>	<b>Hälsa, säkerhet och risker.....</b>	<b>41</b>
3 och 4 kap miljöbalken.....	8	Transporter av farligt gods .....	41
Miljökvalitetsnormer enligt 5 kap miljöbalken	9	Förorenad mark .....	43
<b>Undersökning av behov av miljöbedömning</b>	<b>10</b>	Översvämningar till följd av skyfall.....	46
<b>TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN .....</b>	<b>11</b>	Trafikbuller .....	46
Översiktliga planer.....	11	Räddningstjänstens insatstid .....	47
Planprogram.....	12	Brottsförebyggande arbete .....	47
Gällande detaljplaner .....	13	<b>Strandskydd.....</b>	<b>47</b>
Kommunala beslut.....	15	<b>Mellankommunala frågor .....</b>	<b>48</b>
<b>PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRESLAGNA FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER .....</b>	<b>15</b>	<b>Organisatoriska frågor .....</b>	<b>49</b>
Pågående planering av mötesspår på Dalabanan .....	15	Tidplan .....	49
<b>Natur .....</b>	<b>16</b>	Genomförandetid .....	49
<b>Geotekniska förhållanden.....</b>	<b>18</b>	Huvudmannaskap .....	49
<b>Bebyggelse.....</b>	<b>19</b>	<b>Fastighetsrättsliga frågor och konsekvenser</b>	<b>49</b>
<b>Friytor .....</b>	<b>24</b>	Fastighetsreglering, servitut, gemensamhetsanläggningar mm. ....	49
<b>Gator och trafik.....</b>	<b>25</b>	Ledningsrätt .....	50
Befintliga gator och trafik.....	25	<b>Tekniska frågor.....</b>	<b>50</b>
Gång- och cykeltrafik.....	29	<b>Ekonomiska frågor.....</b>	<b>50</b>
		<b>Medverkande tjänstepersoner .....</b>	<b>51</b>
		<b>Planskeden .....</b>	<b>51</b>

## HANDLINGAR

- Plankarta med planbestämmelser
- Planbeskrivning (denna handling)
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande

### Övriga handlingar

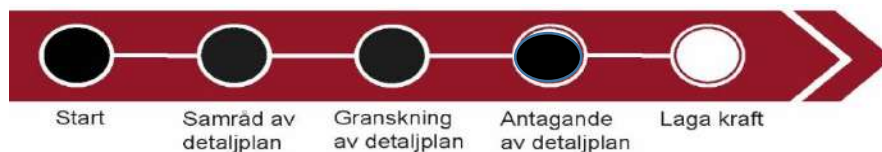
- Grundkarta
- Fastighetsförteckning
- Undersökning av betydande miljöpåverkan
- Planprogram för sambandet mellan Sätters järnvägsstation och centrum (godkänt 2019-03-26)
- PM Kungsvägen Dagvattenhantering, Kapacitetsberäkningar. Tyréns, 2020-10-09
- PM Dagvatten. Sweco, 2021-04-09, förtydligad 2021-09-21.
- PM Förtydligande av bedömning av risker kopplade till föroreningar i mark inom yta av parkmark – detaljplan för mötesspår i Sätters tätort. Sweco, 2021-10-07.

I planbeskrivningen kommer begreppen "gällande detaljplan", "aktuell detaljplan" och "planförslaget" att användas. Med gällande plan avses den nu juridiskt bindande detaljplanen. Med både aktuell plan och planförslaget avses den nya detaljplanen som dessa handlingar beskriver.

Plankartan är juridiskt bindande medan planbeskrivningen (denna handling) ska öka förståelsen av plankartan.

## PLANFÖRFARANDE OCH PLANPROCESS

Planen handläggs med utökat förfarande (enligt 5 kap. PBL fr.o.m. 1 januari 2015), se figur 2. Planförslaget antas av kommunfullmäktige. Samråd och granskning omfattar sakägare, boende, myndigheter och övriga som bedöms ha väsentligt intresse av planen.



Figur 2. Så här långt har detaljplanen kommit i planprocessen.

## BEGREPP OCH TERMER

I planbeskrivningen används bland annat följande tekniska begrepp och termer, se tabell 1.

Tabell 1. Tekniska begrepp och termer

<b>plankorsning/korsning i plan</b>	korsning där väg och järnväg korsar varandra på samma marknivå/ i samma plan. Se motsatsen "planskild korsning".
<b>planskild korsning/passage</b>	korsning där väg och järnväg korsar varandra på olika marknivåer/ i skilda plan, t.ex. genom en vägtunnel under järnvägen.
<b>helbomsanläggning</b>	vägskydd i en plankorsning i form av en eller flera bommar på varje sida av spåret som täcker hela vägbanan/vägbanorna som ska förhindra vägtrafikanter från att korsa järnvägen när ett tåg närmar sig.
<b>oskyddade trafikanter</b>	trafikanter som jämfört med bilens skyddande hölje, är betydligt mer oskyddade, t.ex. gående, cyklister och mopedister.

## SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljplanens syfte är att möjliggöra de åtgärder som Trafikverkets pågående järnvägsprojekt "Kapacitet- och hastighetshöjande åtgärder på Dalabanan" medför (se avsnitt "Pågående planering av mötesspår på Dalabanan"). I detaljplanen ingår också de angränsande markområden som kommunen bedömer vara lämplig enligt "Planprogram för sambandet mellan Sätters järnvägsstation och centrum" (se avsnitt "Planprogram"). Kommunen har ambition att knyta samman Sätters innerstad via Salutorget mot Säterdalens entré och järnvägsstationen.

De delar som kräver en ny detaljplan i delområde A (området där Östra Långgatan-Myntvägen korsar järnvägen och väg 70, se sid 5) är följande:

- Det tidigare planlagda tunnelläget är inte längre aktuellt, utan ersätts av ett läge längre västerut.
- Möjligheterna för gående och cyklande att skapa ett attraktivt, säkert och tillgängligt sätt att nå planerad tunnel säkerställs på sikt på respektive sida av tunnelöppningen.
- Avgränsningen mellan parkmark (PARK) och kvartersmark för parkering (P) på norra sidan av järnvägen justeras.
- Området vid Tuskaftet (f.d. OK-macken) planläggs för att möjliggöra parkering (P<sub>1</sub>), inklusive uppförande av servicebyggnader för parkeringen (toalett, förråd eller dylikt) samt byggnader för mindre handel och restaurang (C<sub>1</sub>).

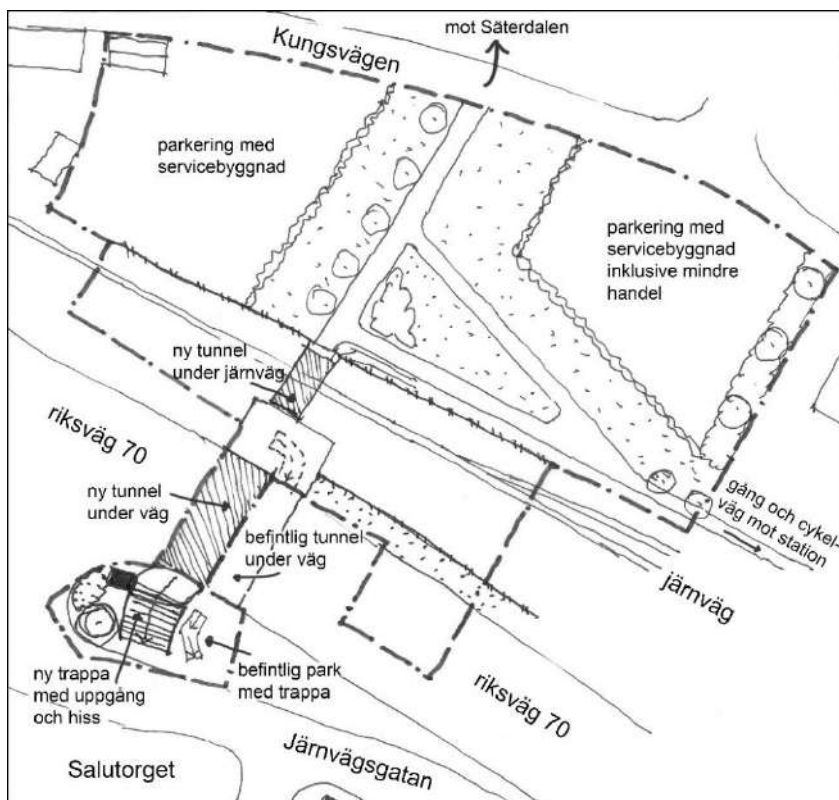
Efter samrådet har detaljplanen utvidgats vad gäller delområde A enligt följande:

- I nordväst utökas planen till fastigheterna Hyddan 8 och 9, för att lägga fast pågående markanvändning. Området, som ägs av kommunen, används idag för parkering, men är i gällande detaljplan planlagd för småindustriändamål. Området planläggs för parkering (P<sub>1</sub>), inklusive uppförande av servicebyggnader för parkeringen (toalett, förråd eller dylikt) samt med varsamhetsbestämmelser (k<sub>1</sub>) för befintlig ekonomibyggnad på fastigheten Hyddan 8.
- I anslutning till ovanstående utökning utökas även järnvägsområdet (T<sub>1</sub>) vid kvarteret Hyddan på begäran av Trafikverket efter samrådet för att justera avgränsningen mellan planlagd allmän plats (GENOMFART) och kvartersmark för järnvägsändamål.
- För att säkerställa tillgängligheten till planerad tunnel under väg 70 och järnvägen för personer med funktionsnedsättning utökas planområdet till att även omfatta del av området mellan väg 70 och Järnvägsgatan i närheten av Salutorget och planläggs som Entrétorg. Planbestämmelse införs för att säkerställa att hiss ska finnas mellan gatuplanet och tunnelmyningen.

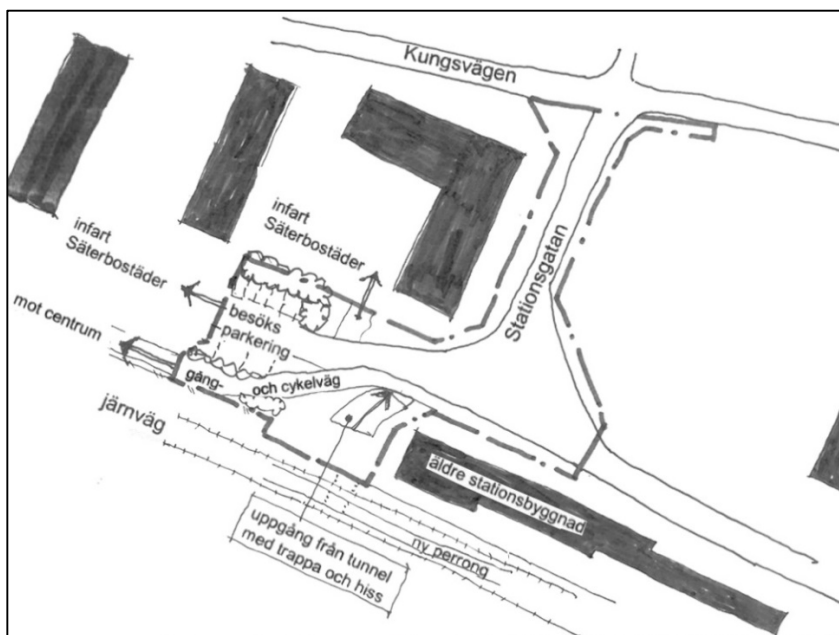
De delar av som kräver en ny detaljplan i delområde B (området vid järnvägsstationen, se sid 5) är följande:

- Området närmast den norra mynningen av den nya gångtunneln till plattformen ska ge plats för gående att nå omgivande marknivåer. Idag är området planlagt för lokalgata/ vändplan.

Efter samrådet har detaljplanen inom delområde B utökats något i sydväst för järnvägsändamål (T<sub>1</sub>), eftersom denna del i gällande detaljplan är planlagd som allmän plats (GATA<sub>1</sub>).



Figur 3. Illustration av förändringar som detaljplanen möjliggör med anläggandet av gång- och cykelförbindelsen mellan norra och södra sidan av järnvägen och väg 70 (delområde A). Observera att detta är en förenklad skiss. Slutlig utformning tas fram i samband med upprättande av bygghandlingar för mötesspår och tunnel. Illustration: Sweco.



Figur 4. Illustration av förändringar som detaljplanen möjliggör vid järnvägsstationen (delområde B). Observera att detta endast är ett exempel på utformning och att illustrationen kan komma att ändras. Illustration: Sweco.

## PLANDATA

### Lägesbestämning

Planområdet är beläget i anslutning till järnvägen Dalabanan i centrala Sätters tätort på sträckan mellan Salutorget och järnvägsstationen. Planområdet omfattar två delområden (se sid 5):

- A. där Östra Långgatan-Myntvägen korsar järnvägen och väg 70
- B. vid järnvägsstationen

Det västra delområdet (delområde A) avgränsas i väster av fastigheten Hyddan 7, i norr av Kungsvägen, i öster av flerbostadshusfastighet söder om Kungsvägen samt i söder av Järnvägsgränd.

Det östra delområdet (delområde 2) avgränsas i väster av Säterbostädernas fastigheter med flerbostadshus, i norr av Kungsvägen, i öster av industrifastigheten direkt öster om Stationsgränd samt i söder av stationshuset och järnvägen Dalabanan.

### Areal

Planområdets areal är cirka 12 946 m<sup>2</sup> (område A 10 035 m<sup>2</sup> och område B 2 911 m<sup>2</sup>).

### Markägoförhållanden

Planområdet utgörs av följande fastigheter med tillhörande ägare:

- Fabriken 6 – Sätters kommun
- Hyddan 8 och 9 – Sätters kommun
- Säter 3:5 – Sätters kommun
- Säter 4:5 – Sätters kommun
- Säter 7:1 – Trafikverket

Därutöver har Trafikverket vägrätt för väg 70.

## SAMMANFATTANDE KONSEKVENSER

### ***Förbättringar och förändringar för järnvägstrafiken och dess trafikanter***

Ett genomförande av den aktuella planen innebär att Trafikverkets järnvägsprojekt med utbyggnad av mötesspår med nya perronger och ett förbättrat stationsområde kan genomföras. Planförslaget innebär förbättrade möjligheter att anlägga goda förbindelser för gående och personer med funktionsnedsättning mellan centrum och Säterdalen/järnvägsstationen och därmed förbättrad åtkomst för resenärer till riksintresset för järnväg och järnvägsstation.

### ***Förbättringar och förändringar för gång- och cykeltrafik mellan centrum mot Säterdalen m.m.***

Utbyggnaden av mötesspår på Dalabanan i Sätters tätort innebär att plankorsningen Myntvägen/järnvägen och Myntvägens anslutning mot väg 70 stängs i likhet med gällande detaljplan, se illustration på sid 5. Samtidigt möjliggörs anläggandet av en planskild korsning för gångtrafik och till del för cykeltrafik under järnvägen och väg 70, strax sydost om plankorsningens nuvarande läge. Dessa åtgärder möjliggjordes

redan i den gällande detaljplanen, men läget för gång- och cykeltunneln i planförslaget ligger i ett västligare läge än i gällande detaljplan. Myntvägen omvandlas till en gång- och cykelväg för att förbinda den nya gång- och cykeltunneln med Kungsvägen och Säterdalen. Den nya gång- och cykeltunneln under väg 70 ansluts till ett så kallat entrétorget strax norr om Salutorget där nuvarande nedgång till befintlig tunnel under väg 70 finns. För cyklister innebär detta dock att anslutningen från tunneln till entrétorget endast kan ske via trappor/hiss. Utformningen av trapporna och hiss regleras inte i detaljplanen men ambitionen är att hissen utformas för att hantera cyklar och/eller att trapporna utformas så att cykel kan ledas förbi trappen. Alternativt kan cyklister välja att planskilt korsa väg 70 och järnvägen via Norrtullsvägen.

#### **Nya parkeringar med servicebyggnader m.m. i anslutning till Säterdalen**

I anslutning till den nya gång- och cykelvägen norr om järnvägen planläggs för parkeringar m.m. Vid Tuskaftet, som ligger öster om gång- och cykelstråket mot Säterdalen, planeras en parkering med möjlighet att uppföra av byggnader för mindre handel och restaurang samt servicebyggnader främst kopplat till parkering. Planen säkerställer att den befintliga parkeringen på fastigheterna Hyddan 8 och 9 väster om gång- och cykelstråket även i framtiden kan nyttjas för parkering – området är i gällande detaljplan planlagt för småindustriändamål.

#### **Förändrade trafikflöden**

Trafikflödet bedöms öka något på Kungsvägen-Industrigatan och Dalstigen-Norrtullsvägen-Torggatan när plankorsningen Myntvägen/järnvägen stängs och mindre bygggrätt för mindre handel, restaurang och service möjliggörs vid Tuskaftet. Ökningen bedöms inte vara så omfattande att det innebär en olägenhet enligt miljöbalken för närboende eller medföra framkomlighetsproblem på gatunätet. Men kommunen kommer i ett separat projekt se över behov av trafiksäkerhetsåtgärder på denna vägsträcka.

#### **Förbättringar och förändringar vid järnvägsstationen**

Vid järnvägsstationen innebär utbyggnaden av mötesspår att en ny gångtunnel till perrongen från norra sidan av järnvägen kan byggas med tillhörande entréområde strax väster om stationshuset. Den nuvarande gång- och cykelvägen längs järnvägen ges en tydlig sträckning förbi stationsområdet. Kommunens mark som idag är planlagd som boendeparkeringar planläggs istället som parkering på allmän plats, vilket innebär att Sättersbostäders lägenheter får tillgång till färre reserverade parkeringsplatser på denna plats. Stationsgatan norrut från stationshuset, som i gällande detaljplan är planlagd som skyddsområde på allmän plats, planläggs i den aktuella planen som gata på allmän plats, vilket innebär att gatan även i fortsättningen hålls öppen för allmän körtrafik.

