



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

PLANBESKRIVNING

Detaljplan för mötesspår i Mora by

samt

Upphävande av del av detaljplan (byggnadsplan) för del av Mora by

Sätters kommun, Dalarnas län

Upprättad i november 2021, kompletterad april 2022.

Laga kraft 2023-09-26



Befintlig plankorsning med järnvägen utmed Morbyvägen i Mora by. Plankorsningen kommer att ersättas med en planskild gång- och cykeltunnel



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

Innehåll

Planförfarande och planprocess	3	Teknisk försörjning	36
Begrepp och termer	4	Vatten och avlopp.....	36
Syfte och huvuddrag	4	Dagvatten.....	37
Plandata	5	El och fiber.....	38
Lägesbestämning.....	5	Fjärrvärme.....	38
Areal.....	5	Avfallshantering/återvinning.....	38
Markägoförhållanden.....	5	Hälsa, säkerhet och risker	39
SAMMANFATTNING KONSEKVENSER	6	Räddningstjänstens insatstid.....	39
Förenligt med 3, 4 och 5 kap i miljöbalken.....	6	Trafikbuller och vibrationer.....	39
Undersökning av behov av miljöbedömning.....	7	Förorenad mark.....	46
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	8	Transporter farligt gods.....	47
Översiktliga planer.....	8	Översvämningrisk.....	51
Detaljplaner.....	9	Ras- och skredrisker.....	51
Kommunala beslut.....	12	Övriga konsekvenser av planens	
UPPHÄVANDE AV DETALJPLAN	12	genomförande	51
Konsekvenser av upphävande av detaljplan.....	13	Barnperspektiv.....	51
PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR,		Organisatoriska frågor	51
FÖRESLAGNA FÖRÄNDRINGAR OCH		Tidplan.....	51
KONSEKVENSER	13	Genomförandetid.....	51
Pågående planering av mötesspår på		Huvudmannaskap.....	51
Dalabanan	13	Fastighetsrättsliga frågor	52
Mark och vegetation	14	Fastighetsbildning, servitut,	
Geotekniska förhållanden	15	gemensamhetsanläggningar mm.....	52
Bebyggelse	16	Ledningsrätt.....	55
Naturmiljö	25	Tekniska frågor	55
Friytor	27	Ekonomiska frågor	55
Gator, trafik och parkering	31	Medverkande tjänstepersoner	56
Gator och trafik.....	31	Planskeden.....	56
Gång- och cykeltrafik.....	35		
Kollektivtrafik.....	36		
Parkering.....	36		



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

HANDLINGAR

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

Övriga handlingar

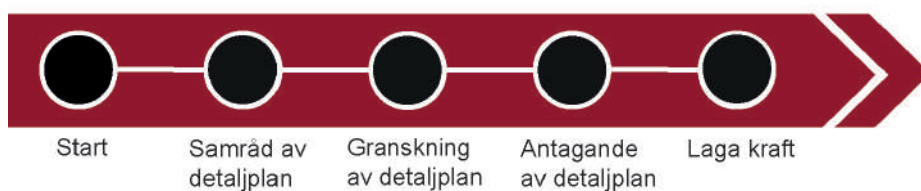
- Riskbedömning – Transporter av farligt gods i samband med upprättandet av ny detaljplan för mötesspår i Mora by, Sweco 2021-04-12
- Grundkarta
- Fastighetsförteckning
- Undersökning av betydande miljöpåverkan

- Trafikverket Projekterings PM Avvattning, 2019-06-07
- Trafikverkets PM Skyddsåtgärder i Mora by, Gustafs 2021-05-03
- Trafikverkets PM Riskhantering Mora by, 2022-03-17
- SWECO:s PM Skyddsåtgärder Mora by, 2022-03-18

I planbeskrivningen används begreppen "gällande detaljplan" och "aktuell detaljplan". Med gällande plan avses den nu juridiskt bindande detaljplanen och med aktuell plan avses den nya detaljplanen som dessa handlingar beskriver.

PLANFÖRFARANDE OCH PLANPROCESS

Planen har handlagts med utökat förfarande enligt 5 kap. 7§ plan- och bygglagen. Planförslaget antas av kommunfullmäktige. Samråd och granskning omfattar sakägare, boende, myndigheter och övriga som bedöms ha väsentligt intresse av planen. Plankartan är juridiskt bindande medan planbeskrivningen (denna handling) ska öka förståelsen av plankartan.



Figur 1 Så här långt har detaljplanen kommit i planprocessen.



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

BEGREPP OCH TERMER I PLANBESKRIVNINGEN ANVÄNDS BLAND ANNAT FÖLJANDE TEKNISKA BEGREPP OCH TERMER, SE TABELL NEDAN.

Tabell 1 Tekniska begrepp och termer

plankorsning/korsning i plan	korsning där väg och järnväg korsar varandra på samma marknivå/ i samma plan. Se motsatsen "planskild korsning".
planskild korsning/passage	korsning där väg och järnväg korsar varandra på olika marknivåer/ i skilda plan, t.ex. genom en vägtunnel under järnvägen.
helbomsanläggning	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.
oskyddade trafikanter	trafikanter som jämfört med bilens skyddande hölje, är betydligt mer oskyddade, t.ex. gående, cyklister och mopedister.

SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljplan för mötesspår i Mora by

Detaljplanen syftar till att möjliggöra genomförandet av Trafikverkets projekt "Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder på Dalabanan". Trafikverket planerar en förlängning av mötesspåret i Mora by för att klara 750 meter långa godståg och komplettering med ett tredje spår. Dessa förändringar innebär att plankorsningen med Morbyvägen måste byggas om till en planskild korsning/passage. Morbyvägen kommer att stängas för fordonstrafik vid passagen under järnvägen och ersättas av en gång- och cykeltunnel (t₁). Detta får till följd att vägen behöver sänkas ner och att anslutningarna av marknivåerna till angränsande fastigheter och anslutande vägar behöver förändras. Ett flertal bostadsfastigheter och enstaka industrifastigheter påverkas vad gäller utfarter, vissa restriktioner gällande markanvändningen inom tomtmarken samt i enstaka fall ianspråktagande av tomtmark för allmänt ändamål såsom gata eller parkmark.

Stationsvägen väster om Morbyvägen stängs och ny väganslutning byggs från Färdvägen till fastigheterna Mora 43:1, 8:49, 8:52 och 8:16. Även anslutningen mellan Morbyvägen och Stationsvägen öster ut stängs och ersätts med vändplan.

För att underlätta servicetransporter till och från Postvägen får Postvägen en anslutning mot Färdvägen.

Upphävande av del av detaljplan (byggnadsplan) för del av Mora by

Upphävandet syftar till att hindra att ny bostadsbebyggelse kan förläggas i direkt anslutning till södra sidan av mötesspåret och att utbyggnad av planerad ny lokalväg, som är olämplig med hänsyn till befintlig bebyggelsestruktur, inte ska ske.

Upphävande av del av detaljplan (byggnadsplan) för del av Mora by (laga kraft 1951-01-13) syftar till att inte försena detaljplanarbetet för nytt mötesspår i Mora by. Detta möjliggör därmed att tidplanen för Trafikverkets strategiska arbete med att öka kapaciteten på Dalabanan kan hållas vad gäller framtagandet av järnvägsplan i Mora by.



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

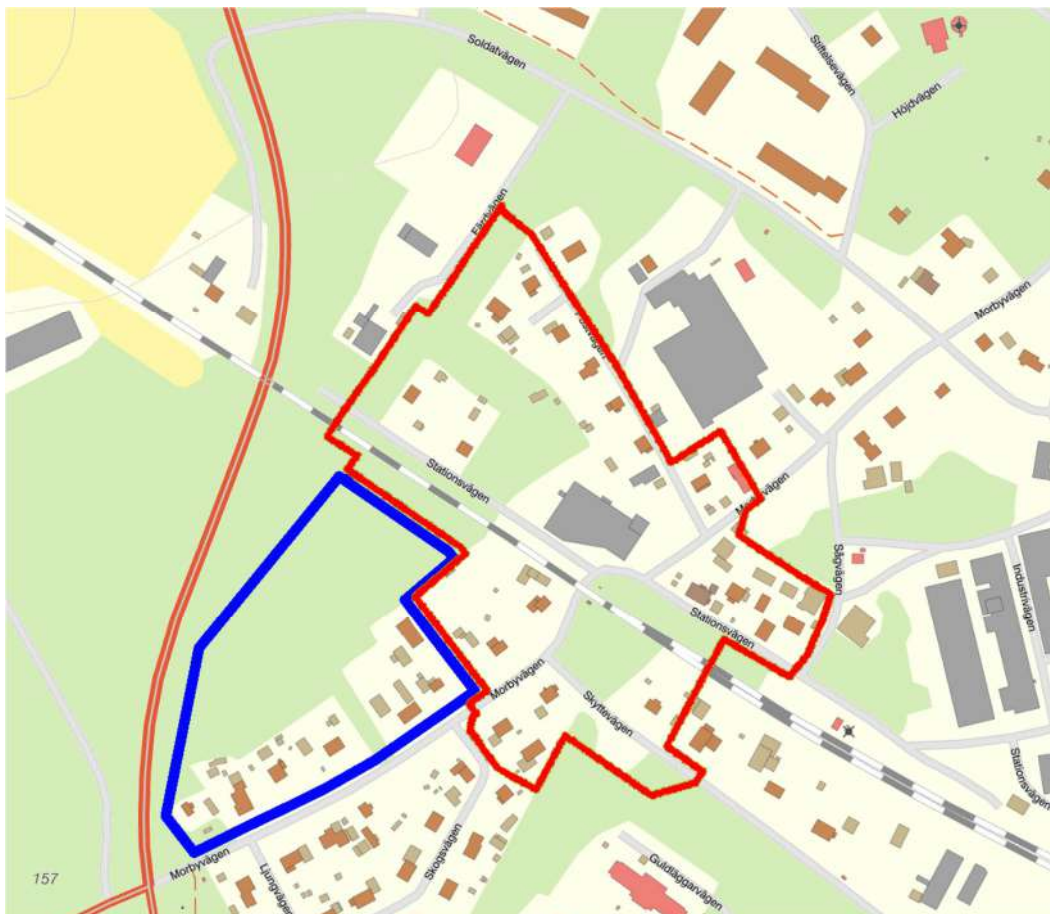
Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

PLANDATA

Lägesbestämning

Planområdet är beläget i Mora by och omfattar del av järnvägen Dalabanan, anslutande bebyggelse norr och söder om järnvägsområdet, delar av Morbyvägen, Stationsvägen, Skyttevägen och Färdvägen samt anslutande bebyggelse till dessa gator främst i form av bostadsbebyggelse.



Figur 2 Plangräns för aktuell detaljplan i Mora by (röd gräns) samt upphävande av detaljplan (blå gräns)

Areal

Planområdets areal är cirka 7,1 ha för detaljplan för mötesspår i Mora by.

Upphävande av del av gällande detaljplan omfattar cirka 3,3 ha.

Markägoförhållanden

Planområdet för mötesspår i Mora by utgörs av ett större antal privatägda fastigheter, Trafikverkets fastighet Mora 1:38 samt kommunens fastigheter Mora 13:35, 34:8 och 44:1. Närmare detaljer framgår av till detaljplanen hörande fastighetsförteckning.



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

Upphävandet av del av detaljplan (byggnadsplan) för del av Mora by berör ett flertal privata fastighetsägare samt kommunens fastigheter Mora 4:12, 9:5, 13:35 och 141:1.

SAMMANFATTNING KONSEKVENSER

Detaljplan för mötesspår i Mora by

Utbyggnaden av mötesspår och därmed anläggande av planskild korsning vid Morbyvägen innebär att

- Morbyvägens passage av järnvägen stängs för biltrafik. Biltrafik mellan den norra och södra delen av Mora by är hänvisad till väg 790.
- Morbyvägens passage av järnvägen sker för gång- och cykeltrafik planskilt genom en gång- och cykeltunnel (t₁).
- Stationsvägens anslutningar både väster- och österut från Morbyvägen stängs för all trafik. Gångförbindelse finns dock fortfarande kvar österut från Morbyvägen till Stationsvägen via naturområdet (NATUR). Ny väganslutning byggs från Färdvägen till fastigheterna Mora 43:1, 8:50, 8:49, 8:52 och 8:16. Industritrafiken till träindustrierna öster om planområdet är hänvisade till annan väg än via korsningen Stationsvägen/Morbyvägen.
- Postvägen ansluts mot Färdvägen för att underlätta för servicetransporter (post och sophertering).
- Bostadsfastigheten Mora 8:13 planläggs som naturmark (NATUR) och löses in av Trafikverket.