#### **Dagvattenhantering och påverkan på miljökvalitetsnorm**

I dagsläget sker det ingen direkt rening av dagvatten i planområdet, utan avledning sker direkt till ledningsnät, eller till ledningsnät via mindre diken. Efter exploatering planeras en stor del av dagvattnet att avledas via gräsklädda diken eller nedsänkta planteringar. Enligt utförda föroreningsberäkningar minskar föroreningsbelastningen generellt efter exploatering, men det sker en viss ökning av kväve, kvicksilver, polyaromatiska kolväten (PAH16) och bens(a)pyren (BaP) även efter rening. Samtliga föroreningshalter ligger under föreslagna riktvärden. Planen bedöms ej innebära en

otillåten försämring eller äventyrande av miljö kvalitetsnormerna för vattenförekomsten Ljusterån.

#### Övrigt

Under respektive avsnitt i planbeskrivningen redovisas konsekvenser vid ett genomförande av planförslaget i mer detalj. Konsekvenser för pågående markanvändning liksom vid ett nollalternativ (genomförande av gällande detaljplaner) finns sedan tidigare beskrivna i bilaga "Planprogram för sambandet mellan Sätters järnvägsstation och centrum". När konsekvenser av planförslaget uttrycks relativt (till exempel "bättre än", "sämre än") i denna planbeskrivning förutsätts, om inget annat sägs, en jämförelse med nollalternativet (dvs. ett genomförande av gällande detaljplaner).

## FÖRENLIGT MED 3, 4 OCH 5 KAP I MILJÖBALKEN

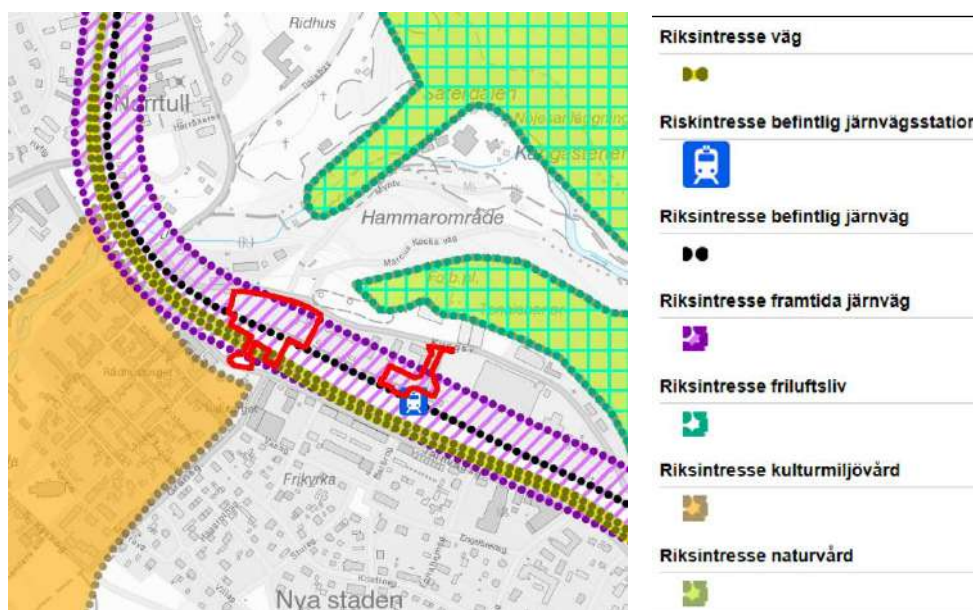
### 3 och 4 kap miljöbalken

De åtgärder som detaljplanen medger bedöms vara förenliga med en ur allmän synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurserna enligt bestämmelserna i 3 kap 1 § miljöbalken.

Planen bedöms sammantaget vara förenlig med riksintressena i 3 kap miljöbalken (se figur 5).

- Detaljplanen berörs av riksintressen för järnväg (Dalabanan) och järnvägsstation samt för väg (väg 70) enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Planförslaget möjliggör ett genomförande av Trafikverkets kapacitetshöjande åtgärder på riksintresset för järnväg (Dalabanan) för en förbättrad funktion hos järnvägen. Planförslaget skapar bättre förutsättningar för att nå järnvägsstationen för resande med tåg på riksintresset för järnväg. Sammantaget innebär planförslaget positiva förändringar för riksintresset Dalabanan.
- Strax sydväst om planområdet ligger ett område av riksintresse för kulturmiljövården ("Sätters stadskärna") enligt miljöbalken 3 kap 6 §. Genomförandet av planen bedöms inte påverka riksintresset negativt, främst på grund av att ingen tongivande bebyggelse medges i planförslaget på den södra sidan av järnvägen och väg 70.
- Utanför planområdet i Säterdalen finns ett område med riksintressen för både naturvård och friluftsliv enligt 3 kap 6 § miljöbalken. Planförslaget förbättrar åtkomsten och tillgängligheten till riksintressena för naturvård och friluftsliv i Säterdalen och ökar möjligheterna för oskyddade trafikanter att ta del av och nyttja riksintressena via det nya gång- och cykelstråk och stadsrum som skapas mellan centrum, Säterdalen och järnvägsstationen.
- Planområdet berörs inte av något riksintresse enligt 4 kap miljöbalken.

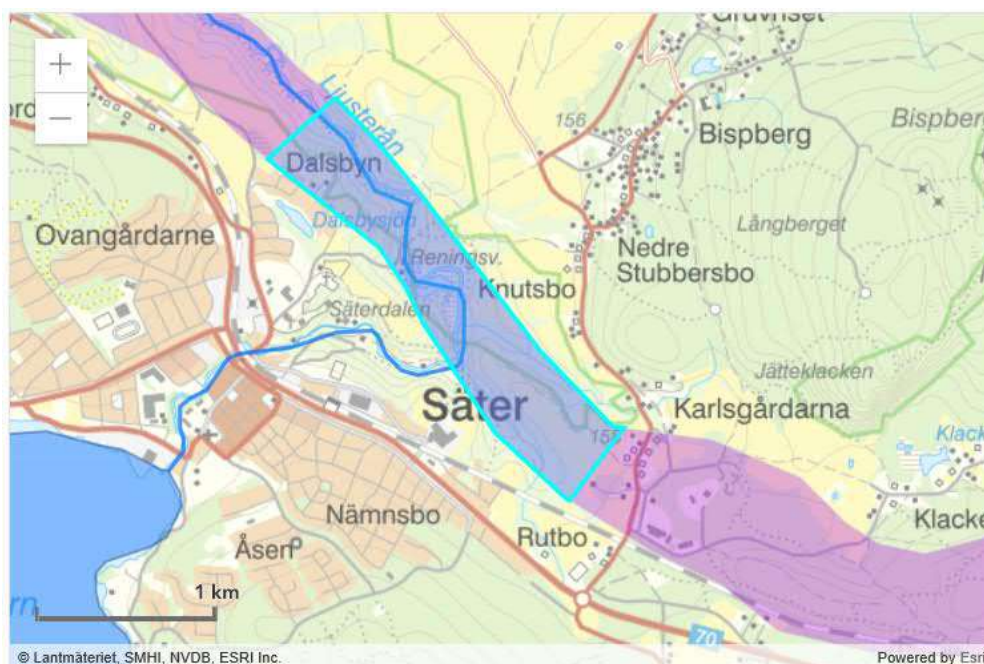




Figur 5. Planområdet (röda linjer) i relation till riksintressen inom och i nära anslutning till planområdet.

### Miljökvalitetsnormer enligt 5 kap miljöbalken

Vattenmyndigheterna har beslutat om miljö kvalitetsnormer för ytvatten och grundvatten för att säkra Sveriges vattenkvalitet. Ljusterån, som mynnar ut i Dalälven, omfattas av gällande miljö kvalitetsnormer för vattenkvalitet. Likaså finns miljö kvalitetsnormer för grundvattenförekomst som ligger öster om planområdet.



Figur 6 Områden som berörs av miljö kvalitetsnormer för vatten. Ljusterån, blå linje, samt grundvattenförekomst, blå respektive lila ytor.

Tabell 2 Vattenförekomster med miljö kvalitetsnormer i närheten av planområdet

<b>Vattendrag: Ljusterån SE669396-149677</b>		
<b>Kvalitetskrav</b>	God ekologisk status 2027	God kemisk ytvattenstatus
<b>Undantag</b>	Kontinuitet 2021 Morfologiska förändringar 2027 Övergödning 2027	Mindre stränga krav: bromerade difenyleter, kvicksilver och kvicksilverföreningar
<b>Grundvattenresurs: SE669257-149794</b>		
<b>Kvalitetskrav</b>	God kvantitativ status	God kemisk grundvattenstatus

Miljö kvalitetsnormer för ytvattenförekomster ska fastställas för ekologisk och kemisk status. Miljö kvalitetsnormerna beskriver den önskade vattenkvaliteten för en vattenförekomst och tidpunkten för när den senast ska uppnås. Enligt senaste klassificeringen har Ljusterån måttlig ekologisk status och uppnår inte god kemisk status. Målet är att minst god status ska uppnås i samtliga vattenförekomster. Tillståndet i vattenförekomsterna får inte försämrats, enligt det så kallade kravet på icke försämring.

Sweco har tagit fram ett PM Dagvatten, 2021-04-09, som beskriver status för recipienten och bedömer risken för negativ påverkan på miljö kvalitetsnormer till följd av förändrade dagvattenflöden. Föreslagen hantering av dagvatten och dess påverkan beskrivs under rubriken Teknisk försörjning, Dagvatten. Enligt det förtydligande som gjorts i promemorian 2021-09-21 angående resultat från föroreningsberäkning minskar föroreningsbelastningen generellt efter exploatering, men det sker en viss ökning av kväve, kvicksilver, polyaromatiska kolväten (PAH16) och bens(a)pyren (BaP) även efter rening. Samtliga föroreningshalter ligger under föreslagna riktvärden. Planen bedöms ej innebära en otillåten försämring eller äventyrande av miljö kvalitetsnormerna för vattenförekomsten Ljusterån.

Planen ligger inom tillrinningsområde för grundvattenförekomsten SE669257-149794. Vattenförekomsten bedöms idag ha god kemisk och kvantitativ status. Grundvattenförekomstens miljö kvalitetsnorm är att god kemisk och kvantitativ status ska behållas. Det pågår en tillsyn och omarbeting av täktens vattenskyddsområde (Solvarbo-Ugglebo-Säter) och planområdet ingår preliminärt i den sekundära skyddszonen. Framtida dagvattenhantering inom planområdet kommer att behöva anpassas till vattenskyddsområdets föreskrifter och riskbedömning.

## UNDERSÖKNING AV BEHOV AV MILJÖBEDÖMNING

Om detaljplanen kan antas medföra en betydande miljö påverkan så ska kommunen enligt plan- och bygglagen (PBL 2010:900 4 kap 34 §) samt miljö balken (MB 6 kap 11§) göra en miljö bedömning i form av en miljö konsekvensbeskrivning (MKB).

För varje detaljplan är det nödvändigt att avgöra om miljö bedömning behövs, d.v.s. om planen kan antas innebära betydande miljö påverkan. Bedömning om sådant behov föreligger görs genom en så kallad undersökning enligt 6 kap 5–6 §§ miljö balken.

Detaljplanens genomförande bedöms inte innebära en betydande miljöpåverkan. Således föreligger inget behov av miljöbedömning enligt miljöbalken. Denna bedömning baseras på avvägningarna i bilaga "Undersökning av betydande miljöpåverkan". Sammanfattningsvis grundar sig undersökningens slutsats på att inga enskilda frågor bedöms påverkas i sådan utsträckning av planförslaget att det innebär risk för betydande miljöpåverkan. Det finns viss risk för förorening av vattentäkt och för över svämning i gång- och cykeltunnlarna vid skyfall. Dessa risker har bedömts vara begränsade och inte innebära en risk för betydande miljöpåverkan. Det finns dock behov av ytterligare utredning av hur kommande byggarbeten kan påverka grundvattnet.

Planens genomförande främjar ökad användning av hållbara trafikslag genom ökad kapacitet på Dalabanan, tillgänglighetsanpassad och moderniserad järnvägsstation inkl. perronger samt mer trafiksäker förbindelse för gångtrafik på sträckorna centrum-järnvägsstationen respektive centrum-norra sidan av järnvägen (t.ex. Säterdalen). Med detta följer också minskade utsläpp av växthusgaser. Planförslaget möjliggör också en mer attraktiv och trygg offentlig miljö på sträckan centrum-järnvägsstationen samt positiv påverkan på riksintresset för järnväg genom säkerställande och utveckling av riksintresset.

Undersökningen (enligt 6 kap 6 § miljöbalken) lämnades för samråd med länsstyrelsen under våren 2019. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning om att planens genomförande inte innebär en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen framhåller samtidigt att det är viktigt att direkta och indirekta effekter genom ändrade trafikflöden belyses för att undvika negativ påverkan av riksintresset för kulturmiljö Säter stad. Länsstyrelsen delar kommunens bild att åtgärder för trafiksäkerheten minskar risken för allvarliga olyckor, men att den ökade kapaciteten samtidigt kan leda till fler transporter och ökad risk för olyckor.

Efter samrådet med länsstyrelsen om undersökningen om planens genomförande innebär betydande miljöpåverkan har beskrivningen av miljö kvalitetsnormerna för vattenkvaliteten kompletterats. Dessutom har planområdet utökats dels med fastigheterna Hyddan 8 och 9 nordväst om delområde A, dels söder om delområde A i anslutning till Järnvägsgatan för att möjliggöra anläggande av en hiss i anslutning till tunneluppgången. Dessa förändringar bedöms inte påverka den tidigare gjorda bedömningen om att planens genomförande inte innebär betydande påverkan.

## TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

### Översiktliga planer

Av översiktsplan för Säter kommun från 2013 finns bl.a. följande vision:

"Visionen för Säter är att nuvarande transportkorridor omgestaltas till ett attraktivt stadsrum med en tydlig infart till centrum, utan barriärer för gång- och cykeltrafikanter och ett resecentrum med hållplats- och stationslägen i nära anslutning till stadskärnan."

I översiktsplanen framgår behovet av kvalitetshöjande åtgärder av genomfarten och entrén till centrum för att besökare ska få en positiv bild av staden och förbättra möjligheten och viljan att stanna till.

Riksvägen och järnvägssträckningen skapar en barriär i staden som översiktsplanen beskriver ger negativa effekter på såväl stadsmiljön och trafikmiljön. Att transporterna fungerar effektivt är viktigt i ett regionalt perspektiv och avgörande för Dalabanans framtid. Kollektivtrafiken påverkar fortsatt tillväxt och ökad sysselsättning. Översiktsplanen beskriver att Säter ska skapa hållbara transport-möjligheter som är kopplade till trygga och säkra gång- och cykelförbindelser för att främja miljö och människa.

I översiktsplanen finns ett delområde T1 – Säter som omfattar Säter stad.  
I riktlinjerna för Säters stad står:

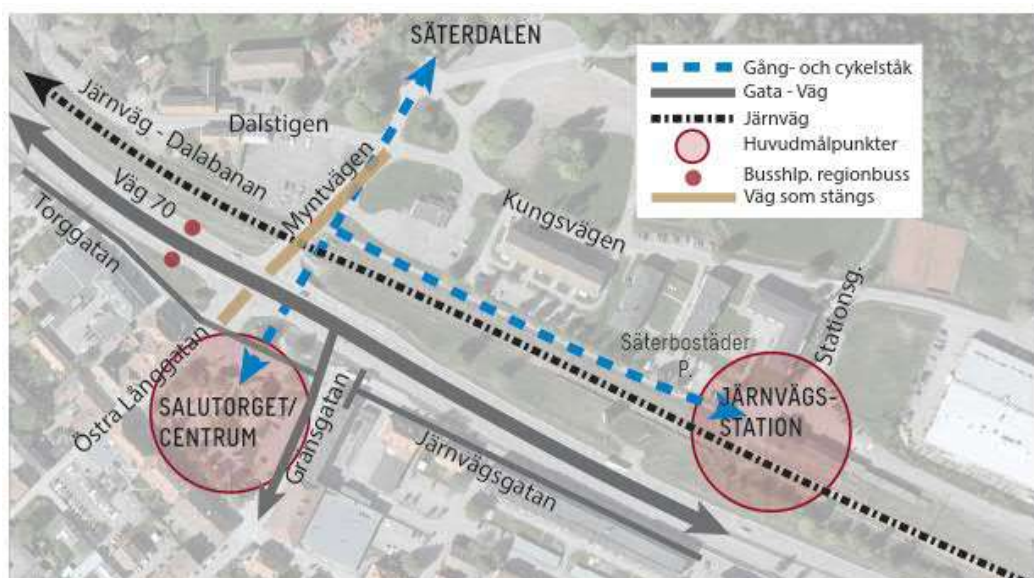
”Vid utformning av allmänna platser, gator och trafikmiljöer ska i första hand hänsyn tas till gällande lagstiftning samt till miljö-, trafiksäkerhets- och estetiska aspekter på den aktuella platsen.”

Gällande fördjupad översiktsplan för Säter, dvs. Säter stad från 1990, finns medtagen i den kommuntäckande översiktsplanen (karta C). Kommunen har påbörjat ett arbete med att se över den gällande fördjupade översiktsplanen för Säters stad.

Den aktuella detaljplanen bedöms vara förenlig med översiktsplanen då den tydligt följer behoven, målen och riktlinjerna i gällande översiktsplan.

## Planprogram

”Planprogram för sambandet mellan Säters järnvägsstation och centrum” har tagits fram under 2018 och godkänts i kommunfullmäktige 2019-03-26.



Figur 7 Övergripande inriktning i planprogrammet.

Planprogrammet ger sammanfattningsvis följande inriktning:

- En gångtunnel planeras av Trafikverket mellan stationsperrongen och norra sidan av järnvägen. Där gångtunneln ansluter till kommunens mark på norra sidan av järnvägen vill kommunen att den allmänna platsen ska hålla en hög kvalitet med avseende av tillgänglighet och gestaltning som en del i ett större stadsbyggnadsprojekt för stråket mellan järnvägsstationen och centrum. Ytor omdisponeras för att förbättra situationen för cykelparkering, bilparkering, hämta-lämna och bussangöring. Hela stationsområdet föreslås gestaltas för att öka attraktiviteten och tydliggöra länken med gång- och cykelstråket mellan järnvägsstationen - Myntgatan och centrum. För att uppnå detta är det avgörande att både kommunen och Trafikverket är delaktiga i detta arbete.
- Myntvägen med passage över järnvägen stängs för trafik. Istället anläggs en ny tunnelförbindelse under järnvägen och väg 70 för gång- och cykeltrafik. Kommunens målsättning är att denna tunnel förläggs i ungefär samma stråk som den nuvarande sträckningen för Myntvägen med en tydlig siktlinje mellan Salutorget och Säterdalens entré. Detta skapar en trygg och tillgänglig länk för gång- och cykeltrafik under väg 70 och järnvägen. Gång- och cykeltunneln blir tillgänglig med ramper och skapar ett starkt samband mellan stationen och centrum samt mellan Säterdalen och centrum genom att den ansluter till Salutorget mot Järnvägsgatan.

Med hänsyn till att Trafikverkets järnvägsprojekt inte är samordnat med åtgärder på väg 70 har kommunen delat upp genomförandet på två etapper i planprogrammet. Etapp 1 är de åtgärder som krävs för att möjliggöra anläggandet av nytt mötesspår. Dessa åtgärder ingår i aktuell detaljplan.

Etapp 2 omfattar ytterligare förändringar kopplat till väg 70 och Salutorget/- Järnvägsgatan som enligt bedömningarna i planprogrammet kan komma att möjliggöras med kommande framtida detaljplan(er).

Länsstyrelsen yttrade sig under programsamrådet och framförde särskilt följande:

- Eftersom riksväg 70 och järnvägen Dalabanan är av riksintresse för kommunikationer behöver åtgärder och ombyggnationer av väg 70 planeras i samverkan med Trafikverket.
- Hänsyn tas till alléer som finns inom planprogramsområdet. Dessa har biotopskydd.
- Eventuella nya byggrätter norr om järnvägen behöver anpassas till den intilliggande, småskaliga trähusbebyggelsen i Sätters stad, som utgör riksintresse för kulturmiljövården.

Kommentar:

Efter samrådet angående aktuell detaljplan för mötesspår i Sätters tätort har detaljplaneområdet utvidgats och omfattar även delar av det område som i planprogrammet beskrivs som *etapp 2*.

### Gällande detaljplaner

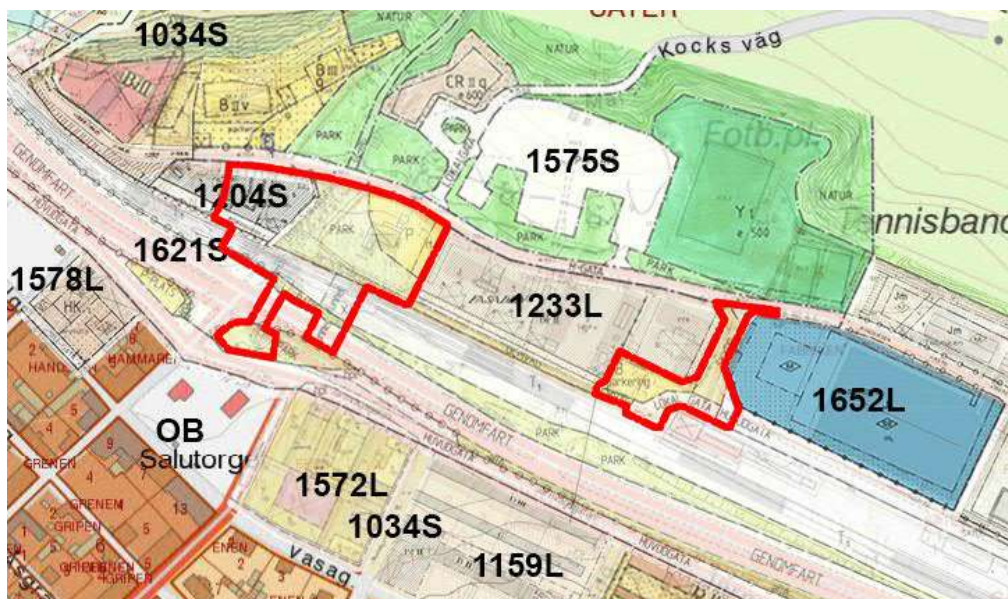
Planområdet berörs av följande gällande detaljplan (se även figur 8):

- Detaljplan för genomfart Säter med riksväg 70, järnvägen och angränsande områden (1621S). Genomförandetiden gick ut 2018-02-10. Vid korsningen Östra Långgatan/väg 70/Myntvägen redovisas en stängning av Myntvägen. En gångtunnel under väg 70 och järnvägen redovisas med riktning mot Grängsgatan. Norr om järnvägen finns planlagd parkmark. En gång-, cykel- och mopedväg sammanbinder parkområdet med järnvägsstationen. Vid järnvägsstationen är området närmast stationsfastigheten planlagt som lokalgata. Kommunens mark som gränsar mot Säterbostäders fastighet är planlagt för bostadsparkering. Den norra delen av Stationsgatan med anslutning mot Kungsvägen är planlagt som allmän plats med område som skyddar mot störning (SKYDD).
- Ändring av detaljplanen (stadsplanen) kring genomfartsleden i Säter (1204S). Genomförandetiden har gått ut. Planen gäller för fastigheterna Hyddan 8 och 9, med markanvändningen småindustriändamål (BJ)samt del av det angränsande järnvägsområdet (T<sub>1</sub>) där gränsen i söder mot allmän plats (GENOMFART) justeras.

Till planområdet gränsar följande detaljplaner (se även figur 8):

- Detaljplan för industrihuset, del av Fabriken 6 (1652L). Genomförandetiden gäller till 2024-01-10. Planen ligger i anslutning till Stationsgatan och omfattar mark för industriändamål.
- Detaljplan (stadsplan) för kvarteret Fasaden (1233L). Genomförandetiden har gått ut. Planen omfattar Säterbostäders bostadsbebyggelse (BF) mellan Kungsvägen och järnvägen.
- Detaljplan Gruvplan mm (1575S). Genomförandetiden har gått ut. Detaljplanen omfattar Kungsvägen och området norr därom med Gruvplan och bebyggelsen i väster med kvarteret Idealet.

Strax söder om planområdet vid Salutorget gäller Områdesbestämmelser för Sätters innerstad.



Figur 8. Mosaik över gällande detaljplaner i anslutning till väg 70 och järnvägen, med kommunens beteckning av detaljplanerna. Planområdets ungefärliga avgränsning visas med röda linjer.

## Kommunala beslut

Kommunstyrelsen beslutade 2018-09-04 att uppdra till samhällsbyggnads-förvaltningen att upprätta planprogram för sambandet mellan Sätters järnvägsstation och centrum (Ks § 111, Dnr KS2018/0288). Kommunfullmäktige fattade 2019-03-26 beslut om att godkänna planprogrammet som underlag för kommande detaljplanering.

Kommunstyrelsen fattade 2018-04-10 (Ks § 58, Dnr KS2018/0115) och 2018-11-27 (Ks § 49 Dnr KS2018/0359) beslut om att prioritera ett framtagande av detaljplan(er) som rör dubbelspår och genomfart i Säter.

Samhällsbyggnadsnämnden antog 2017-03-29 (Sbn § 59), efter förslag från kultur-nämnden, namnet Tuskaftet för det område i Säter som hos gemene man benämns "OK-tomten", där en bensinstation tidigare funnits.

## PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRESLAGNA FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER

### Pågående planering av mötesspår på Dalabanan

Dalabanan är en viktig transportsträcka mellan Dalarna och Stockholm. Trafikverket planerar därför att, inom ramen för projektet "Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder på Dalabanan", förlänga befintliga mötesspår samt bygga nya mötesspår på sträckan.

Idag trafikeras sträckan av tre godståg och två persontåg under maxtimme. Totala antalet tåg per dygn är 15 godståg och 23 persontåg. Prognosen för år 2030 är 23 godståg och 40 persontåg, dvs en ökning med cirka 53 % godståg och cirka 74 % persontåg.

Genom att bygga mötesspår kan tågen mötas utan att behöva stanna, och fler tåg kan trafikera Dalabanan. Detta medför att kapaciteten ökar på Dalabanan och restiderna kortas.

Våren 2022 - vintern 2023 planerar Trafikverket att bygga ut befintlig järnväg med dubbelspår genom centrala Säter genom att förlänga befintliga spår för att möjliggöra så kallad samtidig infart mellan två tåg. I järnvägsprojektet ingår även en tillgänglighetsanpassning av järnvägsstationens perronger och anslutningen till perrongerna i form av en gångtunnel under spåren för att nå perrongen på ett trafiksäkert och tillgängligt sätt. Perrongen förlängs, breddas och anpassas höjdmässigt till de tåg som trafikerar järnvägen. Åtgärderna gångtunnel till stationsperrong och breddad perrong föreslås bl.a. i "Dalabanan - effektivisering genom smärre åtgärder".

En vägkorsning med en järnväg med dubbelspår, med den hastighet som möjliggörs genom de kapacitetshöjande åtgärderna, får enligt VGU ("Vägar och gators utformning", Trafikverket) inte utformas som en korsning i plan mellan väg och järnväg. Därför stängs plankorsningen Myntvägen/järnvägen. Istället anläggs en ny planskild korsning under järnvägen för gång- och cykeltrafik.

Järnvägsprojektet är avgränsat till att hantera åtgärder inom den befintliga järnvägsanläggningen. Åtgärder utanför järnvägsfastigheten, t.ex. åtgärder som berör väg 70, ingår inte.

### **Konsekvenser – projekt mötesspår Dalabanan**

Planförslaget möjliggör ett genomförande av Trafikverkets kapacitetshöjande åtgärder på riksintresset för järnväg (Dalabanan) för en förbättrad funktion hos järnvägen. Planförslaget skapar på sikt bättre förutsättningar för att nå järnvägsstationen för resande med tåg på riksintresset för järnväg. Efter samrådet har detaljplanen utökats i anslutning till planerad gång- och cykeltunnel under väg 70, så att anläggandet av en trapp och hiss möjliggörs i anslutning till Järnvägsgatan och Salutorget. Detta för att säkerställa att tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning till den nya tunneln kan anordnas i samband med bygget av tunneln. Utformningen av trapporna och hiss regleras inte i detaljplanen men ambitionen är att hissen utformas för att hantera cyklar och/eller att trapporna utformas så att cykel kan ledas förbi trappen. Alternativt kan cyklister välja att planskilt korsa väg 70 och järnvägen via Norrtullsvägen.

## **NATUR**

### **Mark och vegetation**

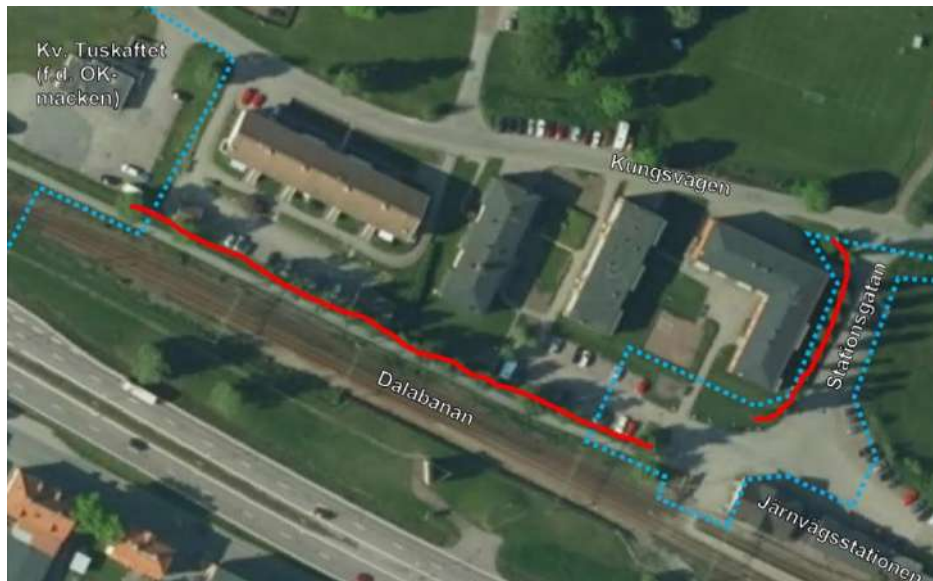
Marken inom planområdet utgörs till övervägande del av hårdgjorda ytor i form av asfalterade eller grusade ytor, t.ex. entréyta till järnvägsstationen, Stationsgatan, Myntvägen, gång- och cykelvägar, gångtunneln under väg 70 vid Myntvägen-Östra Långgatan, parkeringen inom kvarteret Hyddan, del av parkering vid Säterbostäders lägenheter vid stationen samt Trafikverkets spåranläggning. Även mindre gräsytor vid Tuskaftet (den f.d. bensinstationen) och längs Stationsgatan ingår i planområdet.

#### **Alléer med biotopskydd**

Längs gång- och cykelvägen på norra sidan av järnvägen finns en trädallé med björkar, se figur 9. Två av alléns träd ligger inom planområdet. Även längs Stationsgatans västra sida finns en trädallé där några av träden ligger innanför och resten strax utanför planområdet. Alléer omfattas av biotopskydd enligt miljöbalken 7 kap 11§ och "förordning (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m." 5 §. Definitionen på en biotopskyddad allé är enligt bilaga 1 till förordningen:

"Lövträd planterade i en enkel eller dubbel rad som består av minst fem träd längs en väg eller det som tidigare utgjort en väg eller i ett i övrigt öppet landskap. Träden ska till övervägande del utgöras av vuxna träd."





Figur 9. Trädader som kan räknas som biotopskyddade alléer (röda linjer). Planområdet är markerat med blå linje.

Dispens krävs för avverkning av alléträd samt för övriga åtgärder som kan riskera att skada träden. Ansökan om dispens skickas till Länsstyrelsen. Vägledning om vad som kan skada träd finns i Länsstyrelsens broschyr "Skydda träden vid arbeten". För att tydliggöra skyddet av alléträden införs inom planområdet utökad krav på marklov för nedtagning av alléträd ( $a_2$ ) i anslutning till Stationsgatan. Trafikverket kommer dock att genomföra trädsäkringsåtgärder utmed järnvägen, vilket kommer att beröra den befintliga trädallén utmed befintlig gång- och cykelväg mellan Myntvägen och stationsbyggnaden. Dessa träd har inte getts någon utökad krav på marklov eftersom det inte finns någon möjlighet att behålla dessa. För nedtagning av alléträd ska dispens sökas hos Länsstyrelsen. Planering av eventuella ersättningsträd kan inte planeras på exakt samma plats där det växt träd tidigare, varför införandet av bestämmelse med krav på marklov inte är lämpligt i dagsläget.

Området norr om järnvägen i anslutning till ny gång- och cykeltunnel

När Myntvägen stängs anläggs en gång- och cykelväg från tunneln under järnvägen och norrut fram till Kungsvägen. På västra och östra sidorna av gång- och cykelvägen planläggs marken som parkmark (PARK). Genom parken redovisas en ny sträckning för gång- och cykelvägen (gcväg) från järnvägsstationen vid anslutningen till gång- och cykeltunneln. Det exakta läget för gång- och cykelvägen kan komma att något avvika från planens redovisning.

Parkmarken mellan järnvägen och Tuskaftet ligger delvis närmare än 30 meter från järnvägsspåret. Med hänsyn till risk för allvarlig olycka med farligt gods på järnvägen ska denna del av parken inte användas för lekplatser, evenemang, marknadsplats eller dylikt för stadigvarande vistelse av människor. Planbestämmelse har införts för att säkerställa detta (skydd).

Marken längs den östra gränsen av kvartersmarken ( $P_1C_1$ ) inom Tuskaftet får inte användas för parkering ( $n_1$ ), detta för att skapa ett respektavstånd mot och minska påverkan på den angränsande bostadsfastigheten i öster.

Området söder om järnvägen

Mellan järnvägen och väg 70 planläggs en del av marken som naturområde – impedimentyta (NATUR<sub>1</sub>).

Området mellan Järnvägsgatan norr om Salutorget och väg 70 planläggs som ett entrétorg (TORG<sub>1</sub>), det vill säga en yta som utgör entré till den nya sammanhängande gång- och cykeltunneln under väg 70 och järnvägen. Här är tillgängligheten viktig och då ytan är begränsad är bedömningen att den lämpligaste lösningen för tillgängligheten är en hiss. Därför har en planbestämmelse införts med krav på hiss.

Utmed Järnvägsgatan finns två större lindar. I samband med anläggandet av det nya entrétorget så kan det vara svårt att bevara de befintliga träden. För att säkerställa en tydlig och väl gestaltad entré är det av stor vikt att dessa träd ersätts med nya, samt att växtligheten återplanteras på ett genomtänkt sätt.

Området vid järnvägsstationen

Vid järnvägsstationen planläggs marken i anslutning till gång- och cykeltunnelns norra mynning som entréområde till järnväg (T<sub>2</sub>). Förbi detta entréområde och stationshuset möjliggörs för en ny gång- och cykelväg (GÅNG, CYKEL).

Den nordligaste delen av ytan för parkering (P-PLATS) vid järnvägsstationen planläggs som plantering (plantering<sub>1</sub>), detta för att kunna skapa ett visuellt skydd av vegetation mellan parkeringsytan och kvartersmarken för bostäder på fastigheten Fasaden 11.

## GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN

Enligt SGU:s jordartskarta utgörs marken i de norra delarna av planområdet av glacial silt och i de södra delarna av sandig morän, se Fel! Hittar inte referenskälla.. Gång- och cykeltunneln vid centrum berörs av båda jordarterna medan parkeringarna vid Tuskaftet och kvarteret Hyddan samt delområdet vid järnvägsstationen till största del utgörs av glacial silt resp. sandig morän.



Figur 10. Jordarter enligt SGU:s jordartskarta. Planområdet visas med blå linjer.

Inför bygglov ska geotekniska undersökningar göras för att bestämma val av grundläggningsmetoder på både allmän plats och kvartersmark samt utredning av hur arbetena och ändringarna eventuellt kan komma att påverka grundvattnet.