Upphävande av del av detaljplan (byggnadsplan) för del av Mora by

Upphävandet av detaljplan (byggnadsplan) för del av Mora by innebär att:

- Byggrätten utifrån gällande detaljplan upphör för befintliga och nya bostäder i det berörda området. Bygglovspliktiga åtgärder på befintliga bostadsfastigheter prövas därvid genom bygglov som åtgärder inom sammanhållen bebyggelse utanför detaljplanelagt område. Bildandet av nya bostadsfastigheter prövas normalt genom framtagande av ny detaljplan enligt detaljplanekravet i 4 kap 2 § plan- och bygglagen. Dock kan enstaka nya bostadsfastigheter prövas genom enbart bygglov om åtgärden bedöms vara av mindre omfattning och av sådan art att prövning inte behöver ske genom detaljplaneläggning.

Förenligt med 3, 4 och 5 kap i 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.

Planområdet berör riksintresset för järnväg (Dalabanan) enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Planförslagets syfte är att möjliggöra förlängning av befintligt mötesspår och därmed bidra till förbättrad kapacitet på Dalabanan.

Planområdet ligger i utkanten av influensområdet för riksintresset för luftfart (Dala Airport) enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Planen medger inte byggrätt som är högre än



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

den befintliga omgivande bebyggelsen i Mora by och bedöms därför inte påverka riksintresset negativt.

Cirka 0,6 km söder om planområdet ligger Gustafsältet som är av riksintresse för naturvården enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Planförslaget bedöms inte påverka detta riksintresse.

Planförslaget berörs inte av något riksintresse enligt 4 kap miljöbalken.

Planen bedöms inte påverka några miljö kvalitetsnormer och bedöms därför vara förenlig med 5 kap miljöbalken.

Upphävande av del av gällande detaljplan (byggnadsplan) för del av Mora by bedöms vara förenligt med 3, 4 och 5 kap i miljöbalken. Inga riksintressen berörs av upphävandet.

Undersökning av behov av miljöbedömning

Om detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan så ska kommunen enligt plan- och bygglagen (2010:900) 4 kap 34 § samt miljöbalken 6 kap 11§ göra en miljöbedömning i form av en miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

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

Genomförandet av den aktuella detaljplanen 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. Visserligen finns viss risk för översvämning i gång- och cykeltunneln vid skyfall samt risk för ökade bullerstörningar av befintlig bostadsbebyggelse och ökad risk för olyckor i samband med transporter av farligt gods, men dessa risker bedöms kunna hanteras av Trafikverket inom järnvägsplanen. Länsstyrelsen har 2019-05-15, dnr: 343-5576-2019, beslutat över Trafikverkets samrådsunderlag för järnvägsplan Gustafs – kapacitetshöjningar att järnvägsplanen inte kan antas ha betydande miljöpåverkan.

Planens genomförande främjar ökad användning av hållbara trafikslag genom ökad kapacitet på Dalabanan, samt innebär positiv påverkan på riksintresset för järnväg genom säkerställande och utveckling av riksintresset.

Undersökningen av betydande miljöpåverkan (enligt 6 kap 6 § miljöbalken) lämnades för samråd med länsstyrelsen under sommaren 2019. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning om att planens genomförande inte innebär en betydande miljöpåverkan (yttrande 2019-08-28).



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

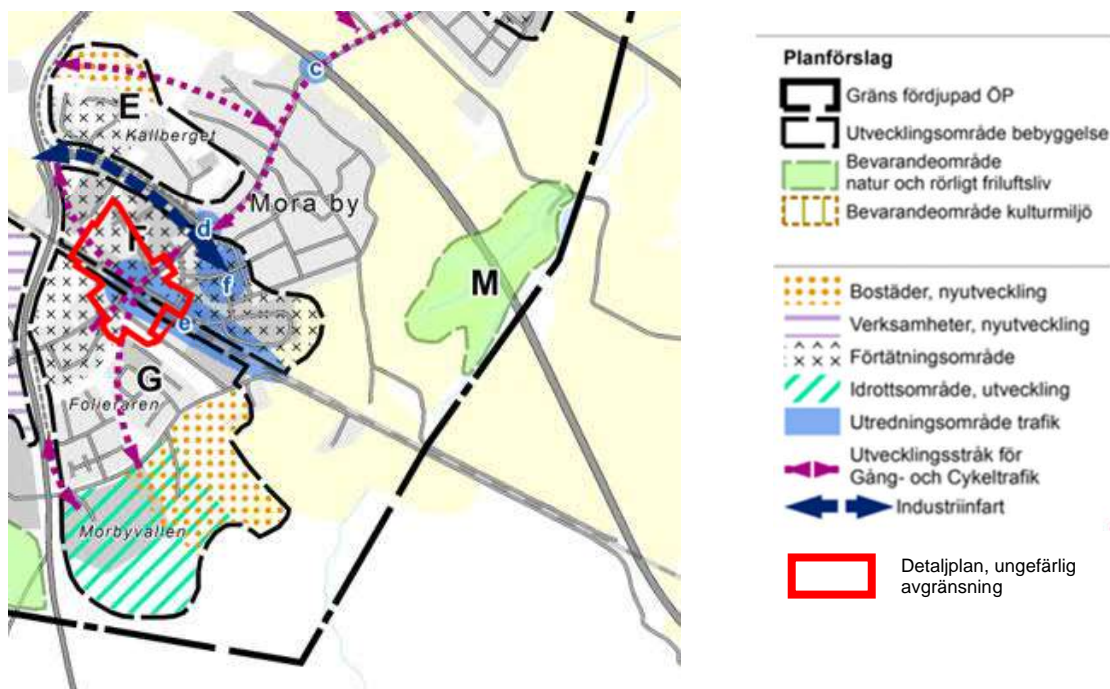
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer

Av översiktsplan för Sätters kommun från 2013 framgår bland annat följande riktlinjer och strategier för Kommunikationer:

- Kommunen ska tillsammans med andra berörda kommuner och länsstyrelser m fl verka för en regional utveckling av järnvägen och främst en utbyggnad till dubbelspårig järnväg mellan Falun och Stockholm.

I fördjupad översiktsplan för Gustafs (Enbacka och Mora by m.m.) från 2018 redovisas utvecklingsförslag för bland annat Mora by. Den aktuella detaljplanen berör utvecklingsområdena Mora by Norra (F) och Mora by Södra (G) samt utvecklingsområde för trafik "Mötesspår, planskild korsning och industriinfart" (e).



Figur 3 Utdrag ur Fördjupad översiktsplan för Gustafs (Enbacka, Mora by m.m.), Utvecklingsförslag med markering av planområdet med röd gräns.

I den fördjupade översiktsplanen för Gustafs framhålls angående utvecklingsområde för trafik (e):

”Trafikverkets utbyggnad av mötesspår innebär att området kring järnvägen och Stationsvägen förändras. En ny gång- och cykeltunnel anordnas och kan kopplas samman med kommunens behov av att anordna en gång- och cykelväg utmed Morbyvägen och vidare till idrottsplatsen i Mora by.

Kommunen har meddelat Trafikverket att man vill att den fortsatta utredningen för industriinfart inriktas på Alternativ 1. Det innebär att Soldatvägen antingen förlängs in på området över den gamla hockeyplanen eller



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

från Soldatvägen i korsningen med Fabriksvägen. Lämplig utformning behöver studeras närmare i samarbete med de befintliga industrierna.”

Utredning om infart till industriområdet vid östra delen av Stationsvägen pågår i dialog med företagen. Eventuellt kan detta komma att hanteras i en ny detaljplan.

För område Mora by Södra (G) anges följande vad gäller komplettering av befintlig bebyggelse:

”Morbyvägen ska byggas om till planskild korsning för gående och cyklande med järnvägen i samband med utbyggnad av dubbelspår. [...] Området söder om järnvägen är redan detaljplanelagt för villabebyggelse, men inte helt utbyggt enligt gällande detaljplan. Planen kan behöva ändras, dels för att möjliggöra byggande av planfri korsning, dels för att uppfylla dagens krav på skyddsavstånd till leder med farligt gods och buller.

För område Mora by Norra (F) anges följande:

”Dalabanan passerar genom Mora By på ett sätt som i framtiden skulle kunna utvecklas till något positivt. Under förutsättning att regionalstågstrafik tillåts trafikera Dalabanan skulle en station i Mora By kunna utvecklas. Stationen skulle innebära stopp för regionalstågstrafiken och möjliggöra pendling såväl norrut mot Borlänge och Falun som söderut mot exempelvis Västerås, Uppsala och Stockholm.

Trafikverket har i sitt ställningstagande för förstudier på Dalabanan sträckor presenterat planer på att förlänga, uppgradera och komplettera mötesstationen i Mora by med ett tredje spår. Förlängningen skulle göra att mötesstationen klarar 750 meter långa godståg samtidigt som en uppgradering för samtidighet åstadkoms för snabba möten mellan tåg. I samband med detta behövs bullerreducerande åtgärder och en säker plankorsning för gång- och cykeltrafik byggas i området, vilket i sig kommer att innebära att vissa gator behöver stängas eller omformas till återvändsgator.”

”Innan trafikförutsättningarna som hör samman med byggande av nytt mötesspår, se under rubriken Transporter, område e, bör försiktighet med nya etableringar råda tills utredningen är klar. Färdvägen kan komma att nyttjas till ny anslutning mot bebyggelsen utmed Stationsvägens västra del om vägen behöver stängas i samband med utbyggnad av mötesspår.”

Den aktuella detaljplanen bedöms inte strida mot översiktsplanens syfte.

Detaljplaner

För planområdet norr om järnvägen gäller följande detaljplaner:

- Detaljplan (byggnadsplan) för fastigheten Mora 44:1, västra Mora by i Gustafs (1446L, fastställd 1983-08-25) för den nordvästra delen, som berör Färdvägen och parkmarken öster därom. Till denna detaljplan hör en planändring med tillägg till planbestämmelserna (1635A) att kommunen är huvudman inom planområdet.



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

- Detaljplan (byggnadsplan) för del av Mora by (1480A, fastställd 1968-08-15) för området norr om järnvägen upp till Postvägen. Området är i huvudsak planlagt för bostadsändamål respektive hantverks- och industrimål.
- Detaljplan (byggnadsplan) för del av Mora by (1300L, fastställd 1971-05-25) för Postvägen och området norr om Postvägen fram till och med Morbyvägen. Hörnet norr om Postvägen vid Morbyvägen är planlagt för Handelsändamål.
- Detaljplan (byggnadsplan) för del av Mora by, Gamla Sågplan (1536S, fastställd 1987-11-05) för området öster om Morbyvägen och norr om järnvägen. Området är planlagt för bostadsändamål i anslutning till Stationsvägen.
- Detaljplan (byggnadsplan) för del av Mora by (1460R, fastställd 1951-01-13) för del av området öster om Sågvägen och norr om Stationsvägen. Detta område är planlagt som allmän plats i form av park och plantering.

För planområdet söder om järnvägen gäller följande detaljplaner:

- Detaljplan (byggnadsplan) för del av Mora by (1460R, fastställd 1951-01-13) för området kring Morbyvägen söder om järnvägen. Området är planlagt för bostadsändamål samt tre tomter för bostads- och handelsändamål eller endera. Del av detaljplanen gäller även för ett mindre område öster om Sågvägen och norr om Stationsvägen. Detta område är planlagt som allmän plats i form av park och planering.
- Detaljplan för området Folieraren/Förgyllaren (1566S, laga kraft 1993-08-11) omfattar fastigheterna norr om Skyttevägen. Fastigheterna mellan Skyttevägen och järnvägen är planlagda för bostadsändamål.

För befintlig järnvägsfastighet Mora 1:38 gäller delar av de ovanstående beskrivna detaljplanerna 1480A, 1536S samt 1460R. Befintlig järnväg med spåranläggning är planlagt för järnvägsändamål/järnväg (Tj). Delar av fastigheten är dock i gällande detaljplan planlagt för andra ändamål, dels som allmän plats för väg/gata (del av Morbyvägen och Stationsvägen söder om Morbyvägen samt mindre del av Sågvägen), dels som kvartersmark för bostadsändamål respektive hantverks- och småindustriändamål för den del som idag nyttjas som väg, Stationsvägen, norr om Morbyvägen och kvartersmark för industriändamål/bostadsändamål i anslutning till Sågvägen.

För hela planområdet, förutom inom detaljplanerna 1446L och 1566S, gäller även:

- Ändring av detaljplan för del av Mora by och Enbacka (1628L, laga kraft 2006-02-08), som är ett tillägg till samtliga ovan angivna detaljplaner (utom 1446L och 1566S) och som gäller parallellt med dessa. Tillägget innebär att kommunen är huvudman för allmän plats inom samtliga berörda detaljplaner.

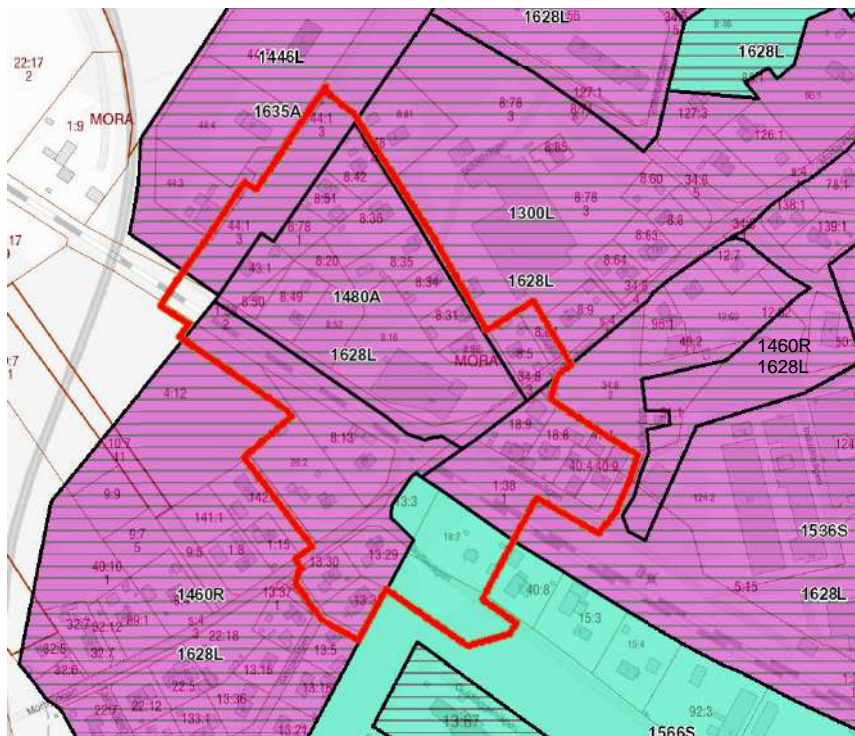


SÄTERS KOMMUN

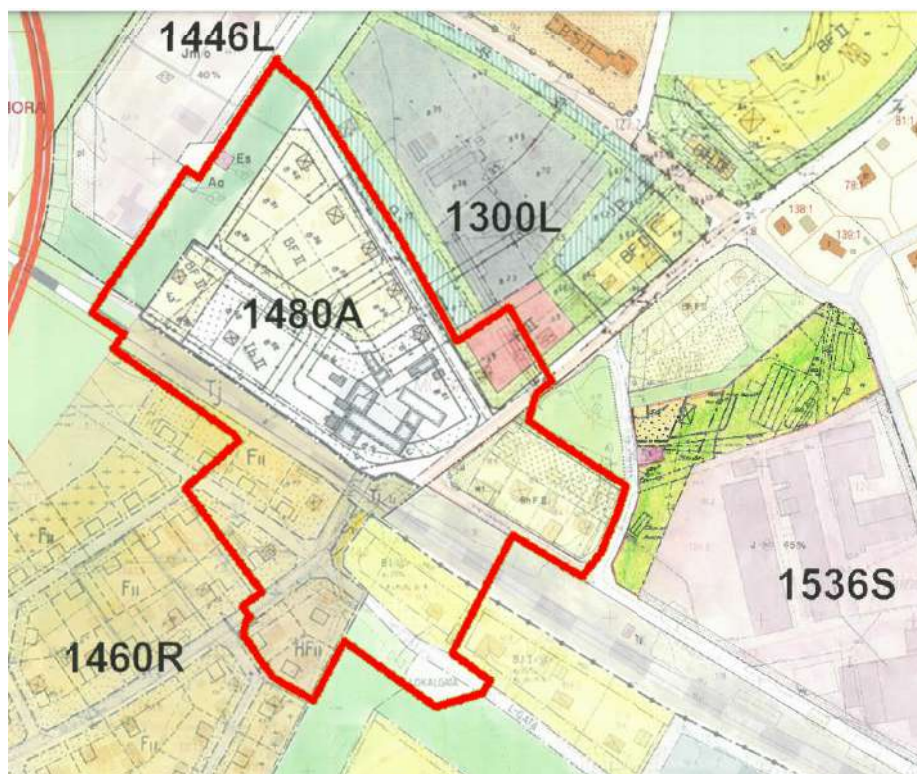
ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023



Figur 4 Gällande detaljplaner. beteckningarna avser kommunens plannummer.



Figur 5 Sammanställning av markanvändning enligt gällande detaljplaner. För tolkning av respektive plans planbestämmelser måste tillhörande teckenförklaring studeras i respektive planhandling.



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

Kommunala beslut

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 Mora by.



UPPHÄVANDE AV DETALJPLAN

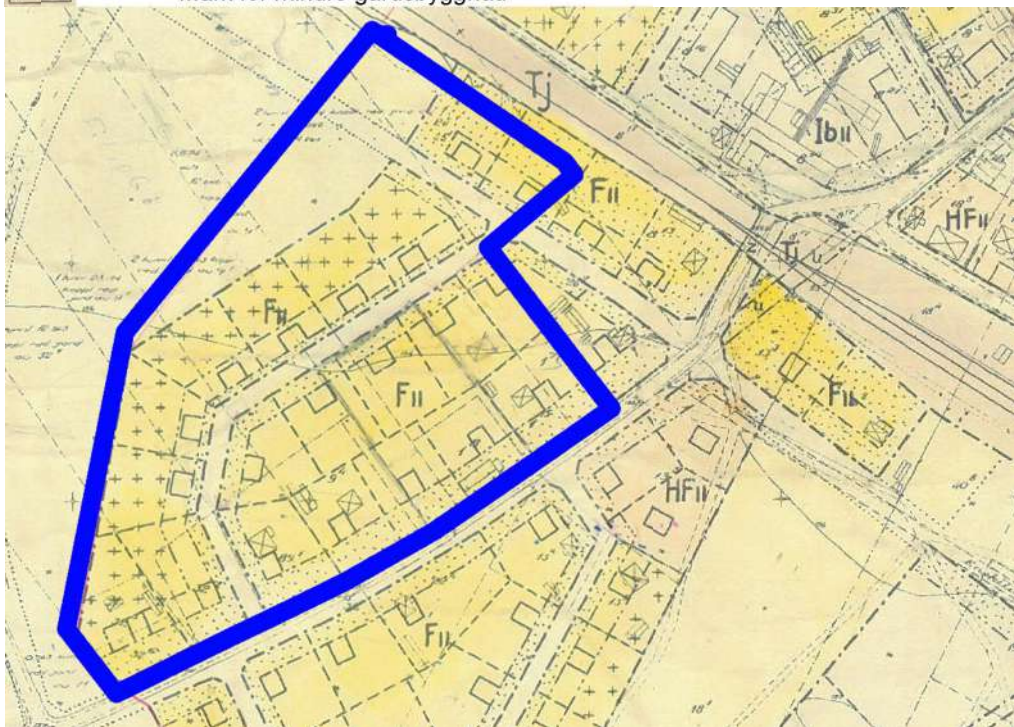
I samband med upprättande av ny detaljplan för att möjliggöra byggande av mötesspår i Mora by upphävs del av detaljplan (byggnadsplan) för del av Mora by, fastställd 13 januari 1951.

Upphävandet omfattar de delar av planen som ligger söder om järnvägen och norr om Morbyvägen som inte omfattas av nu aktuell detaljplan, se karta nedan.

Enligt gällande detaljplan kan nya bostadshus uppföras cirka 40 meter söder om järnvägen. För att nå dessa finns en ny väg planerad. Den befintliga bostadsbebyggelsen utmed norra delen av Morbyvägen överensstämmer till del inte med gällande detaljplan. Utbyggnad av planerad ny lokalväg är olämplig med hänsyn till befintlig bebyggelsestruktur.

Inom området gäller följande planbestämmelser:

F	Mark för bostadsändamål (fristående byggnadssätt)
II	Antal våningar
	Mark som ej får bebyggas
	Mark för mindre gårdsbyggnad



Figur 6 Blå linjen redovisar området där gällande detaljplan (byggnadsplan) för del av Mora by upphävs.



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

Samtliga avstyckade bostadsfastigheter är bebyggda förutom fastigheterna Mora 9:7 9:9 samt 141:1.

Upphävande av detaljplan för gällande detaljplan sker av den del som inte kommer att på ett planmässigt lämpligt sätt stämma överens med den nya detaljplanen för mötesspåret i Mora by, men där befintliga bostadsfastigheter i huvudsak är utbyggda.

Konsekvenser av upphävande av detaljplan

Planförfarandet upphävande av gällande detaljplan har valts för att inte försena pågående detaljplanearbete för att möjliggöra Trafikverkets projekt med att anlägga mötesspår i Mora by, jämfört med om en ny detaljplan hade tagits fram för det aktuella området. Detta projekt är en del av det strategiska arbetet med att öka kapaciteten på Dalabanan.

Valet av planförfarande innebär att den reglerade rättighet om hur kvartermark (bostadstomter) kan bebyggas upphör. Det innebär att framtida förändringar på bostadstomterna prövas enligt de generella bestämmelserna i plan- och bygglagen, som gäller för bebyggelse som inte är detaljplanelagd men som ligger inom sammanhållen bebyggelse. Det innebär att lämpligheten i planerad förändring av bebyggelsen på tomten prövas enligt de hänsynsregler som finns i 2 kapitlet plan- och bygglagen till exempel vad gäller byggnadens placering och utformning, risk för brand med mera. Krav på bygglov blir det samma som grundkravet inom angränsande detaljplanelagt område.

Eventuellt bildandet av nya bostadsfastigheter prövas normalt genom framtagande av ny detaljplan enligt detaljplanekravet i 4 kap 2 § plan- och bygglagen. Detta gäller inte tidigare ianspråktagen tomtmark eller om åtgärden bedöms var så begränsad att lämpligheten kan prövas i samband med bygglovsprövning.

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRESLAGNA FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER

All text under nedanstående rubrik berör den aktuella detaljplanen för mötesspår i Mora by.

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. 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.

Trafikverket arbetar med att ta fram en järnvägsplan. Våren 2017 och sommaren 2018 genomförde Trafikverket tidigt samråd i Mora by/Gustafs. Under våren 2019 har ytterligare ett samråd hållits. Under mars-april 2020 har granskningshandling för



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

järnvägsplan för Gustafs¹ - kapacitetshöjningar på Dalabanan varit ute för granskning hos kommunen, allmänheten och berörda fastighetsägare. Samtidigt förs en kontinuerlig dialog med företrädare för Sätters kommun.

Idag trafikeras sträckan av fjärrgående persontåg mellan Stockholm-Mora och Stockholm-Falun samt regionala persontåg och godståg. I nuläget trafikeras sträckan under årsmedeldygn med 18 persontåg och 15 godståg. Enligt järnvägsplanens utbyggnadsalternativ är den framtida prognosen under ett årsmedeldygn 33 persontåg och 23 godståg. Detta innebär en ökning med cirka 83 procent fler persontåg och med cirka 53 procent fler godståg.

För mötesspår Gustafs planerar Trafikverket att förlänga ett mötesspår för att möjliggöra samtidig infart för 750 meter långa samt hastigheter över 160 km/h på normalhuvudspåret. Enligt VGU ("Vägar och gators utformning", Trafikverket) får inte en vägkorsning med en järnväg med dubbelspår utformas som en korsning i plan mellan väg och järnväg. Därför kommer plankorsningen i Mora by, där Morbyvägen korsar järnvägen, att stängas. Istället anläggs en gång- och cykeltunnel under järnvägen. Även omkringliggande vägnät kommer att beröras av ombyggnationerna.

MARK OCH VEGETATION

Huvuddelen av planområdet är ianspråktagen tomtmark, vägmark eller järnvägsändamål. Tomtmarken är relativt glest bebyggd med uppvuxna trädgårdar, ofta med öppna, klippta gräsytor, rabatter och med större frukt- och lövträd.

Planområdet är flackt med bara någon meters höjdskillnad.

Det finns även skogsmark och annan naturmark som är planlagda som park- eller naturområden, se vidare under rubriken Friytor. Värdefulla naturmiljöer och biotopskyddade träd beskrivs närmare under rubriken Naturmiljö.

¹ Trafikverket benämner i sin planering mötesspåret som mötesspår Gustafs, medan kommunen använder beteckningen Detaljplan för mötesspår i Mora by i likhet med tidigare detaljplaner i Mora by.