### **Konsekvenser - geoteknik**

Jämfört med pågående markanvändning möjliggör planförslaget en mindre andel hårdgjord yta i delområde A genom områden för park och natur. I delområde B bedöms andelen hårdgjord yta vara oförändrad.

## **BEBYGGELSE**

### **Befintlig bebyggelse**

Under hösten 2020 har byggnaden från den tidigare bensinstationen vid Tuskaftet rivits (se Figur 12).

Efter samrådet har planområdet utvidgats till att även omfatta fastigheterna Hyddan 8 och 9. I kv. Hyddan 8, som ägs av kommunen, finns en äldre ekonomibyggnad se fotona i Figur 11 nedan. Byggnaden är ett välbevarat exempel på tidigare agrar bebyggelse i området. För att förtydliga vikten av att ändringar av byggnaden utförs varsamt så att hänsyn tas till byggnadens karaktär har en varsamhetsbestämmelse införts i planen. Ekonomibyggnadens karaktärsdrag vad gäller fasadutformning och fasadfärg samt takmaterial ska bibehållas. Alternativt kan takmaterial bytas till tegel (k<sub>1</sub>).



Figur 11 Ekonomibyggnad på Hyddan 8, fasad in mot tomten respektive mot Kungsvägen

När det gäller infrastrukturanläggningar finns under väg 70 en gångtunnel med anslutande trappor som förbinder Järnvägsgränd i söder med plankorsningen Myntvägen/järnvägen i norr (se Figur 12). Vid järnvägsstationen finns informationstavlor om bland annat tågtrafikering (se Figur 13).



Figur 12. Foton över befintlig bebyggelse i delområde A. Trappor till gångtunneln på norra sidan av väg 70 (överst t.v.), gångtunneln under väg 70 (mitterst t.v.), plankorsning Myntvägen/järnvägen (nederst t.v.), området Tuskaftet med byggnad som tidigare inhyst fordonsverkstad och fordonstvätt (överst t.h, numera riven.), gång- och cykelväg längs norra sidan av järnvägen med alléträd på norra sidan av gång- och cykelvägen (mitterst t.h.), trappor till gångtunneln på södra sidan av väg 70 (nederst t.h.).



Figur 13. Foton över befintlig bebyggelse i delområde B. Perrong och gånganslutning till perrong (överst t.v. och t.h.), västra delen av entréytan till järnvägsstationen i förgrunden samt gång- och cykelväg med alléträd längs järnvägens norra sida och boendeparkering till Säterbostädernas lägenheter i bakgrunden (mitterst), Stationsgatan med alléträd längs västra sidan av gatan (nederst t.v.), östra delen av entréytan till järnvägsstationen med stationshuset på högra sidan (nederst t.h.)

### **Tillkommande bebyggelse**

#### ***Parkering inklusive servicebyggnad (P<sub>1</sub>)***

Planförslaget har efter samrådet utökats med fastigheterna Hyddan 8 och 9, som ligger väster om nuvarande Myntvägen, i nordvästra delen av delområde A. Fastigheterna Hyddan 8 och 9 är i gällande detaljplan avsett för småindustriändamål (BJ) men används idag för parkering. Kommunen anser att detta område även fortsättningsvis bör användas för parkering (P<sub>1</sub>) för att säkerställa en god tillgång på parkeringsplatser i närheten av centrum, Säterdalen och Sätters station. Inom användningsområdet (P<sub>1</sub>) får uppföras servicebyggnader för information, toaletter, förråd och dylikt på högst 100 m<sup>2</sup> (e<sub>1</sub>). Servicebyggnader får uppföras som närmast 30 meter från spårmit.

#### ***Servicebyggnader samt mindre handel och restaurang (P<sub>1</sub>C<sub>1</sub>)***

Planförslaget innebär att marken vid Tuskaftet i anslutning till Kungsvägen i nordöstra delen av planområdets delområde A får användas för parkering (P<sub>1</sub>) samt för mindre handel och restaurang (C<sub>1</sub>) samt. Inom användningsområdet (P<sub>1</sub>C<sub>1</sub>) får uppföras byggnader för mindre handel och restaurang (C<sub>1</sub>) på högst 250 m<sup>2</sup> samt servicebyggnader med toaletter, förråd och dylikt på högst 100 m<sup>2</sup> (e<sub>2</sub>). Servicebyggnad kan även komma att omfatta en så kallad vattenkiosk som vid ett beredskapsläge med bortfall av dricksvatten i ledningsnätet via tappställe distribuera dricksvatten.

Ny bebyggelse får uppföras till en högsta byggnadshöjd av 4 meter.

Inga byggnader får uppföras närmare än 30 meter till spårmit på närmast liggande järnvägsspår, vilket på plankartan regleras genom prickmark (mark som inte får förses med byggnad). Inom 30–40 meter från spårmit får servicebyggnader för information, toaletter, förråd och dylikt uppföras (korsprickad mark på plankartan). Byggnader för mindre handel och restaurang på högst 250 m<sup>2</sup> får uppföras som närmast 40 meter från spårmit.

#### ***Gång- och cykeltunnlar***

När det gäller infrastrukturanläggningar möjliggör planen en ny gång- och cykeltunnel (t<sub>1</sub>) under järnvägen och väg 70 i höjd med Salutorget och en ny gångtunnel mellan stationsperrongen och den norra sidan av järnvägen vid järnvägsstationen. Gång- och cykelförbindelsen under järnväg och väg 70 ansluts i norr mot ny gång- och cykelväg mot Säterdalen samt mot befintlig gång- och cykelväg mot järnvägsstationen (GÅNG, CYKEL) Anslutningen av södra delen av tunneln under väg 70 sker via trappa och hiss mot befintligt parkområde, nya entrétorget, i höjd med Salutorget. Utformningen av trapporna och hiss regleras inte i detaljplanen men ambitionen är att hissen utformas för att hantera cyklar och/eller att trapporna utformas så att cykel kan ledas förbi trappen.

Vid järnvägsstationen anordnas gångtunnel mellan stationsperrongen och de allmänna ytorna kring järnvägsstationen och Stationsgatan vilket innefattar trappa och hiss (T<sub>2</sub>). Se även avsnitt "Gator och trafik".

Tidigare detaljplanelagt, ej genomfört läge för gångtunnel under väg 70 utgår (planläggs som VÄG<sub>1</sub> i sydöstra hörnet av delområde A).

### **Stadsmiljö, kulturmiljö och gestaltning**

Planområdet och de åtgärder som möjliggörs genom den aktuella planen berörs indirekt av riksintresset för kulturmiljövård ("Sätters stadskärna"), enligt miljöbalken 3 kap 6§, då riksintresseområdet ligger strax utanför planområdet, se figur 5. Det är dock idag svårt att uppfatta stadskärnans unika miljö som resenär på väg 70 eller från tåget.

Inga kända fornlämningar finns inom planområdet. På norra sidan av Kungsvägen, nordost om Tuskaftet, finns ett gruvområde bestående av tre gruvhål, klassad som övrig kulturhistorisk lämning (RAÄ-nummer: Säter 79:1). Fornlämningen är i terrängen tydligt avgränsad med staket och bedöms inte påverkas av den aktuella planen. Om en fornlämning påträffas under grävning eller annat arbete, ska arbetet omedelbart avbrytas till den del fornlämningen berörs. Den som leder arbetet ska omedelbart anmäla förhållandet till länsstyrelsen (2 kap 10 § kulturmiljölagen).

Förändringar i bebyggelsen bör enligt kommunens bedömning förhålla sig enligt följande till den befintliga bebyggelsemiljön:

- Förändringar i den byggda miljön och den allmänna platsen närmast väg 70 och järnvägen bör syfta till att förbättra kontakten mellan trästaden och väg 70/järnvägen.
- Bebyggelsen norr om järnvägen (närmast Säterdalen) bedöms idag ha en så väsensskild struktur, karaktär och orientering av bebyggelsen jämfört med träbebyggelsen i riksintresset söder om järnvägen (Sätters centrum) att det inte finns några skäl att anpassa ny bebyggelse på norra sidan av järnvägen till den på södra sidan. Den norra sidan närmast Säterdalen har historiskt sett utgjorts av bebyggelse med större industribyggnader och av mer agrar karaktär i en friare struktur liksom öppnare ytor. Bebyggelsen i centrum, söder om järnvägen, utgörs av tät träbebyggelse med strikt bebyggelsestruktur. Jämförelse mellan bebyggelsen i riksintresset och på norra sidan av järnvägen kan ses i figur 15.

Tunneln under väg 70 och järnvägen sammankopplar Sätters centrum med Säterdalen. Med anledning av detta ska stor vikt läggas vid gestaltningen av det så kallade entrétorget. Det är avgörande för trygghet och tillgänglighet, men också för trivselen att utformningen av ytan, materialvalen, ljusinsläppet, belysningen, växtligheten med mera samspelar.

Den föreslagna byggrätten vid Tuskaftet och del av kv. Hyddan bedöms inte påverka riksintresset för kulturmiljövården negativt då byggnadshöjd och storlek på byggnader begränsas samtidigt som den öppnare ytan av allmän plats bibehålls för att skapa tydliga stråk mellan centrum och Säterdalen/järnvägsstationen.

### **Konsekvenser - stadsmiljö, kulturmiljö**

- Byggnader för mindre handel och restaurang samt parkering får uppföras i vid Tuskaftet.
- Staden knyts samman på ett bättre sätt – stadsdelen norr om väg 70/ järnvägen knyts samman med centrum på södra sidan av väg 70/järnvägen. En siktlinje skapas mellan Säterdalen och centrum.

- Bättre åtkomst skapas mellan riksintressena i centrum (kulturmiljö) och i Säterdalen (friluftsliv och naturvård) när stadsmiljön ger bättre förutsättningar för besökare till riksintressena att orientera sig mellan centrum och Säterdalen.
- En ny entréplats skapas väster och norr om stationshuset med trapp, hiss och angöring som binder samman gångtunneln med ovanliggande stationsplan. Detta bidrar till att skapa en mer stadsmässig miljö kring stationen. Gatumiljön ges en tydligare gestaltning och området ger förutsättningar för ett mer hållbart resande.

## FRIYTOR

Planområdet innefattar gång- och cykelvägar mellan centrum och Säterdalen/ järnvägsstationen samt en park-/naturyta i delområde A.

De bostäder som ligger mellan planområdets två delområden tillgodoser till stor del sitt behov av friytor inom sina egna fastigheter genom gräsytor mellan byggnaderna. I närheten av planområdet ligger Säterdalen med sitt naturreservat och folkpark där goda förutsättningar finns för lek, utvistelse och rekreation längs t.ex. vandringsleder och på lekplatser. Säterdalen utgör även en stor tillgång för de bostäder som angränsar till planområdet.

### **Konsekvenser - friytor**

Förutsättningarna att utveckla friytorna inom planområdet förbättras något genom planförslaget när anslutande gång- och cykelförbindelser förstärks.



Figur 14 Flygbild över planområdet och dess omgivning. I mitten av bilden går Dalabanan och i övre delen av bilden ligger Gruvplan.





Figur 15. Ortofoto över bebyggelsestrukturen 1975 för bebyggelsen på den norra sidan av järnvägen mellan Tuskaftet och järnvägsstationen (övre bilden) respektive bebyggelsen i Sätters stadskärna tillika riksintresseområde för kulturmiljö (nedre bilden).

## GATOR OCH TRAFIK

### Befintliga gator och trafik

Myntvägen i delområde A förbinder Kungsvägen med väg 70. Gatan har skyltad hastighetsgräns 30 km/h och ett trafikflöde på cirka 300 fordon per årsmedeldygn (mätår 2018). Myntvägen är en av tre passager med järnvägen för biltrafik och utgör den centrala länken i Sätters tätort mellan centrum och Säterdalen respektive centrum och järnvägsstationen.

Stationsgatan i delområde B som förbinder Kungsvägen med järnvägsstationen har skyltad hastighetsgräns 30 km/h och ett trafikflöde på cirka 200 fordon per årsmedeldygn (mätår 2019).

Väg 70 i delområde A har idag dubbla filer i båda riktningar. Vid korsningen väg 70/Myntvägen-Östra Långgatan är det ytterligare filer för av- och påfart. Hastigheten är reglerad till 60 km/h men upplevelsen är att många bilister kör för fort. Trafikflödet på väg 70 genom Sätters tätort är cirka 8 550 fordon per årsmedeldygn (mätår 2015).

Norr om båda delområdena går Kungsvägen med skyltad hastighetsgräns 40 km/h och ett trafikflöde på cirka 550–700 fordon per årsmedeldygn (mätår 2018), med det högre trafikflödet i spannet närmast Myntvägen och det lägre trafikflödet närmast Industrigatan. Via Industrigatans passage över järnvägen i öster utgör Kungsvägen en anslutningsväg från väg 70 till järnvägsstationen och Säterdalen.

Söder om delområde A går Järnvägsgatan längs Salutorgets norra sida. Järnvägsgatan har skyltad hastighetsgräns 40 km/h och på delsträckan närmast planområdet ett

trafikflöde på cirka 2 850 fordon per årsmedeldygn (mätår 2016). Järnvägsgatan, och dess förlängning västerut Torggatan, utgör en viktig parallellgata till väg 70 för målpunkter inom Sätters tätort. De två gatorna ansluter sammantaget till väg 70 i tre korsningspunkter (Smedjebacksvägen, Östra Långgatan-Myntvägen, Verkstadsgatan-Industrigatan).

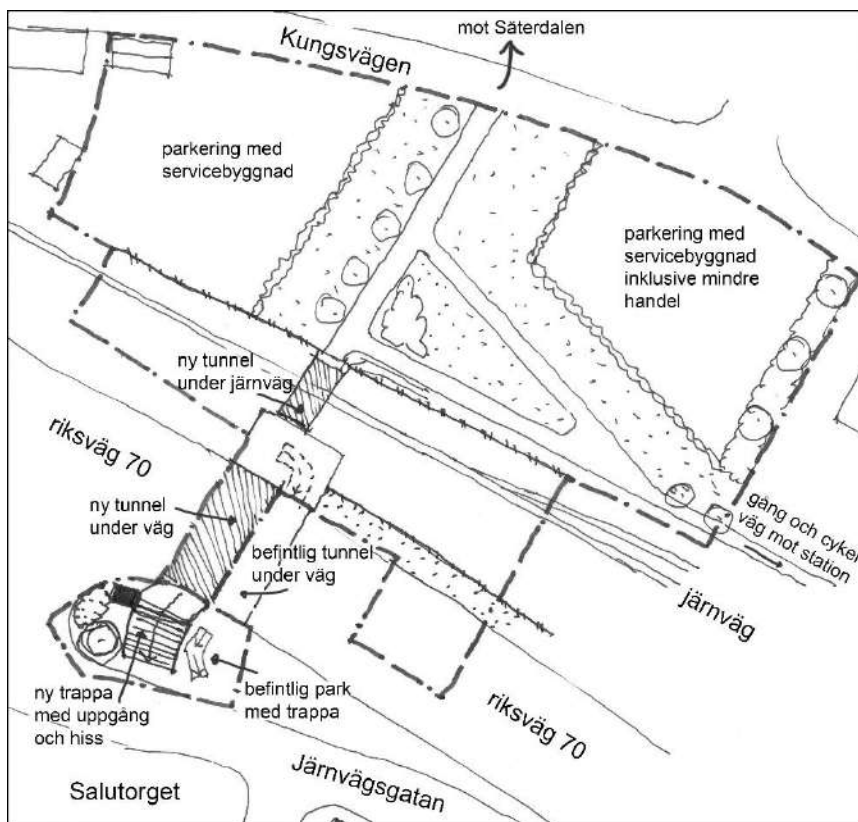


Figur 16 Gator och vägar i centrala Säter som kan beröras av planförslaget

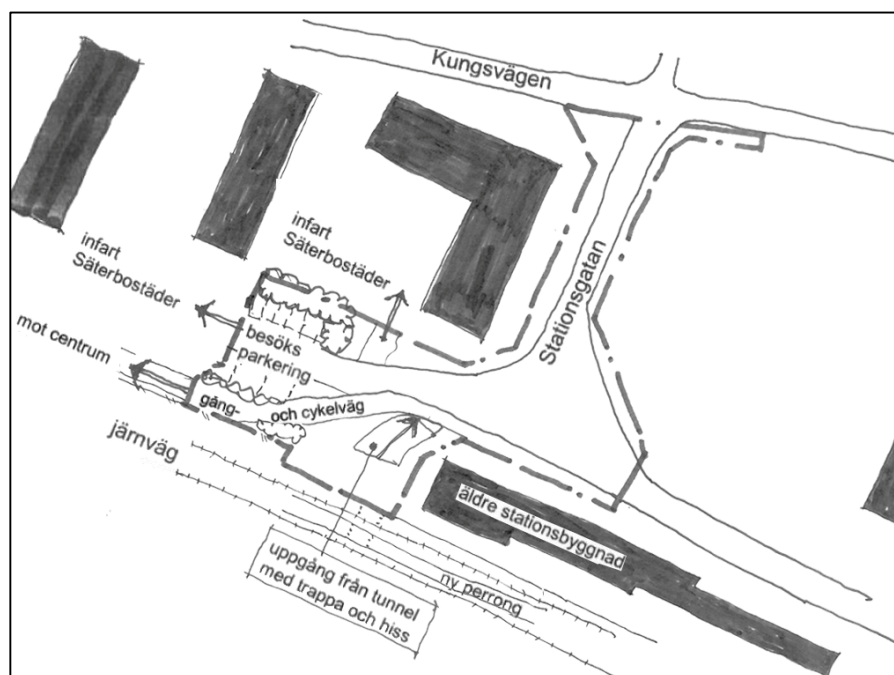
#### **Föreslagna förändringar för gator och trafik**

Ett genomförande av planen innebär att Myntvägen stängs för biltrafik mellan Kungsvägen och väg 70, vilket är i enlighet med gällande detaljplan. I och med det stängs också plankorsningen över järnvägen. Istället anläggs en ny gång- och cykeltunnel under både järnvägen och väg 70. Planen möjliggör att befintlig gångtunnel under väg 70 tas bort.