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

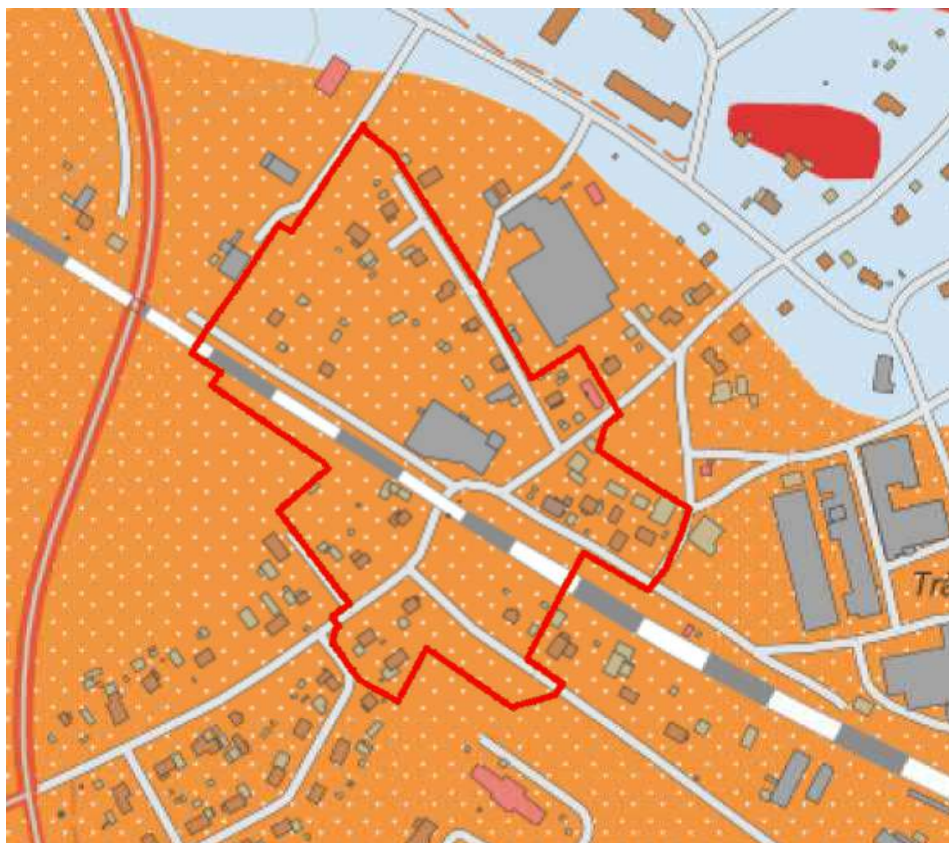
KS2019/0023



Inom bostadstomter och utmed vägarna finns gott om lövträd. Här är Stationsvägen österut från Morbyvägen

GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN

Enligt SGU:s jordartskarta utgörs marken inom planområdet av postglacial sand.



Figur 7 Jordarter enligt SGU:s jordartskarta



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

Inom planområdet finns äldre geotekniska utredningar/utlåtande:

- Väster Mora by, område för småindustriändamål. Scandiaconsult, 1982-07-04. Utredningen omfattar industriområdet väster om Färdvägen. Jordlagret består i huvudsak av lerig silt och mellansand. Den naturliga vattenavrinningen är dålig med grundvattennivån periodvis nära markytan.
- Planområde sydväst järnvägsstation, Gustafs. Scandiaconsult, 1982-01-21. Utlåtandet omfattar området söder om järnvägen ner mot väg 790. I en borrhäls punkt strax öster om Skogsvägen bestod jordlagret av siltig finsand överlagrad med mellansandig finsand.

Vid utbyggnad på icke tidigare bebyggd tomtplats ska inför kommande bygglov en geoteknisk undersökning göras för att bestämma val av grundläggningsmetod.

Inom järnvägsområdet varierar grundvattennivån från cirka 0,1 meters djup i söder utanför planområdet till cirka 5,5 meters djup i norr enligt Trafikverkets Projekterings PM Avvattning 2019-06-07. Trafikverket har påbörjat ytterligare mätningar av grundvattennivån i anslutning till planerad gång- och cykeltunnel (t₁).

Inom planområdet består marklagren av förhållandevis grovkorniga jordarter, vilket innebär att grundvattnet kan förorenas vid utsläpp eftersom det finns kort tid för sanering.

BEBYGGELSE

Befintlig bebyggelse

Bostäder

Huvuddelen av planområdet är bebyggt med småhusbebyggelse främst från cirka 1920-talet fram till slutet av 1900-talet. Bebyggelsen är huvudsakligen träbebyggelse i en till två våningar. Enstaka äldre byggnader finns.



Bebyggelse i korsningen Morbyvägen – Skyttevägen



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023



Bebyggelsen utmed Postvägen

Verksamheter

Vid Morbyvägens västra sida direkt norr om järnvägen finns en industribyggnad som till större delen är utbyggd efter brand under början av 1990-talet. I byggnaden finns bland annat industriföretaget CNC- Tekno Scandinavia AB.



Industribyggnadens fasad mot Morbyvägen



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023



Industribyggnaden vid järnvägsövergången

Museum

Vid Morbyvägens västra sida, strax norr om Postvägen, ligger Lundgrens museum. Mora by är en ort med en lång tradition av företagande och hantverk. Träindustrin har i närmare 120 år varit dominerande i Mora by, bland annat med tillverkning av ramlist, speglar, kornischer och snickerier. Museet berättar om ramlistindustrins historia.



Lundgrens museum



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

Planförslag – generell reglering av bostadsbebyggelsens omfattning m.m.

Bostäder – omfattning och utformning

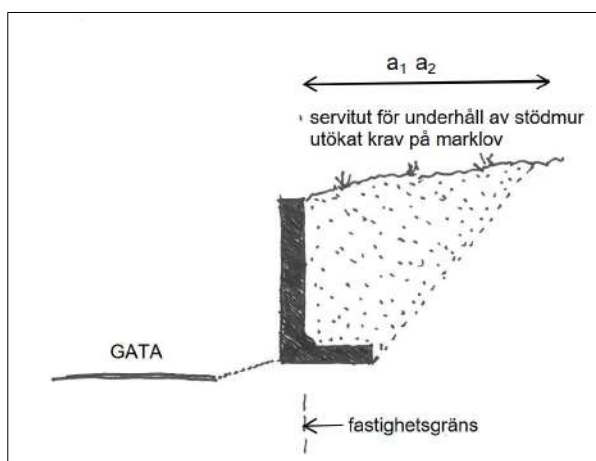
Bestämmelse om högsta byggnadshöjd på 6,5 meter för bostäder (B) bedöms motsvara dagens planbestämmelse om högst två våningar.

För att behålla dagens bebyggelsekaraktär med friliggande egnahem/villor (gällande planbestämmelse F bostadsändamål, friliggande byggnadssätt) införs en planbestämmelse om minsta fastighetsstorlek på 900 m² (d₁) och största byggnadsarea för bostadsbyggnad är 200 m² (e₁) förutom på fastigheten Mora 18:9 där i den totala byggnadsarean regleras till 270 m² (e₂). För att behålla karaktären av friliggande egnahemsbebyggelse införs planbestämmelse om att bostadsbyggnad ska placeras minst 4 meter från fastighetsgräns till angränsande bostadsfastighet (p₁), gäller inte för fastigheterna vid östra delen av Stationsvägen samt för Mora 8:5 och Mora 18:2.

Med hänsyn till hälsa och säkerhet införs även planbestämmelser som reglerar nybyggnad och väsentlig ombyggnad av bostäder samt skydd mot störningar, se vidare under rubrik Hälsa och säkerhet vad gäller Buller och Transporter av farligt gods.

Ändrad lovplikt och rättighetsområden vid stödmur/spont

För kvartersmark som gränsar mot gata där stödmur eller spont ska anläggas införs dels ändrad lovplikt som innebär att marklov krävs även för ändring av marknivå med mer än 2 decimeter (a₁), dels servitut avseende rätt till underhåll av stödkonstruktion, dvs stödmur eller spont (a₂). Se principskiss nedan. Även utfartsförbud införs på de delar där stödmur eller spont ska uppföras.



Figur 8 Principskiss på sektion för stödmur på gatumark mot angränsande tomt



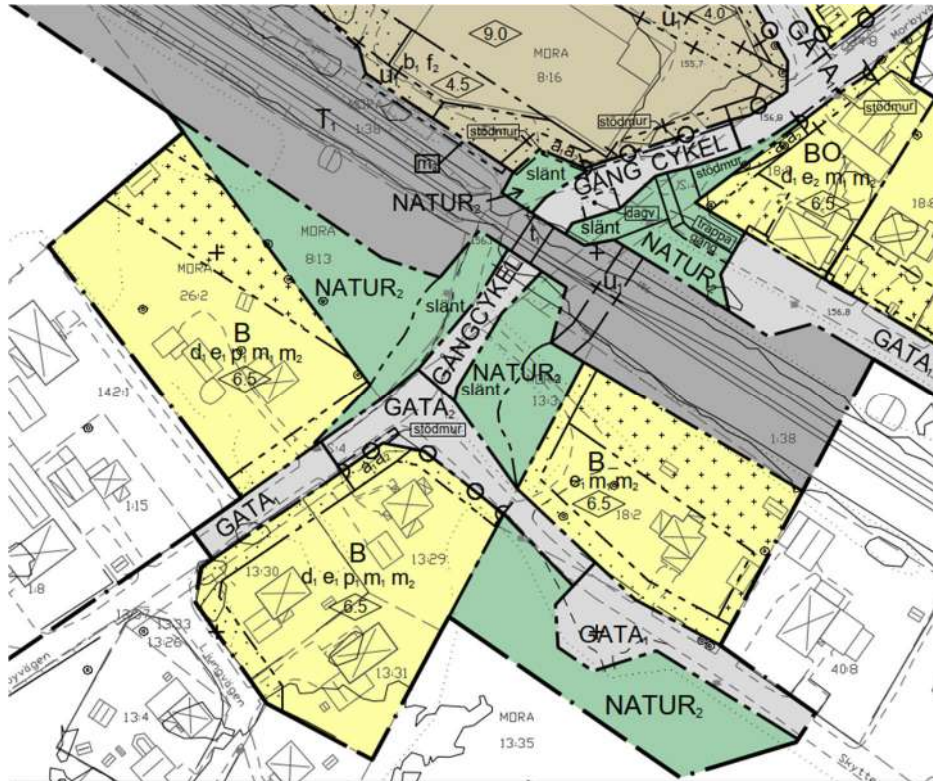
SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

Planförslaget – bostäder (B) söder om järnvägen



Figur 9 Utdrag ur aktuell detaljplan söder om järnvägen

Den bebyggda bostadsfastigheten Mora 8:13 har lösts in av Trafikverket och planläggs i aktuell detaljplan dels som mark för järnvägsändamål (T₁) med utrymme för bullervall i enlighet med järnvägsplanen, dels som naturmark (NATUR).

Den obebyggda fastigheten Mora 13:3, som i gällande detaljplan är planerad för bostadsändamål, planläggs som naturmark (NATUR) med slänt för att möjliggöra anläggandet av den planskilda passagen under järnvägen.

Övriga bebyggda bostadsfastigheter inom denna del av planområdet planläggs för bostadsändamål (B). Planförslaget anpassas till gällande fastighetsindelning för Mora 26:2, förutom i öster där del av fastigheten tas i anspråk för naturmark för anslutning mot den planskilda passagen av järnvägen. I gällande detaljplan finns en ny väganslutning planerad över del av Mora 26:2, vilken utgår i nu aktuell detaljplan.

Enligt gällande detaljplan får fastigheterna Mora 13:29, 13:30 och 13:31 även användas för handelsändamål. Ingen av fastigheterna nyttjas idag för detta ändamål, varför den aktuella detaljplanen enbart redovisar bostadsändamål (B) som markanvändning.

En mindre del av fastigheten Mora 13:29 berörs av planbestämmelse (a₂) som reglerar markens nyttjande i anslutning mot Morbyvägen. Bestämmelser införs med anledning av den stödmur som behöver anläggas på gatumarken. Planbestämmelse (a₁) införs för ändrad lovplikt vad gäller ändring av marknivå med mer än två decimeter samt för underhåll av stödmur, se ovan under rubriken - generell reglering av bostadsbebyggelsens omfattning m.m.