Under en övergångsperiod kan dock den befintliga gångtunneln under väg 70 komma att behållas.



Figur 17. Illustration av förändringar som detaljplanen möjliggör med anläggandet av gång- och cykelförbindelsen mellan norra och södra sidan av järnvägen och väg 70 (delområde A). Observera att detta är en förenklad skiss. Slutlig utformning tas fram i samband med upprättande av bygghandlingar för mötesspår och tunnel. Illustration: Sweco.



Figur 18. Illustration av förändringar som detaljplanen möjliggör vid järnvägsstationen. Observera att detta endast är ett exempel på utformning och att illustrationen kan komma att ändras. Illustration: Sweco.

### **Omfördelning och alstring av trafik**

För att uppskatta hur ett genomförande av planen påverkar trafikmängderna på de viktigaste gatorna i och i närheten av planområdet har följande gjorts:

- uppskattningar av omfördelning av trafiken till följd av stängning av Myntvägens plankorsning med järnvägen och Myntvägens anslutning till Kungsvägen och väg 70 (den korsningen är stängd redan i gällande detaljplan).
- beräkningar av trafikstring vid ett genomförande av detaljplanen vid Tuskaftet byggs ut maximalt enligt den aktuella planens byggrätt med parkering, mindre handel och restaurang.

#### *Omfördelning av trafiken pga. stängd plankorsning*

När plankorsningen Myntvägen/järnvägen stängs, vilket är i enlighet med gällande detaljplan, bedöms följande omfördelning av biltrafik ske:

- trafikflödet för biltrafik ökar på Kungsvägen mellan Myntvägen och anslutningen med väg 70 vid Industrigatan.
- trafikflödet för biltrafik ökar på Dalstigen mellan Myntvägen och korsningen Norrtullsvägen/Torggatan/Strandvägen. Ett ökat trafikflöde spiller även över på Torggatan, Strandvägen samt korsningarna Smedjebacksvägen/väg 70 och Smedjebacksvägen/Torggatan.

#### *Trafikstring pga. utbyggnad vid Tuskaftet*

För att beräkna trafikstringen från parkering m,m, vid Tuskaftet inom planområdet har Trafikverkets trafikstringsverktyg nyttjats. Därmed fås en indikation på vilka trafikflöden som kan vara aktuella till följd av den möjliga utbyggnaden med parkering, mindre handel och restaurang. Trafikstringsverktyget har fyllts i utifrån framtida förutsättningar med stängd plankorsning och gång- och cykeltunnel men med dagslägets förutsättningar vad gäller exempelvis avstånd och prioritering för gång, cykel och kollektivtrafiken samt med information om vilken exploatering som beräknas tillkomma vid utbyggnad av området. I trafikstringsverktyget ges inte nyttotrafiken explicit utan detta får hanteras via omräkning för att kompensera nyttotrafiken till området

Till följd av en utbyggnad vid Tuskaftet med parkering, mindre handel och restaurang enligt den aktuella planens byggrätt uppskattas antalet bilresor som alstras motsvarar cirka 50 fordon per årsmedeldygn (ÅDT) inkl. nyttotrafik.

#### *Trafikstring pga. ändrad detaljplan för kvarteret Hyddan 8 och 9*

Efter samrådet har planområdet utökats och omfattar även delar av kvarteret Hyddan (fastigheterna Hyddan 8 och 9). Denna planändring innebär endast att pågående markanvändning som parkeringsyta (tidigare industriändamål) läggs fast i aktuell detaljplan och förändringen bedöms endast marginellt påverka nyttjandet av parkeringsytan genom tydligare skyltning m.m.

#### **Sammanfattning av ändrade trafikflöden**

I tabellen nedan redovisas trafikflödena för Norrtullsgatan och delar av Kungsvägen utifrån befintliga flöden (mätningar gjorda under åren 2015-2018), trafikflödet år 2040 för nollalternativ där Myntvägen är stängd i enlighet med gällande detaljplan

samt beräknat trafikflöde utifrån aktuellt detaljplaneförslag. Kommunen kommer i ett separat projekt se över behov av trafiksäkerhetsåtgärder på denna vägsträcka.

Tabell 3 Sammanställning av trafikflöden och dess förändringar

Sträcka	Trafikflöde 2015-2018 <sup>1</sup> ÅDT <sup>2</sup> enligt kommunens mätningar	Trafikflöde 2040, nollalternativ <sup>3</sup> ÅDT	Trafikflöde 2040, detaljplan ÅDT	Ökat trafikflöde i detaljplan kontra nollalternativ antal fordon / procentuellt	Ökat trafikflöde i detaljplan kontra befintligt flöde antal fordon / procentuellt
Norrtullsgatan sträckan mellan Torggatan-Kungsvägen	1325	1610	1833	223 fordon/ 14%	508 fordon/ 38%
Kungsvägen sträckan mellan Norrtullsgatan-Myntvägen	539	632	855	223 fordon/ 35%	316 fordon/ 59%
Kungsvägen sträckan mellan Myntvägen- Stationsgatan -	676	780	1003	223 fordon/ 29%	327 fordon/ 48%

<sup>1</sup> mätår se sid 25 samt *Planprogram – sambandet mellan Sätters järnvägsstation och centrum*

<sup>2</sup> ådt = årsmedeldygnstrafik

<sup>3</sup> nollalternativet innebär att Myntvägen är stängd i enlighet med gällande detaljplan

### Gång- och cykeltrafik

Under väg 70 finns idag en gångtunnel med anslutande trappor som förbinder Järnväggsgatan i söder med plankorsningen Myntvägen/järnvägen i norr. Befintlig gångtunneln under väg 70 går idag direkt utanför planområdet, men trapporna upp på den norra sidan ligger inom planområdet. Se foton i Figur 12.

Planen möjliggör ett nytt läge för en gång- och cykeltunnel (t<sub>1</sub>) strax väster om det nuvarande läget. Den nya gång- och cykeltunneln förbinder norra sidan av järnvägen med centrum planskilt under både väg 70 och järnvägen. Direkt söder om aktuell detaljplan ansluts tunneln till ett befintligt mindre parkområde mellan Järnväggsgatan och väg 70. I detta parkområde ligger nuvarande nedgång till befintlig gångtunnel under väg 70. För att nå Säterdalen från den nya tunneln möjliggörs en ny gång- och cykelväg (GÅNG, CYKEL) där Myntvägen idag går. Det enligt gällande detaljplan östligare tidigare planlagda läget för en ny gång- och cykeltunnel under väg 70 och järnvägen med anslutning mot Grängsgatan tas bort med den aktuella planen (T<sub>1</sub>, NATUR<sub>1</sub>, VÄG<sub>1</sub>).

Området mellan Järnväggsgatan norr om Salutorget och väg 70 planläggs som ett entrétorg (Torg<sub>1</sub>), det vill säga en platsbildning som utgör entré till den nya sammanhängande gång- och cykeltunneln under väg 70 och järnvägen. För att säkerställa tillgängligheten till planerad tunnel under väg 70 och järnvägen för personer med funktionsnedsättning införs planbestämmelse att hiss ska finnas mellan gatuplanet och tunnelmynningen. Utformningen av trapporna och hiss regleras inte i

detaljplanen men ambitionen är att hissen utformas för att hantera cyklar och/eller att trapporna utformas så att cykel kan ledas förbi trappen. Alternativt kan cyklister välja att planskilt korsa väg 70 och järnvägen via Norrtullsvägen.

Längs järnvägens norra sida finns idag en gång- och cykelväg (Järnvägs promenaden) som förbinder plankorsningen Myntvägen/järnvägen med järnvägsstationen. De delar av denna gång- och cykelväg (GÅNG, CYKEL, gcväg<sub>1</sub>) som påverkas av de nya tunnlarna ingår i planområdet.

Vid järnvägsstationen finns idag en gångförbindelse i plan med järnvägen för att nå nuvarande perrong. Planen möjliggör en entréyta (T<sub>2</sub>) med till exempel trappor och hissar där den nya gångtunneln planeras att ansluta till den norra sidan av järnvägen.

### Kollektivtrafik

Busshållplatser för lokal och regional busstrafik finns vid Salutorget direkt söder om planområdets delområde A. Hållplatserna nås idag via gång- och cykelväg längs med järnvägens norra sida, via plankorsning över järnvägen och därefter via trappor ner till gångtunneln under väg 70. På södra sidan av gångtunneln finns trappor som leder upp till Järnvägsgränd och hållplatserna vid Salutorget.

Säters järnvägsstation (Säter station) med perronger och stationshus angränsar till planområdet i sydost. Från stationen finns möjlighet att åka med tåg till bland annat Borlänge, Falun, Mora, Avesta Krylbo och Stockholm.

Den aktuella planen möjliggör förbättrade gångförbindelser till både busstrafiken vid Salutorget och tågtrafiken vid järnvägsstationen genom nya gångtunnlar till Salutorget respektive stationsperrongen. Planen möjliggör även anordnande av busshållplats i anslutning till Säters station inom området för lokalgata (GATA<sub>1</sub>).

### Parkering

Fastigheterna Hyddan 8 och 9 utgörs i dagsläget av en grusad yta, som nyttjas för parkering av bland annat besökare till centrala Säter och till Säterdalen. Området kan även nyttjas av tågpendlare. Denna del av kvarteret Hyddan är detaljplanlagt för småindustriändamål, men planläggs nu för parkering inklusive servicebyggnad (P<sub>1</sub>) för att långsiktigt säkerställa området för parkeringsändamål.

Bilparkering för besökare och personal till området för parkering, mindre handel och restaurang (P<sub>1</sub>C<sub>1</sub>) ska tillgodoseas inom kvartersmarken. Marken längs den östra gränsen av kvartersmarken (P<sub>1</sub>C<sub>1</sub>) får inte användas för parkering (n<sub>1</sub>), detta för att skapa ett respektavstånd mot och minska påverkan på den angränsande bostadsfastigheten i öster.

Bilparkering för besökare till järnvägsstationen kan anordnas på allmän plats inom området för lokalgata (GATA<sub>1</sub>) genom t.ex. kantstens- eller snedställda parkeringar och inom området för parkeringsplats (P-PLATS) som en separat parkeringsyta. Inom området för parkeringsplats (P-PLATS) finns idag bilparkering för Säterbostädernas lägenheter på kommunal mark, som i gällande detaljplan planlagd som kvartersmark för boendeparkering. De nuvarande boendeparkeringsplatser som med den aktuella planen tas i anspråk för allmän parkering kommer att ersättas med nya

parkeringsplatser i närområdet. Utredning kring detta pågår i dialog mellan Sätters kommun och Säterbostäder.

Ytterligare pendlarparkeringsplatser kan anläggas som kantstensparkering på delar av Stationsgatan, i första hand öster om planområdet.

Utrymme för anordning av cykelparkeringar finns vid järnvägsstationen inom framför allt området för gång- och cykeltrafik (GÅNG, CYKEL), men även i viss mån inom området för lokalgata (GATA<sub>1</sub>).

### **Konsekvenser – gator och trafik**

Ett genomförande av planförslaget innebär att:

- plankorsning Myntvägen/järnvägen stängs i enlighet med gällande detaljplan, gång- och cykeltunnel kan anläggas i nytt läge (t<sub>1</sub>) vid centrum under korsningen med både väg 70 och järnvägen. Den nya gång- och cykeltunneln under väg 70 ansluts till ett så kallat entrétorg strax norr om Salutorget där nuvarande nedgång till befintlig tunnel under väg 70 finns. Planbestämmelse säkerställer att hiss ska finnas mellan gatuplanet och tunnelmynningen. Utformningen av trapporna och hiss regleras inte i detaljplanen men ambitionen är att hissen utformas för att hantera cyklar och/eller att trapporna utformas så att cykel kan ledas förbi trappen.
- ny gångtunnel under järnvägen kan anläggas från järnvägsplattformen till den norra sidan av järnvägen vid järnvägsstationen (T<sub>2</sub>) med hiss till plattform och anslutning till befintlig gång- och cykelväg (GÅNG, CYKEL) på norra sidan av järnvägen.
- Stationsgatan från järnvägsstationen och norrut till Kungsvägen är öppen för trafik.
- boendeparkeringar på kommunal mark i anslutning till järnvägsstationen har omvandlats till besöksparkeringar för järnvägsstationen.

Ett genomförande av planförslaget bidrar till:

- något försämrad tillgänglighet för biltrafiken på sträckorna centrum-järnvägsstationen och centrum-Säterdalen jämfört med pågående markanvändning. Biltrafiken är dock inte lika känslig för mindre omvägar som oskyddade trafikanter.

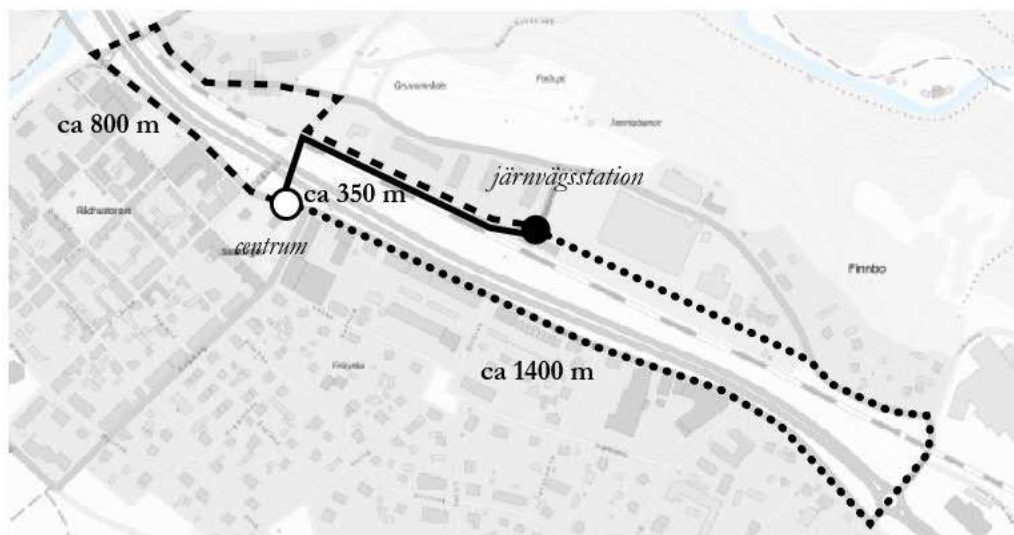
Punkter för biltrafik där framkomlighet och trafiksäkerhet kan komma att försämrats något:

- Korsningen Strandvägen/Torggatan/Norrtullsvägen. Trafiken bedöms öka vad gäller vänstersvängande fordon på Torggatan in på Norrtullsvägen.
- Korsningen Dalstigen/Norrtullsvägen. Viss ökning av trafiken på Dalstigen till och från Säterdalen och järnvägsstationen.
- Korsningen Smedjebacksvägen/väg 70 och korsningen Smedjebacksvägen/Torggatan. Korsningarna är redan idag problematiska trafiksäkerhetsmässigt, vilket kan komma att öka vid ett genomförande av planförslaget. Behov finns av översyn av korsningarnas utformning.

### Trafiksäkerhet, tillgänglighet, trygghet och attraktivitet

Planområdet ligger i Sätters mest centrala del med flera olika målpunkter i närheten så som butiker, arbetsplatser, järnvägsstation och besöksmål. Området är skapat mer för biltrafik än för människan där skalan på infrastrukturen, de råa materialen och tempot bidrar till att stadsmiljön upplevs otrygg.

I Myntgatans passage över järnvägen finns en järnvägsbom på båda sidor järnvägen, en så kallad helbomsanläggning. Idag är oskyddade trafikanter på väg mot centrum från järnvägsstationen eller Säterdalen i första hand hänvisade till passage av järnvägen i plan och därefter via trappor genom en gångtunnel under väg 70. Gångtunneln under väg 70 upplevs otrygg och är inte tillgänglighetsanpassad varken för personer med funktionsnedsättning, till exempel personer med rullstol eller rullator, personer med barnvagn eller för cyklister. Dessa är idag tvingade att passera väg 70 i plan eller ta en omväg se Figur 19.



Figur 19. Omvägar mellan centrum och järnvägsstationen för personer med funktionsnedsättning

Tunneln under väg 70 upplevs mycket otrygg av många invånare. Hårda material, mörker och en instängd känsla i tunneln samt avsaknaden av överblickbarhet och siktlinje när man närmar sig tunneln bidrar till otryggheten. Att flera väljer att röra sig över vägen och utsätta sig för hög påkörningsrisk istället för att gå ner i tunneln beskriver det stora behovet av att öka tryggheten och attraktiviteten i området under och över väg 70 och järnvägen.

Vid järnvägsstationen saknas infrastruktur för gående och cyklister. Vid lämning och hämtning vid stationen kan det förekomma att bilar blockerar vägen till spårområdet.

### Planförslag – trafiksäkerhet, tillgänglighet, trygghet och attraktivitet

Planförslaget innebär att passage sker planskilt av järnvägen vid både Myntvägen och till stationsperronger.

Passage av väg 70 sker planskilt för gående vid Myntvägen, Vid anslutningen av tunneln på den södra sidan om väg 70 är möjligheterna begränsade att utforma



anslutningen till markplanet så att den blir tillgänglig för personer med funktionsnedsättning, till exempel personer med rullstol eller rullator och cyklister. För att uppnå tillgänglighet för dessa ska en hiss anläggas vid södra uppgången på entrétorget (TORG<sub>1</sub>). Tillgängligheten för cyklister är begränsad. Kommunens ambition är att hissen utformas för att hantera cyklar och/eller att trapporna utformas så att cykel kan ledas förbi trappen. Alternativt kan cyklister välja att planskilt korsa väg 70 och järnvägen via Norrtullsvägen.

Den framtida cykelpassagen över Kungsvägen (nuvarande korsning Myntvägen/Kungsvägen) behöver utformas på ett trafiksäkert sätt. Samtidigt behöver även Kungsvägen i anslutning till passagen utformas för att biltrafikens hastighet ska anpassas till den nya cykelpassagen.