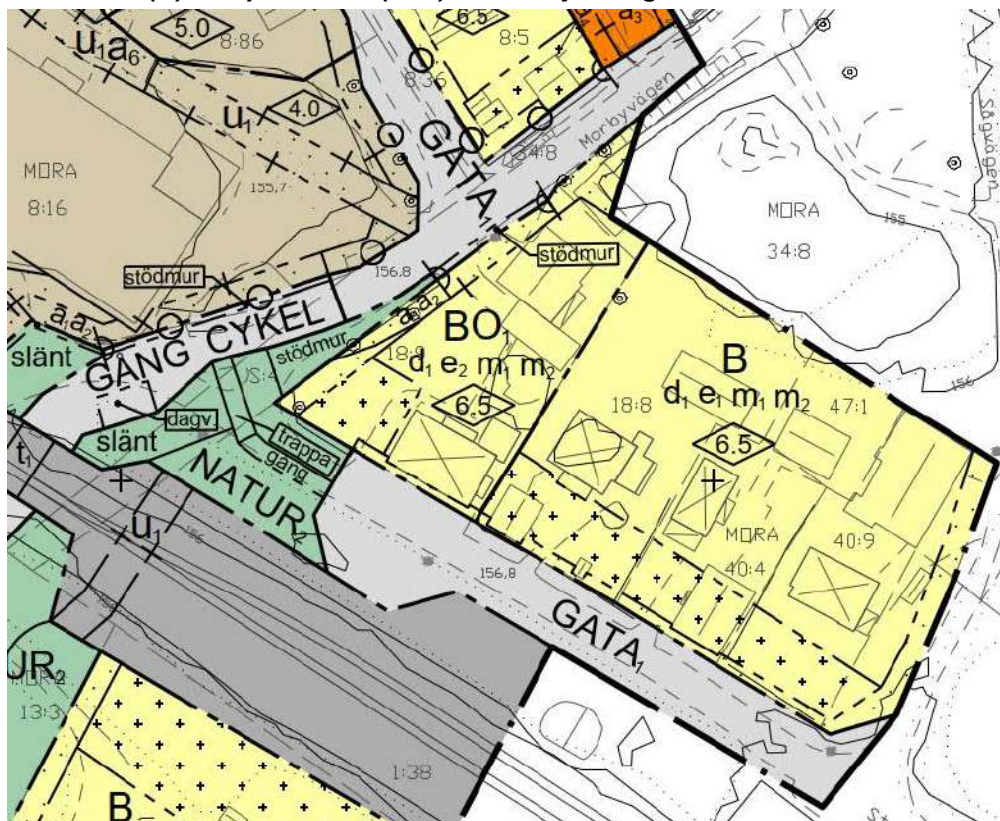
SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

Planförslaget – bostäder (B) och pensionat (BO₁) norr om järnvägen



Figur 10 Utdrag ur aktuell detaljplan norr om järnvägen utmed Stationsvägen öster om Morbyvägen

Den befintliga bostadsbebyggelsen utmed Stationsvägen öster om Morbyvägen planläggs i aktuell detaljplan för bostadsändamål (B). I gällande detaljplan så får bostäder och även handelsverksamhet (HF) uppföras här. Ingen handelsverksamhet bedrivs idag på dessa fastigheter, varför den aktuella detaljplanen enbart redovisar bostadsändamål (B) som markanvändning.

På fastigheten Mora 18:9 finns bed & breakfast-verksamhet varför även användningsbestämmelse för bostad (B) och därutöver möjlighet för pensionat, vandrarhem (O₁).



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

Planförslag – verksamheter m.m. (Z)

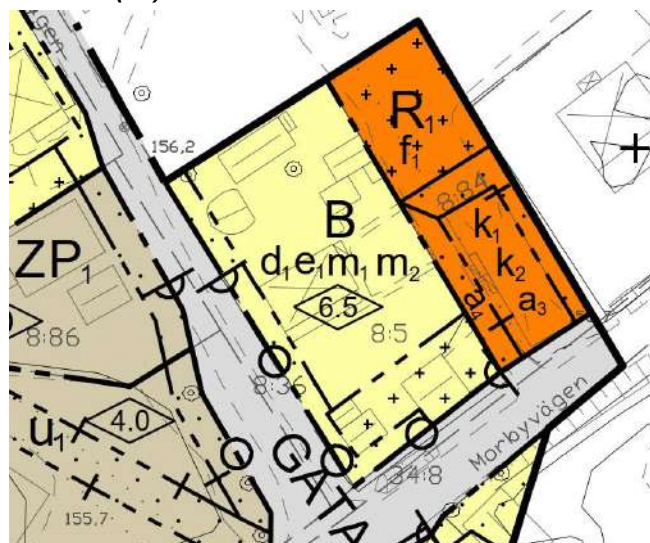
Den befintliga industribyggnaden på fastigheten Mora 8:16 planläggs för verksamheter (Z)², se karta föregående sida. Kringliggande fastigheter som i gällande detaljplan är planlagda för hantverks- och industriändamål (Mora 8:49 och del av Mora 8:52) planläggs i aktuell detaljplan för verksamheter (Z) och till viss del även som vändplan på allmän plats (GATA₁). Pågående markanvändning, som är bostadsändamål på fastigheten Mora 8:49, kan tills vidare fortgå. Dock kan bygglov inte medges till förändringar inom fastigheten så länge som den nyttjas för bostadsändamål, eftersom den är planstridigt då fastigheten planläggs för verksamheter (Z) i likhet med gällande detaljplan. Fastigheten Mora 8:86 får ny tillfart via förlängning av Färdvägen och planläggs för både verksamheter och parkering (ZP₁) med hänsyn till befintliga garage. Även fastigheten Mora 8:20 planläggs för verksamheter (Z).

Fastigheten Mora 8:16 får enligt planförslaget delvis ny utformning på grund av den planskilda korsningen av Morbyvägen och anläggandet av ny skyddsväxel med stickspår i samband med Trafikverkets utbyggnad av mötesstationen. Tillfart till fastigheten sker via förlängning av Färdvägen.

Högsta tillåtna byggnadshöjd för verksamheter (Z) är 9,0 meter, förutom den del av byggnaden som ligger närmare än 30 meter till järnvägsspår där högsta tillåtna byggnadshöjd är 4,5 meter. För den del av byggnaden som ligger närmare än 30 meter från spårmitt införs planbestämmelse om att utrymningsväg ska finnas på fasad som inte vetter mot järnvägen (f₂) och att ventilationen ska utföras med avstängningsbar funktion (b₁).

För byggnader inom område för parkering och verksamheter (ZP₁) är högsta tillåtna byggnadshöjd 5,0 meter.

Planförslag – museum (R₁)



Figur 12 Utdrag ur aktuell detaljplan norr om järnvägen, vid Morbyvägen

² Med planbestämmelsen Z avses områden för service, lager, tillverkning med tillhörande försäljning, handel med skrymmande varor och andra verksamheter av likartad karaktär med begränsad omgivningspåverkan.



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

Befintlig museibygnad på fastigheten Mora 8:84 planläggs som museum (R₁). För byggnaden införs varsamhetsbestämmelser om att byggnadens karaktärsdrag vad gäller fasad- och takmaterial samt färgsättning ska bibehållas (k₁) liksom att fönsterutformning ska bibehållas med hänsyn till dess form, placering, indelning och proportioner (k₂). Samtidigt har ändrad lovplikt införts om att bygglov även krävs för ändring av fasad och fönsterutformning (a₈).

Konsekvenser – bebyggelse

Söder om järnvägen

Trafikverket har löst in bostadsfastigheten Mora 8:13. Den obebyggda fastigheten Mora 13:3 ska lösas in av kommunen. I övrigt följer planförslaget i stort befintlig fastighetsindelning.

En mindre del av sydöstra delen av fastigheten Mora 26:2 planläggs som allmän platsmark, NATUR₂, för anslutning till gatumarken som lutar ner mot gång- och cykeltunneln under järnvägen.

För fastigheten Mora 13:29 föreslås ändring/utökning av fastighetsgräns så att gränsen i princip ansluter till befintligt staket.

Bostadstomten på fastigheten Mora 18:2 få i princip samma omfattning som i gällande detaljplan, men en mindre del i öster ska lösas in för järnvägsändamål (T₁) med utökning av befintlig bullervall.

Anläggandet av stödmur i anslutning till del av fastigheten Mora 13:29 innebär dels tillfälligt intrång på fastigheten i samband med anläggande av muren, dels förändring av marknivån i anslutning till lokalgata och därmed vissa restriktioner vad gäller marknivåer, placering av byggnader och krav på marklov närmast gatumarken.

Norr om järnvägen

Planförslaget följer i stort befintlig fastighetsindelning, men mindre justeringar görs utmed Postvägen, vilket i stor innebär att planen anpassat till befintliga förhållanden. Den planlagda, ej utbyggda nya gatan från Postvägen sydväst in i kvarteret utgår.

Postvägen ansluts mot Färdvägen, vilket underlättar servicetransporter för post och sophantering.

Pågående markanvändning, bostadsändamål, på fastigheten Mora 8:49 kan tills vidare fortgå, men bygglov kan inte medges till förändringar inom fastigheten så länge som den nyttjas för bostadsändamål, vilket är planstridigt eftersom fastigheten planläggs för verksamheter (Z) i likhet med gällande detaljplan.

Befintlig verksamhet på fastigheten Mora 8:16 kan fortgå och utvecklas alternativt kan ytterligare någon verksamhet lokaliseras till angränsande fastigheter som är planlagda för verksamheter (Z). Tillfart till fastigheten kommer att ske västerifrån via den nya väganslutningen som byggs från Färdvägen.



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

Införandet av varsamhetsbestämmelser för befintlig museibygnad på fastigheten Mora 8:84 ger ökade möjligheter att på sikt bevara byggnadens äldre karaktärsdrag som är en viktig del i förståelsen av Mora bys historia.

Bebyggelsens omfattning

Planbestämmelserna som reglerar bebyggelsens omfattning bedöms i stort motsvara gällande planbestämmelser och befintliga bebyggelseförhållanden.

NATURMILJÖ

Utmed Morbyvägens sydöstra sida, utmed fastigheterna Mora 18:9 och Mora 34:8 finns en rad av lövträd av olika arter och storlek, som bildar en enkelsidig allé och därmed är biotopskyddade enligt 7 kap 11§ miljöbalken. Allén fortsätter ett tiotal meter in på Stationsvägen. Definitionen på en biotopskyddad allé är enligt bilaga 1 till förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m." 5 §:

"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."

Dispens krävs för avverkning av alléträd samt för övriga åtgärder som kan riskera att skada träden. Ansökan om dispens skickas till Länsstyrelsen. Inom det område som järnvägsplanen omfattar ska de biotopskyddade miljöer hanteras i järnvägsplanen. I samband med anläggande av gång- och cykeltunneln under järnvägen kommer både Morbyvägen och Stationsvägen att byggas om på ett sådant sätt att träden inte kan behållas. Trafikverket kommer även att genomföra ett trädskyddsprojekt inom området, det vill säga träd som står inom 20 meter från järnvägen avverkas för att inte nedfallande träd ska orsaka störningar och stopp i tågtrafiken. Detta innebär att biotopskyddade träd kan komma att beröras. I samband med ansökan om nedtagning av biotopskyddade träd kan kompensationsåtgärder regleras. Kommunen anser att sådan kompensationsåtgärd sannolikt får förläggas utanför planområdet, t.ex. utmed Sägvägen eller längre österut på Stationsvägen.

Trafikverkets fastighet utmed södra delen av Stationsvägen, driftsplats Gustafs, består av igenväxningsmark med bland annat ung tall samt av en ruderatmark som till stor del består av sand. I utredning från ECOCOM om Hänsynsplan Gustafs – inför anläggande av skyddsväxel 2017-10-25 anges den del som ingår i detaljplanen som område med naturvärde (orange färg). Naturvärdet är till största delen knuten till öppen sand. Det är därför positivt med viss påverkan och slitage.

Öster om planområdet finns område utan särskilda naturvärden (grönt) och ytterligare öster ut ett område med höga naturvärden samt forskningsyta (rött). Där pågår ett forskningsförsök som finansieras av Trafikverket och leds av forskare vid Centrum för biologisk mångfald. Studien syftar till att utreda effekter av olika metoder för slybekämpning och hur dessa metoder påverkar den biologiska mångfalden, främst med avseende på kärlväxter och insekter.