Det är tveksamt om det på sikt är möjligt att komplettera uppgången från nya gång- och cykeltunneln under järnvägen och väg 70 med cykelramp eftersom det är brist på utrymme i anslutning till entrétorget. För att få till stånd en sådan krävs att ett större område i anslutning till Salutorget och uppgången från tunneln. Det är något som påverkar både gatorna och torget och på så vis kräver en ny detaljplan för området.

#### **Konsekvenser – trafiksäkerhet, tillgänglighet, trygghet och attraktivitet**

- Planförslaget innebär förbättrade möjligheter att anlägga goda förbindelser för gående och personer med funktionsnedsättning mellan centrum och Säterdalen/järnvägsstationen och därmed förbättrad åtkomst för resenärer till riksintresset för järnväg och järnvägsstation
- Anslutningen mellan den nya gång- och cykeltunneln under väg 70 och entrétorget innebär att tillgängligheten för cyklister till en säker passage även fortsättningsvis är begränsad. Kommunens ambition är att hissen utformas för att hantera cyklar och/eller att trapporna utformas så att cykel kan ledas förbi trappen. Alternativt kan cyklister välja att planskilt korsa väg 70 och järnvägen via Norrtullsvägen.
- Vid stationshuset sker passagen av järnvägen planskilt, vilket innebär väsentlig ökning av trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Samtidigt skapas en tydlighet vad gäller gång- och cykelstråk samt möjlighet till lämplig busshållplats och bilangöring.
- Den nya gångtunneln vid stationshuset, under järnvägen anläggs från den norra sidan av järnvägen till järnvägsplattformen. Tunneln ansluts via trappor och hiss till befintlig gång- och cykelväg respektive till perrong.
- Planförslaget skapar förutsättningar för att stationsområdet ska kunna utformas så att god tillgänglighet uppnås för gående, cyklister, bilresenärer och med möjlighet för angöring av kollektivtrafik.
- Planförslaget innebär möjlighet att skapa en generös och öppen plats vid stationshuset som ansluter till tunneln under järnvägen mot plattformen. Det är viktigt att utformningen av denna plats är öppen och ljus för att öka den upplevda tryggheten.
- Utformningen av tunnelarna har stor betydelse för upplevelse av trygghet och attraktivitet. Genom bredd och rymd, belysning, material, mjuka former, konst och ljus- och ljudinstallationer kan en tryggare miljö skapas under marken.

- Korsningen Smedjebacksvägen/väg 70 och korsningen Smedjebacksvägen/Torggatan. Korsningarna, som ligger utanför planområdet, är redan idag problematiska trafiksäkerhetsmässigt, vilket kan komma att öka vid ett genomförande av planförslaget. Behov finns av översyn av korsningarnas utformning.
- Utformningen av de nya tunnlarna under järnvägen och väg 70 är väsentlig för upplevelsen av trygghet och tillgänglighet. Nytt nationellt mål har nyligen införts att arkitektur, form och design ska bidra till bra miljöer för människor att leva i. Målet handlar om att bygga hållbart och estetiskt i stället för med kortsiktiga ekonomiska lösningar och att offentliga miljöer utformas för att vara tillgängliga för alla. Detta är viktiga aspekter i det fortsatta arbetet för både kommunen och Trafikverket. Regeringen har betonat att de statliga myndigheterna har ett ansvar att agera förebildligt för att bidra till hållbara gestaltade livsmiljöer.

## TEKNISK FÖRSÖRJNING

### Vatten och avlopp

Området ingår i verksamhetsområden för vattenförsörjning och avloppsanläggningar. Kvarteret Hyddan och området vid Tuskaftet är idag anslutet till kommunens vatten- och avloppsledningsnät.

Vatten- och avloppsledningar finns under Stationsgatan från Kungsvägen fram till stationshuset.

Behov finns att inom Sätters tätort anlägga en så kallad vattenkiosk för att vid ett beredskapsläge med bortfall av dricksvatten i ledningsnätet kunna distribuera dricksvatten vid ett tappställe för hämtning. En tänkbar placering är i anslutning till Tuskaftet med hänsyn befintliga kapacitet i nätet och befintliga ledningar.

### Dagvatten

Området ingår i verksamhetsområden för dagvatten. I dagsläget finns det två separata ledningsnät i anslutning till planområdet, ett på den södra sidan väg 70 och ett på den norra sidan. Det södra ledningsnätet mynnar i Ljusterån medan det norra ledningsnätet mynnar i ett av de vattenfyllda gruvhålen.

Dagvattenledningar som avvattnar väg 70 passerar på båda sidor av det nuvarande läget för gångtunneln under väg 70, för avvattning av väg 70. Den västligare av de två ledningarna går i det nya förslaget till läge för gång- och cykeltunneln.



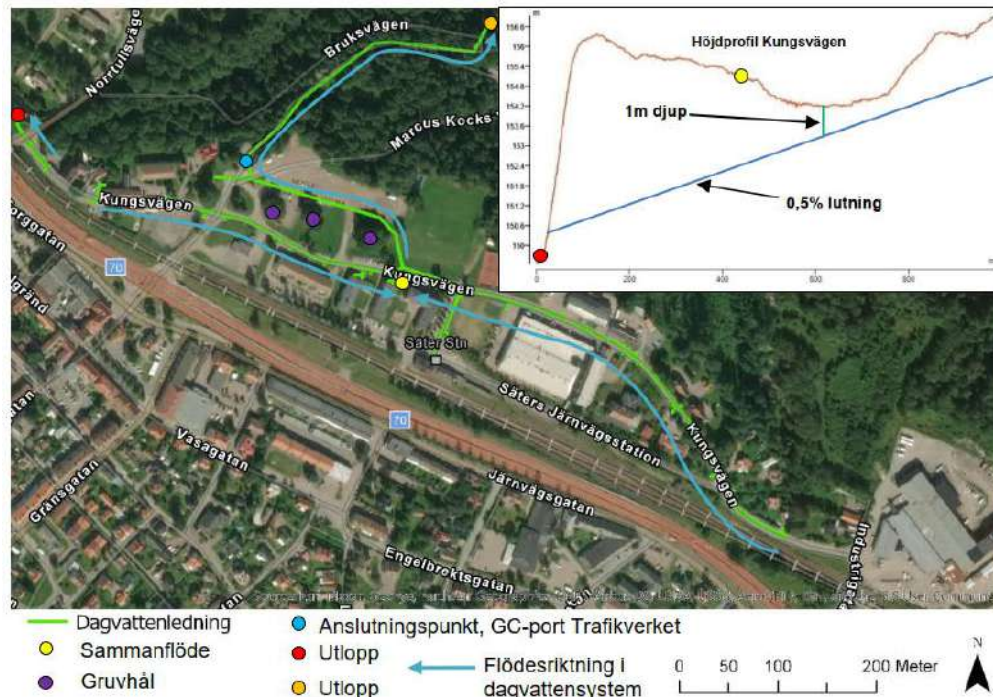
Figur 20 Befintliga dagvattenledningar

En kapacitetsutredning angående dagvattenhanteringen utmed Kungsvägen har tagits fram av Tyréns, 2020-10-09. Dimensionerande vattenflöden är beräknade på 5 minuters 20-årsregn.



Figur 21 Utredningsområde för Tyréns kapacitetsutredning för dagvatten

Dagvattenledningar anläggs huvudsakligen längs Kungsvägen. Större delen av området avvattnas mot en punkt som ungefär motsvara Kungsvägens mittpunkt (gul punkt i figuren nedan). Efter sammanflödet avleds dagvattnet norrut mot ett utlopp i Ljusterån nere i Säterdalen (orange punkt). Den västra delen av Kungsvägen avvattnas västerut mot dammen (röd punkt).

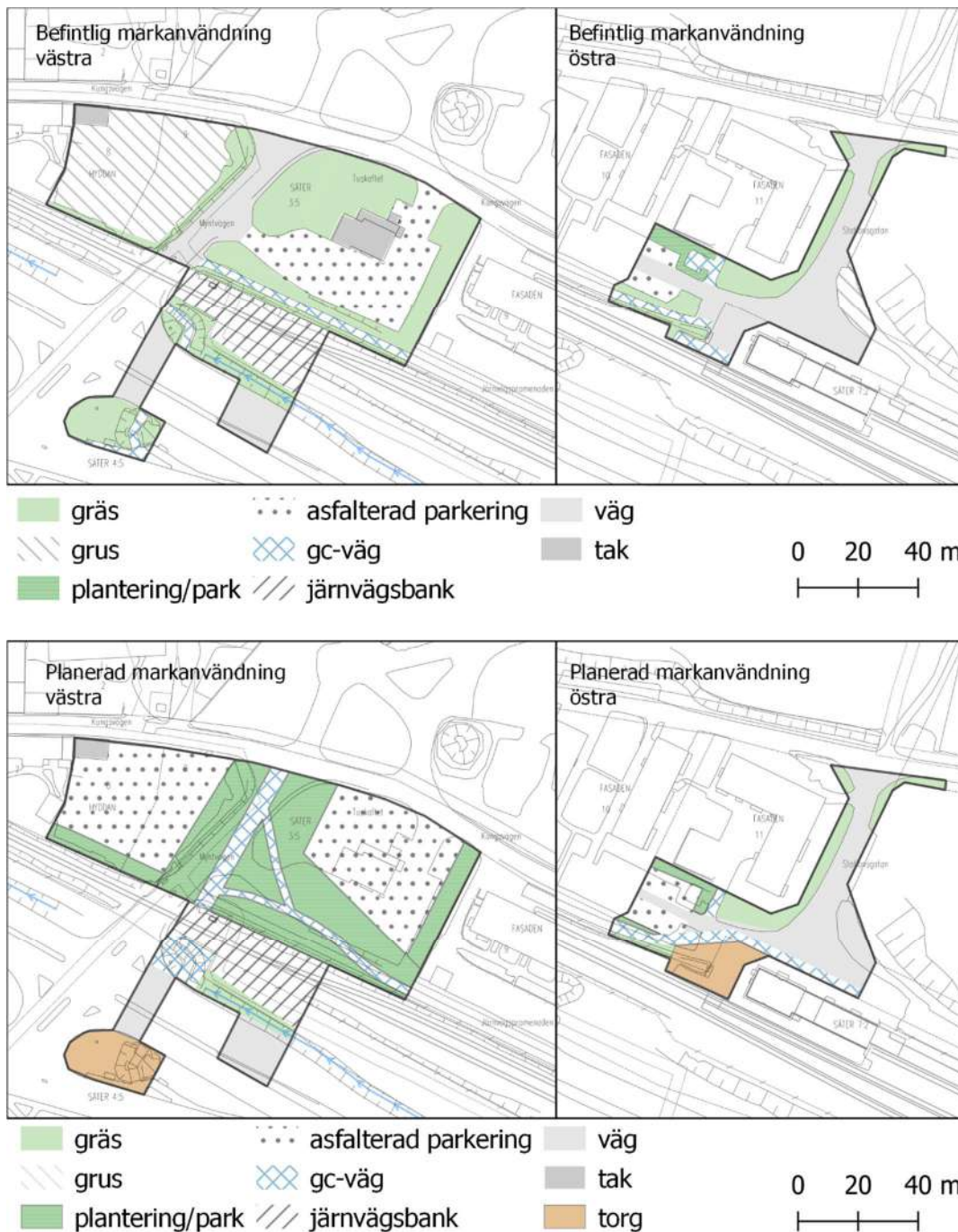


Figur 22 Utdrag ur Tyréns utredning. Projekterat dagvattenledningsnät med höjd profil (väst-östlig riktning) över Kungsvägen. Notera skalorna i höjdprofilen som ger en överdriven bild av höjdskillnaderna.

Ledningssträckan vid Myntvägen ner mot Säterdalen lutar kraftigt vilket innebär att flödningsdämpning erfordras för att bromsa upp vattenflödet.

Sweco har i PM Dagvatten, 2021-04-09, utfört föroreningsberäkningar för planområdet före och efter exploatering och dragit slutsatsen att exploateringen inte riskerar gällande miljökvalitetsnormer för recipienten. Efter granskningen har denna PM förtydligats 2021-09-21 utifrån synpunkter i länsstyrelsens granskningsyttrande, beträffande att risk inte föreligger för att vattenmiljön försämras på ett otillåtet sätt eller äventyrar möjligheten att uppnå den status eller potential som vattnet ska ha enligt en miljökvalitetsnorm.

Nedan visas utdrag ur utredningen där markanvändningen före och efter exploateringen karterats och legat till grund för föroreningsberäkningar, eftersom recipienten främst är kopplad till näringsämnen (fosfor), uran, 17-beta-östradiol och diklofenak.



Figur 23 Planområdets markanvändning före respektive efter exploatering

Beräkningar görs av det dagvatten som kommunen är ansvarig för. Detta innebär i praktiken att dagvatten som genereras på kommunens mark analyseras, medan det görs ett antagande att Trafikverket tar hand om sitt eget dagvatten i enlighet med deras avvattningsriktlinjer.

Kommunens dagvattensstrategi förordar genomsläpplig beläggning där det är möjligt med hänsyn till de risker som infiltration av förorenat dagvatten kan medföra för vattenförsörjningen. Då framtida vattenskyddsföreskrifter skulle kunna ange att

infiltration inom parkeringsytor inte är lämpligt, har ett antagande gjorts om att dessa asfalteras för att inte riskera att den hårdgjorda ytan underskattas.

#### Västra området

Dagvatten från väg 70, Myntvägen och befintlig gångtunnel avvattnas till dagvattennätet på vägens södra sida, antingen direkt via rännstensbrunnar eller via öppna diken till rännstensbrunnar. Dagvatten från grusparkeringen (Hyddan 7 och 8) samt från fastigheten Säter 3:5 med den nedlagda bensinstationen avvattnas idag till dagvattennätet på vägens norra sida. Efter exploatering planeras både GC-port, GC-väg och de nya parkeringsytorna att avvattnas till ett nytt självfallsnät på den norra sidan järnvägen. Det nya ledningsnätet är ännu under projektering, men planeras mynna i Ljusterån.

Vid den planerade GC-portens södra mynning finns idag trappa upp från den befintliga gångtunneln. Efter exploatering kommer trappan att breddas (TORG<sub>1</sub>). Avvattning kommer liksom idag att ske till dagvattennätet på södra sidan. Vid behov bedöms möjlighet till rening finnas i anslutning till befintliga eller nya planerade träd i anslutning till trappan.

#### Stationsområdet - östra området

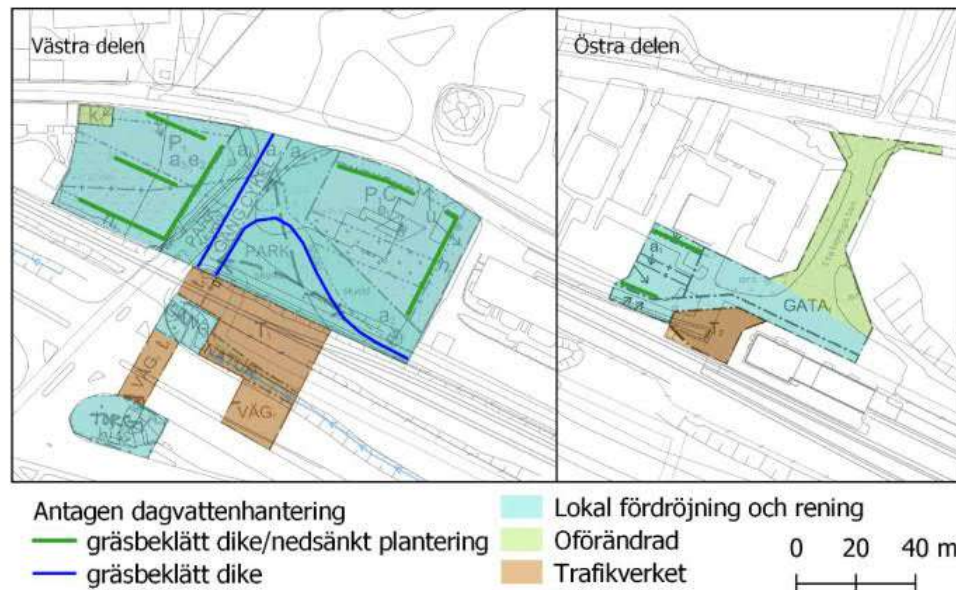
Idag avvattnas stationsområdet till det befintliga dagvattennätet norr om väg 70. Efter exploatering kommer avvattning ske till det nya självfallsnätet som planeras. För den planskilda förbindelsen kommer pumpning att krävas. I samband med förändringar av de asfalterade ytorna nordväst om stationshuset kommer lokal rening och fördröjning att kunna anordnas för parkeringsytorna.

#### Byggskede

Om förorenade massor påträffas vid anläggningsarbete ska eventuellt länshållningsvatten renas till exempel i en mobil reningsanläggning innan det släpps till dagvattennätet. Om länshållningsvatten från områden som inte är förorenade innehåller höga halter suspenderat material kan någon form av sedimentfälla krävas för att inte sätta igen dagvattenledningarna.

#### Dagvattenanläggningar

I figur nedan redovisas tillgängligt utrymme för dagvattenanläggningar inom planen, samt ytor där det antagits att Trafikverket ansvarar för dagvattenhanteringen.



Figur 24 Dagvattenanläggningar inom planområdet enligt redovisat förslag i PM Dagvatten, Sweco.

#### Trafikverkets järnvägsanläggning

Omhändertagandet av Trafikverkets dagvatten inom kvartersmark för järnvägsanläggning (T<sub>1</sub>) kommer att hanteras och redovisas inom pågående järnvägsprojekt med mötesspår i enlighet med deras avvattningsriktlinjer. Diskussion pågår med kommunen angående anslutningen till det kommunala nätet.

#### Skydd grundvatten

Hela planområdet ligger inom Badelundaåsen, som utgör grundvattenmagasin. Idag omfattas området inte av några skyddsbestämmelser, men arbete pågår med att utvidga befintligt vattenskyddsområde som ligger norr om Säter. Planområdet ingår i den sekundära zonen för nytt preliminärt vattenskyddsområde för Solvarbo-Uggelbo. Det innebär att särskild uppmärksamhet behöver ägnas åt risk för förorening av grundvattenresurs inom planområdet och därmed omhändertagandet av dagvatten. I PM Dagvatten har antagits att parkeringsytor ska hårdgöras med hänsyn till risk för påverkan på grundvattnet vid infiltration.