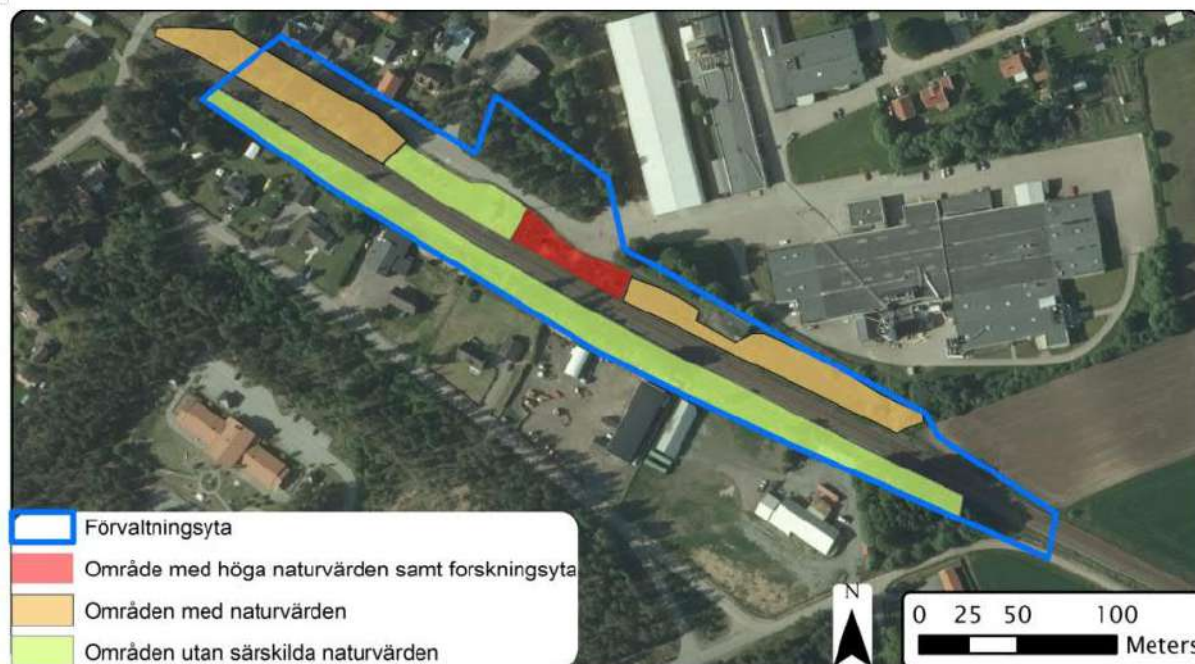


SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023



Figur 13 Illustration över naturvärdena inom Trafikverkets fastighet, utdrag ur ECOCOM:s utredning

Den sandiga marken inom planområdet innebär att det finns möjligheter att både skapa och förstärka naturvärden kopplade till öppna varma sandmiljöer. Exempelvis behöver många ovanligare bin och andra steklar miljöer av detta slag. Det är därför eftersträvansvärt att skapa och förstärka tillgången på miljöer med öppen solvarm sand som med viss frekvens av störning hålls öppen. Det kan till exempel ske i slänterna till gång- och cykeltunneln, i vägkanter och inom järnvägsområdet.

Planbestämmelsen för den sandiga naturmarken (NATUR₂) förtydligas att det är naturmark, huvudsakligen ruderatmark med inslag av lövträd. Ruderatmark benämns ofta skräpmark som störs av mänsklig verksamhet. Detta gör att marken ligger öppen, utan täckande växtlighet, under stora delar av tiden. Ruderatmarker är bra grogrund för växter som specialiserat sig på kort livscykel och intensiv förökning, sådana växter som ofta benämns som ogräs. Denna biotop är lämplig för att gynna de arter (bland annat vildbin) som finns i området längs järnvägen. Många insekter är beroende av en viss areal lämplig livsmiljö i landskapet samt fungerande spridningskorridorer. Ökningen av arealen mer öppen sandmark genom naturvårdsåtgärderna i detaljplanen kan därför ge positiva effekter även på forskningsytans naturvärden.

Inom samma område finns även ett antal av äldre tallar och lindar, som har naturvärde, men flera av dessa träd kan komma att omfattas av Trafikverkets trädsäkring, det vill säga att träd avverkas inom 20 meter från spåret. Åtgärden kan även behöva ske utmed järnvägen.

I västra delen av planområdet utmed Färdvägen och dess förlängning finns skogsmark som är planlagd som naturområde, skog (NATUR₁).



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

Konsekvenser – naturmiljö

Vid byggande av den planskilda korsningen mellan Morbyvägen och järnvägen kommer befintliga alléträd utmed Morbyvägens östra sida och Stationsvägens sida att måste tas ned. Fällning av biotopskyddade träd villkoras vanligen med återplantering i allé på samma plats eller på annan plats i närområdet. Återplantering av trädallé får dock sannolikt i detta fall ske utanför planområdet.

En skötsel av slänterna runt gång- och cykeltunneln, samt randområden längs järnvägen och vägkanter enligt detaljplanens intentioner kommer att leda till högre andel miljöer med öppen sand eller torräng med nektar- och pollenrika växtarter. Tillsammans med faunadepåerna och åtgärder utanför planområdet kommer detta att stärka livsförutsättningarna för bland annat ovanligare bin och andra steklar.

Detaljplanen berör inte området med höga naturvärden eller forskningsytan inom Trafikverkets fastighet, men planen gränsar mot forskningsytan. Planförslaget innebär inga förändringar i markanvändningen i gräns mot forskningsytan gentemot pågående markanvändning och gällande detaljplan.

Enligt järnvägsutredning har Trafikverket krav på trädsäkring, det vill säga att avverkas träd inom 20 meter från spåret, kan även behöva ske utanför denna zon, för att minska risken för olyckor, störningar i trafiken och skador på järnvägen på grund av fallande träd. Detta innebär att de stora träden, med bland annat äldre värdefulla tallar och lindar, utmed östra delen av Stationsvägen kommer att tas ned. Vid nedtagning av äldre träd bör de placera i en faunadepå, exempelvis på naturmarken nära förskolan söder om Skyttevägen eller på andra lämpliga platser.

På del av område med utpekade naturvärden kommer vändplan för Stationsvägen att anläggas, vilket till del kommer att i viss mån påverka och fragmentera grönstråket utmed järnvägen.

Skogen i Färdvägens förlängning söderut, som kommer att tas i anspråk för vägutbyggnad, är översiktligt naturvärdesinventerad och har inte bedömts ha några mer specifika naturvärden.

FRIYTOR

Utmed Färdvägen finns planlagd parkmark som består av låglänt skogsmark, med gles tall och björkskog med inslag av gran. Området sträcker sig ner till järnvägen och norra delen av Stationsvägen och gränsar mot bland annat bebyggelsen utmed Postvägen. Området är låglänt och delvis dikat.



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023



Naturmarken utmed Färdvägen

Skogspartiet utmed Färdvägen sträcker sig delvis in mellan befintlig bebyggelse utmed norra delen av Stationsvägen respektive bebyggelsen utmed Postvägen. Växtligheten här består huvudsakligen av relativt tät barrskog, delvis låglänt. Detta skogsparti är i gällande detaljplan planlagt som bostadsmark, för hantverks- och småindustriändamål samt som allmän plats för en ny gatusträckning.

Utmed Stationsvägen öster om Morbyvägen finns befintlig naturmark mellan vägen och inhägnaden av järnvägen, se närmare beskrivning under rubriken Natur. Hela området är i gällande detaljplan planlagt för järnvägsändamål.

Direkt söder om järnvägen i anslutning till östra delen av Morbyvägen finns ett litet skogsparti med främst barrträd med inslag av björk och asp på en mindre obebyggd bostadsfastighet



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023



Skogsdungen mot järnvägen i korsningen Morbyvägen - Skyttevägen

Den planlagda naturmarken söder om Skyttevägen består av sandig mark bevuxen med ung björkskog samt gran. Den ingår i ett sammanhängande grönstråk som knyter samman bostadsenklaverna i omgivningen med varandra, med förskolan sydost om planområdet samt med idrottsplatsen vid Förgyllarvägen.



Skogsparti vid befintlig vändplan på Skyttevägen

I nordost gränsar planområdet mot ett större grönområde, delvis med inslag av trädvegetation, där det finns en iordningställd lekplats, som ligger mellan Morbyvägen och Sågvägen.



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

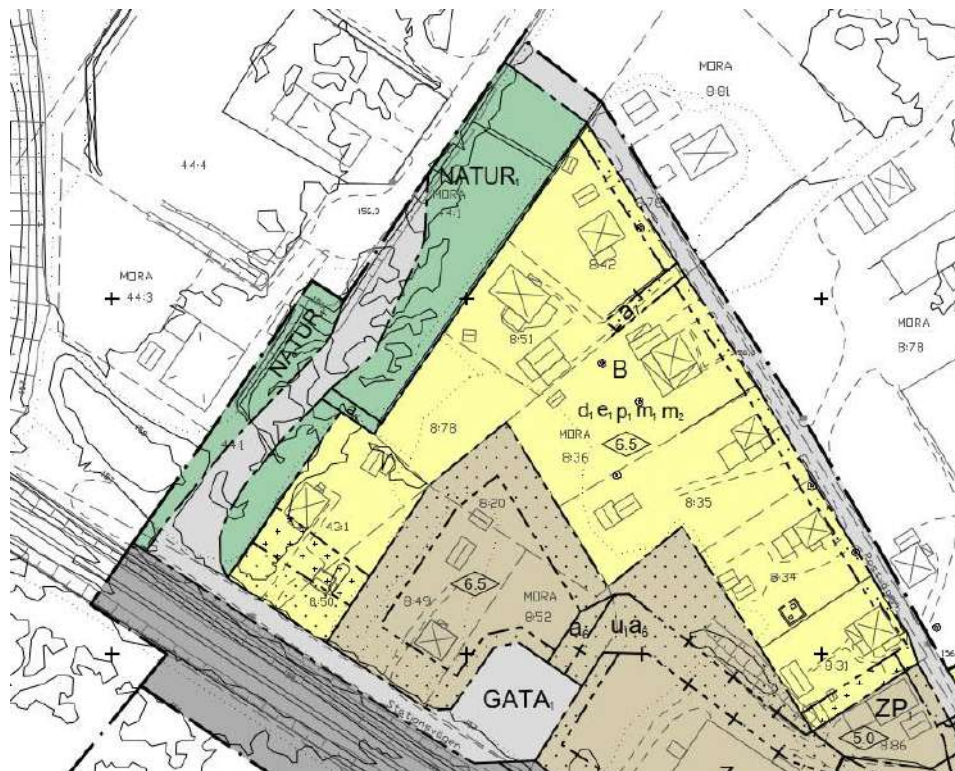
KS2019/0023



Befintlig lekplats vid Sågvägen nordost om aktuellt planområde

Planförslaget

Förlängning av Färdvägen föreslås dras över befintlig skogsmark, som i gällande detaljplan är planlagd som parkmark, ner till nuvarande Stationsvägen. En vändplan planeras på fastigheten Mora 8:52. Detta område är i gällande detaljplan planlagt för hantverks- och småindustriändamål.



Figur 14 Utdrag ur aktuell detaljplan avseende Färdvägens förlängning



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

Den befintliga skogsmarken i anslutning till befintlig bostadsbebyggelse och industri-/verksamhetsbebyggelse i kvarteret mellan Postvägen och Stationsvägen planläggs även fortsättningsvis för bostäder (B) respektive verksamheter (Z).

Efter samrådet har planområdet utökats så att en mindre del (ca 129 m²) av parkmarken, som ligger norr om planen mellan Morbyvägen och Sågvägen, överförs till fastigheten 18:9 för att möjliggöra fortsatt infart från Morbyvägen till denna fastighet.

Skogspartiet direkt söder om järnvägen, öster om Morbyvägen, som i gällande detaljplan är planlagd för bostäder, planläggs som naturmark (NATUR), men en stor del av området kommer att släntas (slänt) ner mot gång- och cykeltunneln (t₁) under järnvägen. Slänten kan med fördel utformas med partier av öppen sand med omgivande ängsmark, se beskrivning under Naturmiljö angående dessa naturvärden.

Konsekvenser – friytor

Planförslaget innebär att delar av naturmarken utmed Färdvägen tas i anspråk för ny anslutningsväg till bebyggelsen utmed norra delen av Stationsvägen samt anslutning mot Postvägen.

Skogspartiet direkt söder om järnvägen, öster om Morbyvägen i anslutning till Skyttevägen, säkerställs till del genom planen som allmän platsmark (NATUR), men västra delen av området omformas till slänt mot den nya passagen under järnvägen. Om slänterna utformas med partier med öppen sand kan de fungera som biotop för vildbin och andra steklar.

Utvidgning av befintlig vändplan på Skyttevägen tar delvis i anspråk naturmark/-friyta. Även här kan med fördel öppna sandytor tillskapas.

I övrigt sker inga nämnvärda förändringar av befintliga friytor i förhållande till gällande detaljplan.

GATOR, TRAFIK OCH PARKERING

Gator och trafik

Den norra delen av planförslaget nås idag via Soldatvägen, som har skyltad hastighetsgräns 40 km/h. Till den ansluter Färdvägen respektive Morbyvägen. Morbyvägen går genom hela planområdet från norr till söder och vidare ut till väg 790. Färdvägen är en återvändsgata som försörjer ett mindre verksamhets-/småindustriområde i västra delen av Mora by. Både Färdvägen och Morbyvägen har skyltad hastighetsgräns 30 km/h. Morbyvägen har ett trafikflöde på cirka 450–550 fordon per årsmedeldygn (mätår 2019).

Morbyvägen är smal och saknar trottoarer och särskilda ytor för cykeltrafik inom planområdet. Idag är Morbyvägen skyltad som tillfartsväg till industrierna öster om planområdet. Den används också som tillfart till industribyggnaden som ligger vid korsningen Morbyvägen/Stationsvägen/järnvägen. Stationsvägen längs med järnvägens norra sida har skyltad hastighetsgräns 30 km/h och österut från Morbyvägen ett trafikflöde på cirka 400 fordon per årsmedeldygn (mätår 2019).



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

Söder om järnvägen ansluter dels Skogsvägen-Ljungvägen som är en kort bostads-slinga, dels Skyttevägen som utgör förbindelse mot bland annat idrottsområdet vid Förgyllarvägen, där också anslutande vägförbindelse finns till Mora by förskola. Alla dessa gator har skyltad hastighetsgräns 30 km/h förutom Förgyllarvägen som har skyltad hastighetsgräns 40 km/h. Skyttevägen har ett trafikflöde på cirka 200 fordon per årsmedeldygn (mätår 2019) på sträckan närmast Morbyvägen.

Postvägen är en mycket smal återvändsgata/lokalgata med skyltad hastighetsgräns 30 km/h som saknar vändplan.

Planförslaget

Planförslaget innebär att Morbyvägen stängs för genomfart av biltrafik över järnvägen. Det innebär att biltrafik norr respektive söder om järnvägen i fortsättningen måste färdas via väg 790 för att nå den södra respektive norra delen av Mora by.

Industritrafiken till träindustrierna öster om planområdet avses fortsättningsvis gå via Industrivägen och svänger in på Fabriksvägen, eftersom anslutningen mellan Morbyvägen och Stationsvägen stängs på grund av nivåskillnader vid byggandet av en gång- och cykeltunnel under järnvägen, se nedan under rubriken Gång- och cykeltrafik.

Morbyvägen planläggs som lokalgata (GATA₁), förutom den del som byggs om till gång- och cykeltunnel (GÅNG CYKEL). Korsningen mellan Morbyvägen och Skyttevägen utformas till gångfartsgata (GATA₂), vilket innebär att det råder väjningsplikt mot gående, att fordon ska framföras i gångfart och att parkeringsförbud råder. Avsikten är att främst möjliggöra för att servicefordon såsom renhållningsfordon, snöplog och brevbärare kan tas sig fram genom området.

Skyttevägen är i gällande detaljplan planlagd som lokalgatan. Aktuell plan innebär att placeringen av den planlagda vändplanen anpassas till befintliga förhållanden (dvs något längre västerut i förhållande till gällande detaljplan).

Ny anslutningsväg, lokalgata, byggs från Färdvägen söder ut mot Stationsvägen och avslutas med en vändplan i anslutning till industrifastigheten Mora 8:16 som därmed får en ny tillfart i samband med att befintlig anslutning mot Morbyvägen stängs. Från denna vändplan får även fastigheten Mora 8:86 en ny anslutning via servitut över fastigheten Mora 8:16.

Postvägen får en ny anslutning mot Färdvägen, för att säkerställa att fastigheterna utmed gatan kan nås av servicefordon för till exempel hämtning av hushållssopor och postutdelning. I dag saknas vändplan.

Konsekvenser – gator och trafik

För att uppskatta hur ett genomförande av planen påverkar trafikmängderna på de viktigaste gatorna i och i närheten av planområdet har en uppskattning gjorts av omfördelning av trafiken till följd av stängning av Morbyvägens plankorsning med järnvägen och följdförändringar av det kommunala gatunätet. Som underlag till bedömning av förändringarna i trafikflöden har en trafikmätning genomförts på ett antal mätpunkter under vågen/försommaren 2019, se Figur 15.



När plankorsningen Morbyvägen/järnvägen stängs bedöms följande omfördelning av biltrafik ske, se Tabell 2:

- trafikflödet på väg 790 ökar till följd av att all trafik mellan norra och södra delarna av Mora by som idag går på Morbyvägen leds om via den statliga vägen. På de flesta delavschnitt av Morbyvägen söder om Soldatvägen minskar därför trafikflödet markant. Kvar blir framför allt trafik till lokala målpunkter såsom bostäder i närheten till järnvägen.
- trafikflödet ökar på stråken Morbyvägen-Sågvägen respektive Industrivägen till följd av att Stationsvägens anslutning mot Morbyvägen stängs. Stationsvägens industritrafik flyttas över till Sågvägen och Industrivägen. På Stationsvägen blir endast kvar trafik till befintliga bostadsfastigheter.
- trafikflödet på Skyttevägen (direkt öster om Morbyvägen) minskar till följd av att nuvarande trafik mellan målpunkter på södra sidan av järnvägen (t.ex. idrottsplats, förskola och bostäder) och målpunkter på norra sidan av järnvägen (t.ex. bostäder och Enbacka tätort med bostäder och skola) istället leds via väg 790.

Som en indirekt konsekvens av plankorsningens stängning öppnas Postvägens västra ände för anslutning med biltrafik till/från Färdvägen. Den nya anslutningen bedöms endast komma att användas av trafik till bostäderna längs Postvägen samt av så kallad nyttotrafik i form av bland annat servicefordon för hämtning av hushållssopor och postutdelning. Nyttotrafiken trafikerar Postvägen redan idag, men måste idag backa ut längs hela Postvägen alternativt vända på kvarteretsmark för att kunna köra tillbaka ut till Morbyvägen, eftersom det inte finns någon planlagd vändplan för dessa typer av fordon. Planförslaget möjliggör att dessa fordon inte behöver vända på kvarteretsmark eller backa tillbaka till Morbyvägen utan kan åka direkt ut på Färdvägen efter uträttat ärende längs Postvägen. Vissa av de boende längs Postvägen kommer troligtvis att välja att färdas via Färdvägen och in via den nya västliga anslutningen till Postvägen istället för att använda den nuvarande östliga anslutningen via Morbyvägen, vilket kan bero på både var längs Postvägen de bor och från vilket håll de anländer till Mora by. På grund av detta kan bostäder längst västerut längs Postvägen uppleva att något fler fordon passerar på Postvägen utanför deras fastighet än det gör idag. Antalet trafikrörelser på Postvägen som helhet blir dock ungefär lika många som idag. Kommunen har inlett dialog med de boende utmed Postvägen angående eventuella behov av åtgärder för att begränsa trafiken. Utöver nyttotrafik till fastigheterna utmed Postvägen tilläts inte övriga tunga fordon.

Sammantaget bedöms inte planförslaget medföra kapacitetsproblem på berörda gator och vägar eller olägenheter för närboende.



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023



Figur 15 Mätpunkter för mätning av trafikflöden. Numrering hänvisar till tabell 1. Röda linjer är mätningar 2019 på kommunala gator och blå linje är mätning 2011 på statlig väg.

Tabell 2 Uppskattning av förändrade trafikflöden vid ett genomförande av detaljplanen

Gata/väg	Numrering på karta i Figur 15	Dagens trafikflöde	Trafikflöde uppräknat till år 2040	Trafikflöde uppräknat till år 2040 + omfördelning pga. stängd plankorsning
Morbyvägen (mellan Soldatvägen och Sägsvägen)	1	560	640	585 ³
Morbyvägen (mellan Postvägen och Stationsvägen)	6	455	540	0
Postvägen	8	130	150	150
Morbyvägen (mellan järnvägen och Skyttevägen)	2	520	600	0
Industrivägen (mellan Morbyvägen och Byvägen)	5	435	530	760
Stationsvägen (mellan Morbyvägen och Sägsvägen)	3	390	455	45
Skyttevägen (direkt öster om Morbyvägen)	4	195	255	55
Väg 790 (mellan Soldatvägen och Morbyvägen)	7	810	1 000	1 600

³ Hänsyn har inte tagits till eventuell omfördelning av trafikrörelser mellan östra och västra delen av Postvägen till följd av ny anslutning av Postvägen till Färdvägen. Det är möjligt att trafikflödet på denna del av Morbyvägen kan komma att minska något och att trafikflödet på Färdvägen istället kan komma att öka något. Detta har dock inte utretts inom ramen för detta planarbete då konsekvenserna av en sådan eventuell omfördelning bedöms som liten.



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

Gång- och cykeltrafik

Inom planområdet finns idag ingen separerad gång- och cykelväg. Fotgängare och cyklister är hänvisade till att använda gatornas körbanor för biltrafik. Utanför planområdet finns cykelbana⁴ längs väg 790:s norra sida som ansluter till Morbyvägen strax öster om korsningen Morbyvägen/väg 790 samt längs norra sidan av Soldatvägen som förbinder Soldatvägen med trafikplats väg 70/väg 790 och Storhaga.

Sätters kommun har anlagt en bymiljöväg längs Morbyvägen från Industrivägen ner till väg 789 i Enbacka. En bymiljöväg innebär att befintligt gaturum utformas som en delad yta för där både skyddade och oskyddade trafikanter vistas. Grundtanken är att utrymmet ska inbjuda till mänsklig vistelse och rörelse och att utrymmet ska regleras med särskilda trafikregler. Bymiljövägen är en viktig länk för att skapa en säker skolväg för barn i Gustafs, mellan byarna Mora by och Enbacka.

Planförslaget

När den nuvarande plankorsningen Morbyvägen/järnvägen stängs till följd av genomförandet av mötesspår på Dalabanan byggs en ny planskild korsning med järnvägen för gång- och cykeltrafik, i form av en gång- och cykeltunnel (t₁), för att fortsatt förbinda Morbyvägen på norra och södra av järnvägen med varandra för fotgängare och cyklister. I övrigt är oskyddade trafikanter även i fortsättningen hänvisade till att färdas i blandtrafik tillsammans med biltrafiken på gatorna inom planområdet.

Konsekvenser – gång- och cykeltrafik

Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter förbättras när korsningen med järnvägen blir planskild samtidigt som biltrafiken, som en följd av stängningen, minskar längs Morbyvägen och på flera anslutande gator. Även tillgängligheten för oskyddade trafikanter förbättras då bomfällning inte längre förekommer utan gång- och cykelförbindelsen blir mer tillförlitlig i restid. Rätt utformad kan även den nya passagen med järnvägen bli tryggare för oskyddade trafikanter.

Utformningen av den nya gång- och cykeltunneln 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. Genom bredd och rymd, belysning, material, mjuka former, konst och ljus- och ljudinstallationer kan en tryggare miljö skapas. Väggar och tak i tunneln bör utformas så att det inte inbjuder till klotter, eftersom en klottrad tunnel upplevs som otrygg.

⁴ Trafikverkets benämning i Nationell VägDataBas (NVDB)



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

Kollektivtrafik

Utmed Morbyvägen finns busstrafik (linje 212 Säter – Borlänge samt linje 373 Stora Skedvi – Säter) med hållplats, dels direkt norr om planområdet, dels i söder vid Skogsvägen. Busstrafiken nyttjas för bland annat skolskjutsar.

Konsekvenser - kollektivtrafik

Busslinjesträckning behöver ses över eftersom Morbyvägen stängs för genomfartstrafik, bland annat kan Soldatvägen komma att påverkas. Kommunen ska ta kontakt med Region Dalarna för att diskutera lämplig ny sträckning och förläggning av hållplatser. Genom att säkrare skolväg kan tillskapas kan behovet av skolskjuts komma att minska.

Parkering

Parkering till bostadsfastigheter och verksamhetsområden ska ske inom respektive fastighet.

Konsekvenser – parkering

Ingen förändring.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten och avlopp

Området ingår i verksamhetsområden för vattenförsörjning och avloppsanläggningar. Vatten- och avloppsledningar ligger på vissa ställen på kvartersmark.

Strax öster om planerad gång- och cykeltunnel under järnvägen går vatten- och avloppsledning.

I direkt anslutning till detaljplaneområdet finns en avloppspumpstation söder om befintlig vändplan på Färdvägen. Dess placering påverkar dragningen av den nya anslutningsvägen från Färdvägen ner mot järnvägen och Stationsvägen.