Trafikverket behöver i samband med sina kommande byggarbeten för nytt mötesspår och tillhörande anläggningar särskilt utreda om byggarbetena kan komma att påverka grundvattnet.

#### Konsekvenser – dagvatten

- Anläggande av gång- och cykeltunneln samt tunnel vid stationen för passage till perronger innebär att dagvatten och eventuellt grundvatten behöver hanteras och avledas. Påverkan på miljökvalitetsnorm har beskrivits i PM Dagvatten, 2021-04-09, förtydligad 2021-09-21, Sweco. Se även under rubrik Förenligt med 3, 4 och 5 kap i miljöbalken.
- Risk för påverkan på grundvattnets kvalitet och kvantitet ska utredas av Trafikverket. Vidare kan krav på skyddsåtgärder bli nödvändiga för att hantera utsläpp och olyckor med farligt gods. Restriktioner på fordonsuppställning under arbetstiden blir troligen aktuellt.

Beträffande risk för översvämning vid kraftiga regn, se vidare rubrik Översvämning.

### El, tele och fiber

Elledningar passerar den nya gång- och cykeltunnelns mynning på norra sidan av järnvägen samt genom entréytan till järnvägen (T<sub>2</sub>) vid järnvägsstationen. Ledningarna behöver troligen flyttas vid schakt för de nya tunnlarna och anslutande gång- och cykelförbindelser. Elledningar finns även i den norra resp. östra delen av Tuskaftet. Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar (u) finns utlagt i prickmarken närmast Kungsvägen resp. längs den östra gränsen mot den angränsande bostadsfastigheten dit elledningarna kan flyttas om behov uppstår till följd av att exploateringen vid Tuskaftet sker på ett sådant sätt att driften av ledningarna berörs. I övrigt finns även servisledningar för el på flera ställen inom planområdet, som även de kan komma att behöva flyttas.

Teleledningar finns framför allt inom allmän plats inom planområdet, däribland området för parkeringsplats (P-PLATS) vid järnvägsstationen. Ledningar berör även den nordöstra delen av entréytan till järnvägen (T<sub>2</sub>). Ledningarna behöver troligen flyttas vid schakt för den nya gångtunneln till perrongen och anslutande entréyta. Teleledningar finns även i den norra resp. östra delen av Tuskaftet. Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar (u) finns utlagt i prickmarken närmast Kungsvägen resp. längs den östra gränsen mot den angränsande bostadsfastigheten dit teleledningen kan flyttas om behov uppstår till följd av att exploateringen vid Tuskaftet sker på ett sådant sätt att driften av ledningarna berörs.

### Fjärrvärme

På norra sidan av järnvägen finns fjärrvärmeledningar i det som i den aktuella planen planläggs som parkområde (PARK) i delområde A och som gång- och cykelväg (GÅNG, CYKEL) och lokalgata (GATA<sub>1</sub>) i delområde B. Fjärrvärmeledningarna berör även det nordvästliga hörnet av det som planläggs som entréområde till järnväg (T<sub>2</sub>). På denna del kan ledningarna behöva flyttas en kortare sträcka med hänsyn till den nivåförändring som kan bli aktuell till följd av entréytan ner mot den nya gångtunneln till perrongen.

Fjärrvärmeledningarna passerar väg 70 på samma ställe som den befintliga gångtunneln, dvs. mestadels utanför planområdet. Läget innebär dock att hänsyn behöver tas till ledningarna i följande fall:

- Om den befintliga tunneln stängs (i samband med att den nya tunneln anläggs)
- Om en anpassning av marknivåer (t.ex. genom hiss eller ramp) görs mellan den nya gång- och cykeltunneln under järnvägen och den befintliga gångtunneln under väg 70 (för att tunnlarna under en övergångsperiod ska fungera tillgänglighetsmässigt att kombinera med varandra i väntan på att gång- och cykeltunneln byggs i sitt nya läge under väg 70)

Verksamheter i området med kvartersmark (P<sub>1</sub>C<sub>1</sub>) kan ansluta sig till det befintliga fjärrvärmenätet.



### **Avfallshantering/återvinning**

Det är viktigt att tillräckliga utrymmen finns för att på ett rationellt sätt bedriva en avfallshantering i enlighet med kommunens renhållningsordning och att insamling av avfall kan ske i linje med de direktiv som kan komma från regeringen vad gäller fastighetsnära källsortering/återvinning. Exakt utformning av dessa frågor bör säkerställas i bygglovsskedet.

### **Konsekvenser – allmänna ledningar**

- Flera befintliga underjordiska ledningar kan behöva flyttas vid ett genomförande av planen.

## **HÄLSA, SÄKERHET OCH RISKER**

### **Transporter av farligt gods**

På järnvägen Dalabanan och väg 70 sker transporter av farligt gods, vilket kan medföra risk för olyckor. Konsekvenserna av en farligt gods-olycka är beroende av i vilken utsträckning som människor vistas inom riskzonen för utsläppet, status på personer (vakna eller sovande), förmåga att inse fara och möjligheter att inse fara och möjlighet att själv påverka sin säkerhet (vuxna eller barn, funktionshindrade etc.) samt kännedom om byggnader och området.

Länsstyrelsen i Dalarna har tagit fram en vägledning för planläggning intill transportleder för farligt gods, Farligt gods riskhantering i fysisk planering (2012). Vägledningen tar utgångspunkt i att en riskhanteringsprocess ska genomföras när detaljplaner tas fram inom 150 meter från en farligt gods-led för väg eller järnväg. Enligt vägledningen bör områden närmast sådana transportleder begränsas i användning så att de inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse och bör inte heller exploateras på ett sätt som kan förvärra ett eventuellt olycksförlopp. Inom 30 meter finns till exempel risk för mekanisk påverkan från avkörande fordon. I Figur 25 redovisas Länsstyrelsens rekommenderade avstånd kring transportleder för farligt gods. Inom zonen 30–70 meter från transportleden bör endast verksamheter lokaliseras som uppmuntrar till att så få personer som möjligt vistas. Lämpliga användningar enligt vägledningen kan till exempel vara mindre handelsverksamheter och parkering.

I den aktuella planen får inga byggnader uppföras närmare än 30 meter till spårmittpå närmast liggande järnvägsspår. Inom 30–40 meter från spårmittpå får servicebyggnader för toaletter, förråd och dylikt uppföras. Byggnader för mindre handel och restaurang på högst 250 m<sup>2</sup> får uppföras närmast 40 meter från spårmittpå. Byggnaden för handel/restaurang ska avse en verksamhet som inte innebär större ansamling av människor. Den tillåtna byggnadsytan bedöms innebära att högst 50 personer kan vistas samtidigt i byggnaden.

NÄRMRE ÄN 30 METER	30-70 METER	70-150 METER	ÖVER 150 METER
Odlingar	Bilservice	Bostäder i högst 2 plan	Bostäder i mer än 2 plan
Trafikytor	Industrier	Mindre samlingslokaler	Vård
Ytparkeringar	Mindre handel	Handel	Kontor i flera plan
Friluftsområden	Tekniska anläggningar	Mindre kontor (inte hotell)	Hotell
	Övrig parkering	Kultur- och idrottsanläggningar utan betydande åskådarplats	Skolor
	Lager		Större samlingslokaler
			Kultur- och idrottsanläggningar med betydande åskådarplats

Figur 25. Markanvändning som normalt kan planeras utan särskild riskhantering. Avstånden gäller från väg och rälskant. Källa: Länsstyrelsen i Dalarna

### **Konsekvenser – risker farliga transporter**

Planförslaget innebär att ett begränsat antal personer som är i vakettillstånd kommer att vistas i området. Området är öppet och lättutrymt. Det öppna landskapet innebär att ett eventuellt utsläpp av farliga gashaltiga ämnen sprids ut och koncentrationen blir lägre. Genom stängning av Myntvägen så försvinner befintlig plankorsningen mellan väg och järnväg, vilken är den absolut största risken för att olycka med farligt gods på järnvägen ska inträffa.

Delar av området vid Tuskaftet, som ligger närmare än 30 meter till spårmit, kommer att användas för gång- och cykelväg, park, natur och markparkering. Parkområdet söder om Tuskaftet kompletteras med planbestämmelse om att anläggningar för stadigvarande vistelse såsom lekplats, samlingsplats eller dylikt får ej anläggas (skydd).

Den föreslagna markanvändningen vid Tuskaftet är "parkering inkl. servicebyggnad" (P<sub>1</sub>) och "mindre handel och restaurang" (C<sub>1</sub>). Byggandsytan är begränsad till 250 m<sup>2</sup>, vilket innebär att ett begränsat antal personer kommer att vistas inom området som ligger minst 40 meter från spåret.

Fastigheterna Hyddan 8 och 9 planeras för parkering inklusive servicebyggnad (P<sub>1</sub>). Området används redan idag för parkering. Området inom 30 meter från spår kommer enbart användas för parkering.

Den föreslagna markanvändningen bedöms följa länsstyrelsens vägledning och bedöms därför kunna planeras utan särskild kvantitativ riskanalys.

Risk för kontaminering av diken, vattendrag och vattentäkt vid en olycka med farligt gods ska hanteras inom järnvägsprojektet.

## Förorenad mark

Inom kvartersmarken, som planläggs för parkerings- och serviceändamål (P<sub>1</sub>) samt mindre handel och restaurang (C<sub>1</sub>), har det tidigare legat en servicebyggnad för fordonsverkstad och fordonstvätt. I samband med rivning av servicebyggnaden har marken sanerats under hösten 2020. Åtgärds målet för saneringen var Naturvårdsverkets generella riktvärden till känslig markanvändning (KM).

På fastigheten som OKQ8 AB-sålde till kommunen fanns även en tidigare drivmedelsstation (pumpar och cisterner) som låg på det område som anges som parkmark (PARK, skydd) i föreslagen detaljplan och som ligger mellan järnvägen och kvartersmarken P<sub>1</sub>C<sub>1</sub>. Drivmedelsstationen har sanerats under 2013. Ändamålet för saneringen var Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutets (SPBI) riktvärden för mindre känslig markanvändning (Jordart-Djup-SPI, MKM).

I samband med rivning av drivmedelsstationen gjordes en anmälan om avhjälpande-åtgärder där förorenade massor transporterades bort för omhändertagande på Falu avfallsanläggning i Falun. Tre cisterner avlägsnades för destruktions. Enligt gjorda slutprover så uppfyller markområdet kraven för mindre känslig markanvändning (Jordart-Djup-SPI, MKM) och ingen restförorening bedöms vara kvarlämnad på fastigheten. I tre punkter kvarlämnades föroreningar i halter över Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning (KM). Föroreningarna utgörs i två av punkterna av MTBE samt i en av punkterna av medeltunga alifater och aromater samt tunga alifater. Föroreningarna har i samtliga punkter kvarlämnats på nivå 1,5-2,5 meter från markytan.

I samband med rivning av servicebyggnaden hösten 2020 har förorenad jord påträffats. Jordprover visade på att riktvärdena för känslig markanvändning (KM) i två prover överskreds för koppar och bly. Förorenade massor har därefter schaktat ut och transporterats till Fågemyra avfallsanläggning för omhändertagande. En cistern för fotogen avlägsnades för destruktions. Efterföljande provtagning visar att samtliga riktvärden för känslig markanvändning underskreds.

Förekomst av vissa markföroreningar efter järnvägssträckningen i staden har tidigare rapporterats 2018 av Trafikverket till Miljö- och byggenheten. Provet visar att det finns markföroreningar i halter över KM i en provpunkt (M7) som ligger inom planområdet. Inga halter över Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM) påträffades i samband med denna provtagning. Under 2020 har Trafikverket genomfört ytterligare provtagningar längs med järnvägssträckan som indikerar att det kan finnas markföroreningar i halter över KM och MKM inom planområdet.

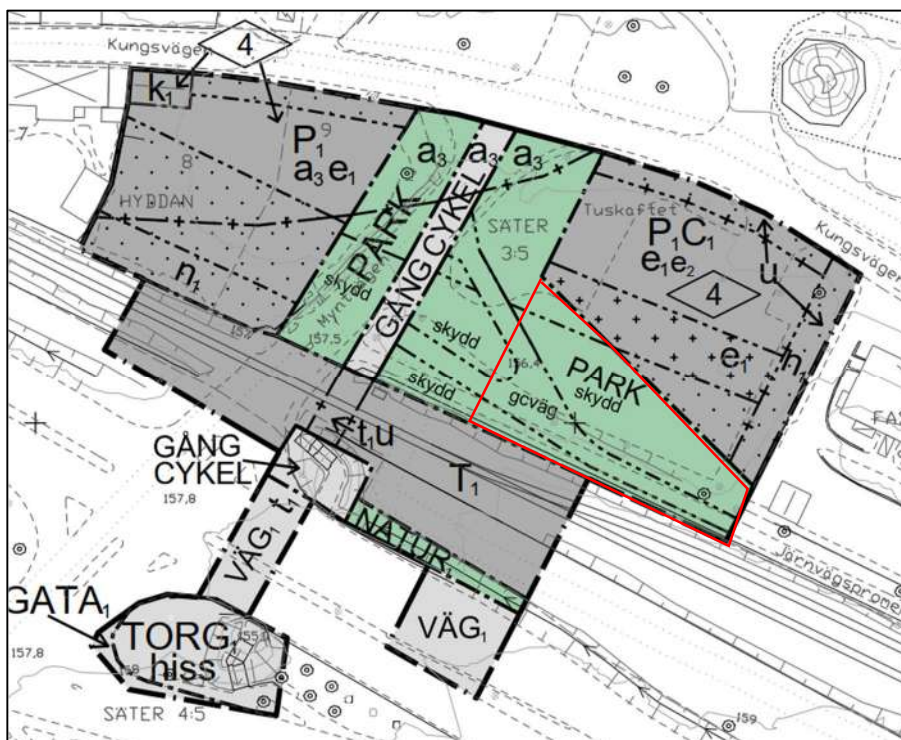
I samband med kommande byggnationer kan det vara aktuellt med ytterligare provtagningar.

### **Konsekvenser – risk förorenad mark**

Den föreslagna användningen inom kvartersmarken, parkerings- och serviceändamål (P<sub>1</sub>) samt mindre handel och restaurang (C<sub>1</sub>), bedöms utifrån Boverkets och

Naturvårdsverkets rekommendationer vara lämpligt att föreslå vid Tuskaftet där föroreningarna har sanerats till mindre känslig markanvändning (MKM).

Östra delen av parkmarken söder om kvartersmarken för parkering- och serviceändamål (P<sub>1</sub>C<sub>1</sub>). I PM Förtydligande av bedömning av risker kopplade till föroreningar i mark inom yta av parkmark beskrivs närmare hur den del av parkmarken, som är lokaliserad till det område där den tidigare drivmedelsstationen (pumpar och cisterner) låg, berörs av eventuella kvarlämnade restföroreningar från drivmedelsanläggningen för att avgöra vilka risker dessa kan komma att medföra för människor och miljö. För det aktuella området har en planbestämmelse införts (skydd) att anläggningar för stadigvarande vistelse såsom lekpark, samlingsplats och dylikt inte får anordnas på grund av risk för olyckor på järnvägen med transporter av farligt gods. Se figur nedan.



Figur 26 Del av parkmarken som berörs av kvarlämnade restföroreningar från drivmedelsstation inringat med rött.

Den framtida vistelsetiden inom denna del av området bedöms således komma att vara begränsad. Området kommer dock inte vara inhägnat varför barn och vuxna kommer ha fri tillgång till ytan. Ytan kommer inte heller vara hårdgjord varför människor kan komma att exponeras för eventuella föroreningar i yttlig jord via intag av jord och damm samt hudupptag. Inga kända restföroreningar har dock kvarlämnats i yttlig jord varför dessa exponeringsvägar bedöms vara av mindre betydelse. Även exponering via intag av växter bedöms vara mindre sannolik givet de plats-specifika förutsättningarna.

Intag via ånga bedöms inte utgöra en exponeringsväg på grund av den stora utspädning som kommer ske då eventuella föroreningar som avgått i gasfas når markytan. Inget grundvatten uttas för dricksvattenändamål inom området. Området ligger dock

inom Badelundaåsen vilket utgör ett grundvattenmagasin som används för dricksvattenuttag uppströms och nedströms det aktuella området. Hela planområdet ligger inom Badelundaåsen, som utgör grundvattenmagasin. Idag omfattas området inte av några skyddsbestämmelser, men arbete pågår med att utvidga befintligt vattenskyddsområde lokaliserat norr om Säter. Planområdet ingår i den sekundära zonen för nytt preliminärt vattenskyddsområde för Solvarbo-Uggelbo. Det innebär att särskild uppmärksamhet behöver ägnas åt risk för förorening av grundvattenresurs inom planområdet.

Delar av området kommer att schaktas ur i samband med anläggningsarbeten för gång- och cykelvägväg (gc-väg). Markytan inom övriga delen av området kommer anläggas med gräsyta. Eventuellt kommer buskar att planteras inom delar av området. Markekosystemet inom området ska kunna utföra de funktioner som krävs för den planerade markanvändningen. Det är sannolikt att dessa funktioner kan upprätthållas redan vid ett skydd motsvarande ett MKM scenario (50 % av marklevande arter skyddas). För att undersöka vilka potentiella effekter kvarlämnade föroreningar kan ha på markekosystemet har bedömningen utgått från ett KM scenario (75 % av marklevande arter skyddas).

Även om enstaka halter överskrider nivåer för där risker för markmiljö- och spridning kan indikeras utifrån ett KM scenario, så har föroreningssituationen inte bedömts utgöra en risk för människor och miljö. Risker kopplade till markmiljö och spridning styrs av föroreningssituationen över ett större område snarare än den i enskilda punkter. Som representativ halt<sup>1</sup> vid bedömning av risker för markmiljö och spridning har ett medelvärde över hela området för den före detta drivmedelsstationen använts på nivå 1,5-2,5 meter från markytan, eftersom kända restföroreningar har kvarlämnats på dessa nivåer. Samtliga värden underskrider med god marginal nivåer för där risker för markmiljö och spridning till naturresurser kan indikeras, utifrån ett KM scenario.

Hälsorisker har inte bedömts föreligga då nivåer som indikerar risker för människors hälsa underskrids med god marginal i samtliga undersökta punkter.

Den samlade slutsatsen är att föroreningssituationen inom området bedöms, baserat på tillgängligt dataunderlag, utgöra en låg och acceptabel risk för människors hälsa och miljö. Föroreningssituationen bedöms inte medföra något behov av riskreducerande åtgärder.

Kommunen bedömer att det behövs ytterligare provtagningar inom järnvägsområdet i samband med det pågående järnvägsprojektet. Vid behov ska hänsyn och/eller sanering ske under byggprocessens lopp. För ändring av höjdläget på marken mer än 50 centimeter på kvartermark eller allmän plats krävs marklov.

---

<sup>1</sup> Den representativa halten är den halt som bäst beskriver föroreningssituationen utan att risker underskattas.

## Översvämningar till följd av skyfall

För att ta hänsyn till hantering av dagvatten har beräkning av dimensionerande flöden gjorts för att klara 20-årsregn med 5 minuters intensitet. Tyréns har tagit fram en kapacitetsutredning för området kring Kungsvägen med förslag på nya kommunala ledningar som ska klara att hand om flödena. Sweco har i PM Dagvatten med inriktning på beskrivning av påverkan från dagvatten på recipienten gjort flödesberäkningar för hanteringen av dagvattnet inom planområdet.

När det gäller gång- och cykeltunneln under järnvägen och väg 70 så ska den avvattas till det kommunala ledningsnätet och kapacitetsutredningen tar höjd för detta. Enligt Trafikverkets interna anvisningar så ska tunnelarna vid skyfall klara ett 20-årsregn med 5 minuters intensitet. Swecos utredning utgår ifrån att Trafikverket ansvarar för och hanterar dagvattnet från Trafikverkets fastighet.

### **Konsekvenser - översvämningar**

- Vid skyfall som med högre intensitet än vid 20-årsregn kommer gång- och cykeltunneln att tillfälligt översvämmas.

### **Trafikbuller**

Inom planområdet för detaljplanen finns inga bostäder eller verksamheter som är störningskänsliga för trafikbuller. Kapacitetshöjningen på Dalabanan och tillhörande åtgärder kan dock leda till ökade bullernivåer från järnvägstrafiken mot närliggande bostäder. Eventuellt behov av åtgärder för att dämpa trafikbullret till gällande riktlinjer i gällande lagar och förordningar hanteras inom ramen för Trafikverkets järnvägsprojekt.

Enligt trafikbullerförordningen (2015:216) så bör buller från spårtrafik och vägar inte överskrida:

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

Boverkets byggregler (BBR) anger att bullernivån inomhus i bostäder får inte överskrida 30 dBA ekvivalent ljudnivå.

Förändringar i vägtrafiken på lokalgatunätet utmed Kungsvägen redovisas i Tabell 3 i avsnitt Gator och trafik, Omfördelning och alstring av vägtrafik.

En enklare översiktlig bullerberäkning har gjorts för Kungsvägen. På delsträckan från Norrtullsvägen förbi bland annat kvarteret Hyddan fram till nuvarande Myntvägen beräknas ökningen av ekvivalent ljudnivå på grund av trafikökningen vara under 1 dB för nuläget till nollalternativ och för nollalternativ till planalternativ, drygt 1 dB. Beräknad ekvivalent ljudnivå vid fasad blir 57 dBA.

För Kungsvägen öster om nuvarande Myntvägen beräknas ökningen av ekvivalent ljudnivå på grund av trafikökningen vara under 1 dB för nuläget till nollalternativ och

för nollalternativ till planalternativ, drygt 1 dB. Beräknad ekvivalent ljudnivå vid fasad 52 dBA.

Sammantaget bedöms förändringarna vara små vad gäller bullersituationen och gällande riktvärden vid fasad för bostäder överskrids inte.

### Räddningstjänstens insatstid

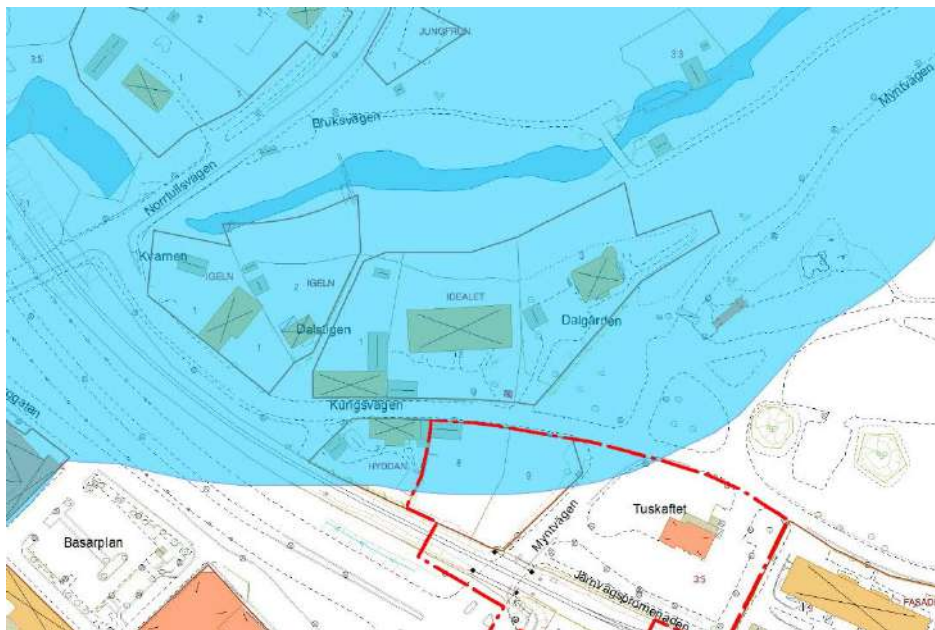
Normal beredskapstid för räddningstjänsten är inom 10 minuter. Räddningsstation finns i Sätters tätort. Räddningstjänsten har under samrådet framhållit att en eventuell framtida avstängning av Järnvägsgatan, som finns beskriven i planprogrammet, kan komma att innebära längre insatstid. Någon avstängning av Järnvägsgatan är dock inte aktuellt.

### Brottsförebyggande arbete

Polismyndigheten deltar gärna i den brottsförebyggande dialogen vid genomförandet av detaljplanen, precis som sker i övrigt med Sätters kommun. Brottsförebyggande rådet, där polisen ingår, arbetar på olika sätt för att göra kommunen så trygg som möjligt. Rådet har under samrådet framhållit vikten av bra belysning samt att väggar och tak utformas så att de inte inbjuder till klotter. Tunnlarna under väg/järnväg bör förberedas så att det finns möjlighet till kameraövervakning.

### STRANDSKYDD

Planområdets nordvästra del ligger inom hundra meters avstånd från Ljusterån och omfattas av strandskydd enligt 7 kap. 13§ miljöbalken.



Figur 27 Området inom 100 meter från Ljusterån omfattas av strandskydd (blått)

Följande delar av detaljplanen berörs av strandskydd:

- Delar av fastigheterna Hyddan 8 och 9 berörs av strandskydd. Området är planlagt för småindustri (BJ) enligt gällande detaljplan ändring av detaljplanen (stadsplanen) kring genomfartsleden i Säter med laga kraft 1967-02-22.
- Parkmarken nordväst om Myntvägen och nuvarande Myntvägen är planlagda som parkmark enligt gällande detaljplan för genomfart Säter, upprättad i januari 2002 med laga kraft 2003-02-10. I planbeskrivningen för den gällande detaljplanen behandlas inte frågan om strandskydd. Nuvarande bestämmelser om strandskydd infördes i miljöbalken 1998. Vid införandet av miljöbalken angavs att strandområden som vid utgången av juni 1975 ingick i fastställd stadsplan eller byggnadsplan inte ska omfattas av strandskydd enligt miljöbalken om det inte bestäms annat. Tidigare gällde för den berörda delen en äldre stadsplan kring genomfartsleden i Säter som vann laga kraft 1967-02-22.

Det innebär att det för tillfället gäller inte strandskydd för någon av de berörda delarna, men genom upprättade av ny detaljplan inträder strandskydd automatiskt enligt 7 kap. 18 g § miljöbalken.

Strandskyddet föreslås upphävas genom införande av planbestämmelsen strandskyddet är upphävt (a<sub>3</sub> och a<sub>4</sub>) för områdena P<sub>1</sub>, PARK samt GÅNG och CYKEL.

Särskilt skäl för upphävandet av strandskyddet är följande:

- Området har redan tagits i anspråk som väg och parkeringsyta på ett sådant sätt att det saknar betydelse för strandskyddets syften (7 kap 18 c § första stycket första punkten miljöbalken)
- Området är genom bebyggelsen på norra sidan av Kungsvägen väl avskilt från området närmast strandlinjen (7 kap 18 c § första stycket andra punkten miljöbalken)
- Parkmarken (PARK) och gång- och cykelvägen (GÅNG, CYKEL) utgör allmän platsmark och kommer även fortsättningsvis vara tillgänglig för allmänheten.

Området utgörs idag av grusad parkering, vägmark (Myntvägen) och vägens absoluta närhet, vilket innebär att det inte finns några värdefulla livsmiljöer för djur och växtlivet. Kommunen anser att intresset att ta de redovisade områdena i anspråk för parkering respektive parkmark samt gång- och cykelväg på det sätt som avses med planen väger tyngre än strandskyddsintresset (4 kap 17 § plan- och bygglagen).

## MELLANKOMMUNALA FRÅGOR

Säter kommun samarbetar i mellankommunala frågor i ett flertal sammanslutningar, däribland Region Dalarna, Falun-Borlänge-regionen AB, Dalabanans intressenter och Intresseföreningen Bergslaget.

Säter geografiska läge möjliggör arbetspendling till och från till exempel Falun, Borlänge och Hedemora liksom Stockholm- och Mälardalsregionen. 2016 pendlade ungefär 1 200 personer från Säter tätort över kommungränsen dagligen och ungefär 1 300 personer pendlade mellan tätorterna inom kommunen. För att möjliggöra denna pendling är både väg 70 och järnvägen Dalabanan av mellankommunalt



intresse, vilket inkluderar järnvägsstationen och busshållplatser liksom gång- och cykelförbindelser till järnvägsstationen och busshållplatserna.

Av Sätters kommunövergripande översiktsplan framgår att Sätters kommun prioriterar en utbyggnad av sammanhängande stråk för gång- och cykeltrafiken, även över kommungränserna, och avser att föra fram denna fråga som ett mellankommunalt intresse.

#### **Konsekvenser – mellankommunala frågor**

Den aktuella detaljplanen ger förutsättningar för att skapa en förbättrad förbindelse för gång- och cykeltrafik både över järnvägen och väg 70 liksom till/från järnvägsstationen för vidare resor, både mellankommunalt inom länet och till andra regioner.

## **ORGANISATORISKA FRÅGOR**

### **Tidplan**

Detaljplanen hanteras med utökat planförfarande. Detaljplanen beräknas skickas ut på samråd under oktober 2019 och på granskning med underrättelse under sommaren 2021. Planen beräknas kunna antas av kommunfullmäktige i november 2021.

### **Genomförandetid**

Genomförandetiden är 5 år från den dag planen har vunnit laga kraft. Efter genomförandetidens slut fortsätter planen att gälla tills den ersätts, ändras eller upphävs.

Genomförandetiden för den detaljplan som idag gäller för den berörda delen av Säterbostäders boendeparkeringar har löpt ut utan att denna mark har fastighetsreglerats in i fastigheten Fasaden 11, vilket innebär att marken kan planläggas för annat utan risk för ersättningsanspråk.

### **Huvudmannaskap**

Kommunen är huvudman för allmänna platser. Med kommunalt huvudmannaskap följer bestämmelser i plan- och bygglagen (PBL) om marklösen, upplåtelseskyldighet, gatukostnader med mera.

## **FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR OCH KONSEKVENSER**

### **Fastighetsreglering, servitut, gemensamhetsanläggningar mm.**

Genomförandet av detaljplanen förutsätter följande fastighetsregleringar (se även):

- Kvarteretsmarken vid Tuskaftet (P<sub>1</sub>C<sub>1</sub>) ska styckas av till en ny fastighet.
- del av fastigheten Hyddan 9 ska överföras till kommunens fastighet Säter 3:5, planläggs som parkmark
- den del av järnvägsfastigheten (Säter 7:1) som planläggs som "naturområde – impedimentyta" (NATUR<sub>1</sub>) förs över till fastigheten Säter 4:5.
- del av fastigheten Säter 4:5 som planläggs för järnvägsändamål (T<sub>1</sub>) förs över till fastigheten Säter 7:1

- den del av fastigheten Säter 3:5 som vid järnvägsstationen planläggs som "järnväg – entréområde" (T<sub>2</sub>) förs över till fastigheten Säter 7:1.
- den del av fastigheten 7:1 som vid järnvägsstationen planläggs som gång- och cykelväg (GÅNG, CYKEL) förs över till fastigheten 3:5.

Tabell 4. Fastighetsregleringar mellan olika fastigheter och för olika ändamål.

Fastighet som tillförs mark	Fastighet som avstår mark	Areal (uppskattat)	Syfte med regleringen
[Ny fastighet]	Säter 3:5	1 920 m <sup>2</sup>	Kvartersmark P <sub>1</sub> C <sub>1</sub>
Säter 3:5	Säter 7:1	7 m <sup>2</sup>	Allmän plats GÅNG, CYKEL
Säter 7:1	Säter 3:5	115 m <sup>2</sup>	Kvartersmark T <sub>2</sub>
Säter 3:5	Hyddan 9	256 m <sup>2</sup>	Allmän plats PARK
Säter 7:1	Säter 4:5	196 m <sup>2</sup>	Kvartersmark T <sub>1</sub>

För att säkerställa tillfarten till boendeparkeringen för fastigheterna Fasaden 10 och 11 över den allmänna parkeringen (P-PLATS) vid järnvägsstationen ska servitut bildas avseende rätt till in- och utfart till förmån för fastigheten Fasaden 10 (a<sub>1</sub>). Servitutet belastar fastigheten Säter 3:5. Kommunen bedömer att det är lämpligt att anlägga en allmän korttidsparkering för besökande till stationsområdet i direkt anslutning till perrongområdet samtidigt som befintlig tillfart till bostadsfastigheten Fasaden 10, som ägs av Säterbostäder, säkerställs. Fördelarna med att bilda detta servitut bedöms överstiger kostnaderna och olägenheterna och strider inte mot syftet med den allmänna platsmarken.

### Ledningsrätt

Ledningsrätter för vissa befintliga ledningar kan komma att behöva flyttas eller upphävas/nybildas vid ett genomförande av detaljplanen. Se avsnitt "Teknisk försörjning" för detaljer kring berörda ledningar. Flytt av ledningar ska bekostas av exploatör om inte annan överenskommelse har träffats i samband med ledningarnas tillkomst.

### TEKNISKA FRÅGOR

Trafikverket gör inom ramen för järnvägsprojektet nödvändiga tekniska utredningar för ett genomförande av sitt projekt. Detta kan även innefatta utredningar som krävs för den aktuella detaljplanen för att den ska kunna möjliggöra ett genomförande av järnvägsprojektet.

Flytt av ledningar ska ske i samråd mellan exploatören och respektive ledningsinnehavare och bekostas av exploatör.

### EKONOMISKA FRÅGOR

Detaljplanen bekostas av Sätters kommun.

Kommunen och Trafikverket kommer inför antagandet upprätta ett samverkans- och medfinansieringsavtal där bland annat underhåll och skötsel av tunnarna regleras.

Avtal som reglerar fördelning av kostnader för flytt av ledningar och därtill hörande tekniska anläggningar bör ha slutits mellan respektive ledningsinnehavare och Sätters kommun respektive Trafikverket innan planen antas.

## MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER

Detaljplanens samrådshandling upprättades av samhällsplanerare Isak Jakobsson, arkitekt SAR/MSA Yvonne Seger och landskapsarkitekt MSA Isabel Sundström, Sweco Sverige AB.

Efter samrådet har Yvonne Seger, Sweco ansvarat för upprättandet av planhandlingar tillsammans med övriga kompetenser från Sweco.

Arbetet har skett i samråd med bland annat planarkitekt Katarina Hoyles Kobosko, samhällsbyggnadschef Andréas Mossberg och biträdande samhällsbyggnadschef Mikael Spjut, Sätters kommun.

Efter granskningen har planbeskrivningen kompletterats/förtydligats vad gäller:

- riktvärden för vägtrafik utifrån trafikbullerförordning samt slutsatsen att dessa värden inte överskrids
- vissa detaljer vad gäller sakuppgifter kring tidigare anläggningar vid Tuskaftet och uppgifter om förorenad mark vad gäller genomförda åtgärder och provtagningar
- slutsatserna i den förenklade riskbedömningen, som har tagits fram efter granskningen
- PM Dagvatten har förtydligats utifrån synpunkter i Länsstyrelsens granskningsyttrande
- redovisning av bedömning av lämplighet och bättnadsvillkor för rättighetsområdet a<sub>1</sub>
- användningsbestämmelsen GÅNG mellan gång- och cykeltunneln under järnvägen respektive väg 50 kompletteras med bestämmelsen CYKEL

## PLANSKEDEN

	INSTANS	DATUM
Planuppdrag givet	Kommunstyrelsen	2018-04-10
Planprogram godkänt	Kommunfullmäktige	2019-03-26
Detaljplan godkänd för samråd	Delegation SBN	2019-10-16
Detaljplan godkänd för granskning	Kommunstyrelsens au	2021-06-22
Detaljplan antagen	Kommunfullmäktige	2021-11-25
Vunnit laga kraft		2022-02-09

Sätters kommun 2021-10-08

Andréas Mossberg  
samhällsbyggnadschef

Yvonne Seger  
Arkitekt SAR/MSA