Planförslag – vatten och avlopp

Trafikverket har i PM Avvattning beskrivit följande behov: " Spillvattenledningen som korsar spåret i cirka km 50+380 påverkas av vägutformningen då vägen sänks för att anpassas till den nya gång- och cykeltunneln." Detaljprojektering av vatten och avlopp (VA) pågår och den befintliga VA-ledningen som ligger strax öster om plankorsningen med järnvägen flyttas till ett östligare läge.

Ny VA-ledning kommer att dras via fastigheten Mora 8:16 från Morbyvägen väster ut för nya anslutningar till fastigheterna Mora 8:49, 8:50, 8:52 och 43:1. Även befintliga anslutningsledningar till fastigheten Mora 8:16 kommer att dras om enligt överenskommelse med Trafikverket.

Allmänna vatten- och avloppsledningar, befintliga och planerade nya, som ligger inom kvartersmark säkerställts genom planbestämmelse (u-område).



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

Konsekvenser – vatten och avlopp

Omläggning kommer att ske för vissa befintliga ledningar. Vid några fastigheter flyttas servispunkt och anslutningsledningar.

Dagvatten

Delar av planområdet ingår i verksamhetsområde för dagvatten. Utmed Postvägen och delar av Morbyvägen norr om järnvägen finns dagvattenledning. Öppna diken finns i anslutning till övriga vägar inom planområdet. Avrinning sker från söder mot norr till Dalälven.



Figur 16 Gröna ytor ingår i kommunalt verksamhetsområde för dagvatten.

Inom kvartersmark ska omhändertagande av dagvatten eftersträvas på den egna tomten.

Trafikverket har tagit fram ett Projekterings PM avvattnings för systemhandlingen för mötesstation Dalabanan Gustafs, daterad 2019-06-07. PM:et redovisar främst hur uppsamling och avledning av dagvatten kan genomföras så att oönskade effekter på järnvägens konstruktion och trafik inte uppstår. Inom järnvägsområdet ska ledningar, trummor, dränledningar och diken konstrueras så funktion kan upprätthållas med hänsyn till sättningar.

Enligt Sätters kommuns Dagvattenstrategi ska kommunens arbete syfta till en långsiktigt hållbar och klimatanpassad dagvattenhantering genom att:

- Framtidssäkra och minimera risker
- Skydda vattentäkter och övriga recipienter
- Dagvatten som resurs
- Samordnad dagvattenhantering och ökat engagemang



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

Planförslag – dagvatten

I järnvägsprojektet pågår projektering av nya gång- och cykeltunneln och dess anslutningsvägar, vilket bland annat medför behov av åtgärder för att ta hand om nivåskillnader.

Förändringar inom befintlig kvartersmark innebär främst att för vissa fastigheter kommer stödmur att uppföras mot gatumark och därmed regleras höjdnivåerna på marken inom del av dessa fastigheter.

I PM från Trafikverket beskrivs att lågpunkten i den nya gång- och cykeltunneln kommer innebära att dagvatten och eventuellt grundvatten behöver hanteras genom pumpning.

Där den nya gång- och cykelvägen passerar järnvägen planskilt och i skärning planeras gång- och cykelvägen att avvattnas genom diken i vägkanten. Dessa leder dagvattnet till lågpunkter på norra och södra sidan om gång- och cykeltunneln. Där samlas dagvattnet i dagvattenbrunnar med kupolsil som leder vattnet till en pumpstation. Det tillkommande flödet av grundvatten har beräknats till ca 0,015 liter/sek. För att säkerställa en utökning av dagvattenanläggningens kapacitet anläggs ett fördröjningsmagasin på cirka 30 m² i anslutning till den norra lågpunkten vid gång- och cykelvägen, norr om järnvägen. Från magasinet beräknas pumpas cirka 1 liter/sek. I anslutning till magasinet anläggs även en ny pumpstation för dagvatten. Magasinet och pumpstationen ligger under mark med endast ett styrskåp ovan mark. Området ligger på gatumark med egenskapsbestämmelse om att området ska användas för fördröjningsmagasin samt pumpstation för dagvatten (dagv.).

Konsekvenser – dagvatten

Ledningsnätet för hantering av dagvatten och eventuellt grundvatten byggs till del om vid anläggande av gång och cykeltunnel under järnvägen vid Morbyvägen och för att utöka kapaciteten anläggs ett fördröjningsmagasin.

El och fiber

Skanova och Dala Energi äger ledningar med ledningsrätt inom planområdet. Markförlagda elledningar passerar genom planområdet i första hand i anslutning till befintliga vägar. En ledning går genom kvartersmarken från Postvägen ner till Stationsvägen. Inom planområdet finns ytterligare några mindre elledningar som berör flera fastigheter går på kvartersmark.

Fjärrvärme

I Mora by finns ingen fjärrvärme.

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.



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

HÄLSA, SÄKERHET OCH RISKER

Räddningstjänstens insatstid

Räddningsstation finns i Mora by på Färdvägen med en styrkeledare och två brandmän i beredskap. Anspänningstiden är 5 minuter, dvs. tiden från att larmet går från SOS till dess att utryckningsstyrkan lämnar räddningsstationen.

Trafikbuller och vibrationer

Delar av bebyggelsen inom planområdet berörs av höga bullernivåer från järnvägs- trafik. Som underlag till Trafikverkets granskningshandling för järnvägsplan Gustafs – kapacitetshöjningar Dalabanan, 2020-03-01 har en bullerutredning tagits fram av Nitro Consult, 2020-03-17. Nedanstående redovisning av bullersituationen och planerade åtgärder i samband med anläggande av mötesspår i Mora by bygger på dessa handlingar.

Buller från järnväg kan orsaka störningar och obehag som leder till påverkan på hälsa och livskvalitet. Upplevelse av obehag utgör vanligaste reaktionen på buller hos människor men buller kan även orsaka stressreaktioner, trötthet, irritation, blodtrycksförändringar, sömnstörningar och försämrad kognitiv förmåga.

Gällande riktlinjer för trafikbuller

Enligt förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader (SFS 2015:216) bör buller från spårtrafik och vägar inte överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå⁵ vid en bostadsbyggnads fasad, och 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden. Samma värden gäller för bostäder om högst 35 kvadratmeter förutom att ekvivalentnivån vid fasad istället inte bör överskrida 65 dBA.

Förordningen anger att om bullret vid en exponerad fasad överskrider bör en skyddad sida uppnås där bullret uppgår till högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå och högst 70 dBA maximal ljudnivå vid fasad mellan kl. 22.00 – 06.00. Som minst ska hälften av bostadsrummen vändas mot den skyddade sidan. Även här gäller högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden. Maximalnivån vid uteplats bör inte överskridas med mer än 10 dBA maximal ljudnivå fem gånger per timme mellan kl. 06.00 – 22.00. Vid ombyggnad gäller att minst ett bostadsrum i varje bostad bör vara vänt mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrider vid fasad.

Inomhusnivåer regleras i Boverkets byggregler, BBR (22), som anger att "byggnader, som innehåller bostäder eller lokaler i form av vårdlokaler, förskolor, fritidshem, undervisningsrum i skolor samt rum i arbetslokaler avsedda för kontorsarbete, samtal eller dylikt, ska utformas så att uppkomst och spridning av störande ljud begränsas så att olägenheter för människors hälsa där med kan undvikas".

⁵ Ekvivalent ljudnivå beskriver bullerexponering under ett genomsnittligt dygn (årsmedeldygn)



För bostäder gäller att värdena i tabell nedan inte överskrids inomhus.

Tabell 3 Riktvärden inomhus från trafikbuller i bostäder.

	Ekvivalent ljudnivå,	Maximal ljudnivå
Ljudisolering bestäms utifrån fastställda ljudnivåer utomhus så att följande ljudnivåer inomhus inte överskrids		
- i utrymme för sömn, vila eller daglig samvaro	30 dB(A)	45 dB(A) ¹
- i utrymme för matlagning eller personlig hygien	35 dB(A)	-

(1) Dimensionering ska göras så att angivet värde inte överstigs oftare än fem gånger per natt och aldrig med mer än 10 dB.

Trafikverkets riktvärden för buller

Trafikverket har tagit fram riktvärden för att främja att på ett enhetligt och kostnadseffektivt sätt uppfylla miljöbalkens krav på skäliga skyddsåtgärder mot buller och vibrationer (TDOK 2014:1021, version 2). Nedanstående tabell är ett utdrag ur Trafikverkets redovisning av vad verket anser vara en god eller i vissa fall godtagbar miljö.

Tabell 4 Trafikverkets riktvärden för buller från väg- och järnvägstrafik vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad

Lokaltyp	Ekvivalent ljudnivå utomhus	Ekvivalent ljudnivå uteplats	Maximal ljudnivå uteplats	Ekvivalent ljudnivå inomhus	Maximal ljudnivå inomhus nattetid ¹
Bostäder	55 dBA ² 60 dBA³	55 dBA	70 dBA ⁴ 80 dBA⁵	30 dBA	45 dBA 50 dBA⁶
Hotell ⁶	-	-	-	30 dBA	45 dBA
Kontor ⁶	-	-	-	35 dBA	50 dBA

¹ Avser ljudnivåer nattetid (22-06) och får överskridas med högst 5 dBA fem gånger per trafikmedelnatt

² Avser ljudnivå vid fasad från vägtrafik samt från spårtrafik i hastighet högre än 250 km/timme

³ Avser ljudnivå vid fasad från spårtrafik vid hastighet lägre än 250 km/timme

⁴ Om ljudnivån överskrivs bör den inte överskridas mer än 10 dBA fem gånger per timme dag- och kvällstid (06-22)

⁵ Trafikeringen i detta fall är färre än fem gånger per timme dag- och kvällstid

⁶ Högsta acceptabla bullernivån nattetid vid nybyggnad och väsentlig ombyggnad och får överskridas med höst 5 dBA fem gånger per trafikårsmedelnatt

Trafikverkets vägar och järnvägar indelas i två åtgärds-kategorier: nybyggnad och väsentlig ombyggnad respektive befintlig infrastruktur. De riktvärden som beskrivs i tabellen ovan ska normalt uppnås vid investeringsprojekt som avser nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur.

Nuläge för buller inom planområdet

Bullerutredningen visar att området redan i nuläget har ett större antal bostäder och andra lokaler som är bullerutsatta med höga ekvivalenta och maximala nivåer utomhus.

Längs Dalabanan som helhet har bullerskyddsåtgärder sedan tidigare utförts i form av så kallade fasadåtgärder. Åtgärderna har bestått av fönsteråtgärder i sovrum. Nedan redovisas beräknade ljudnivåer för nuläget med dagens trafiksituation och med befintlig mötesstation.



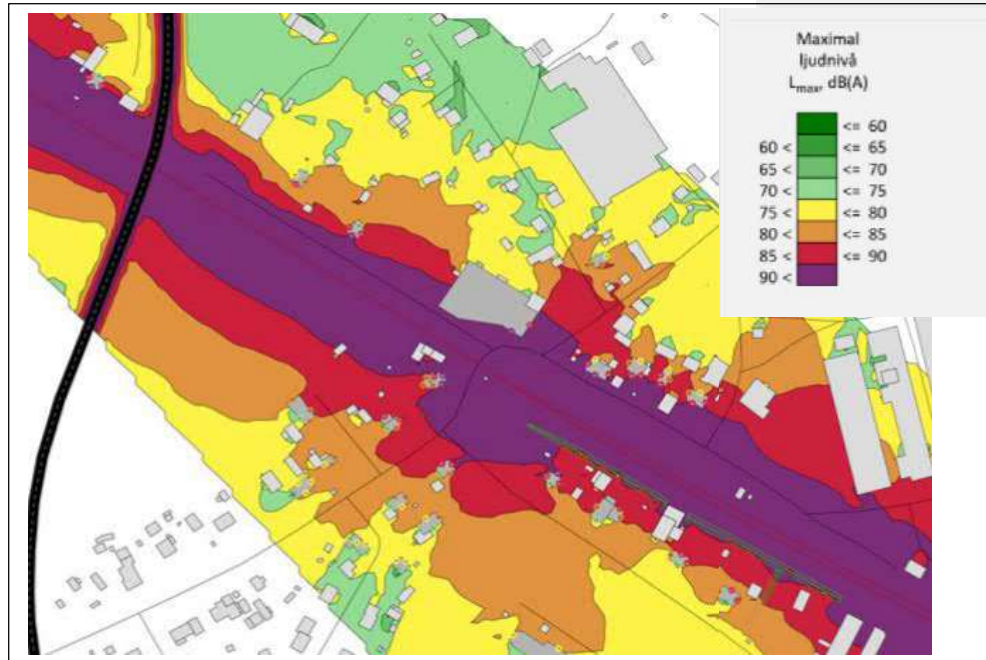
SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

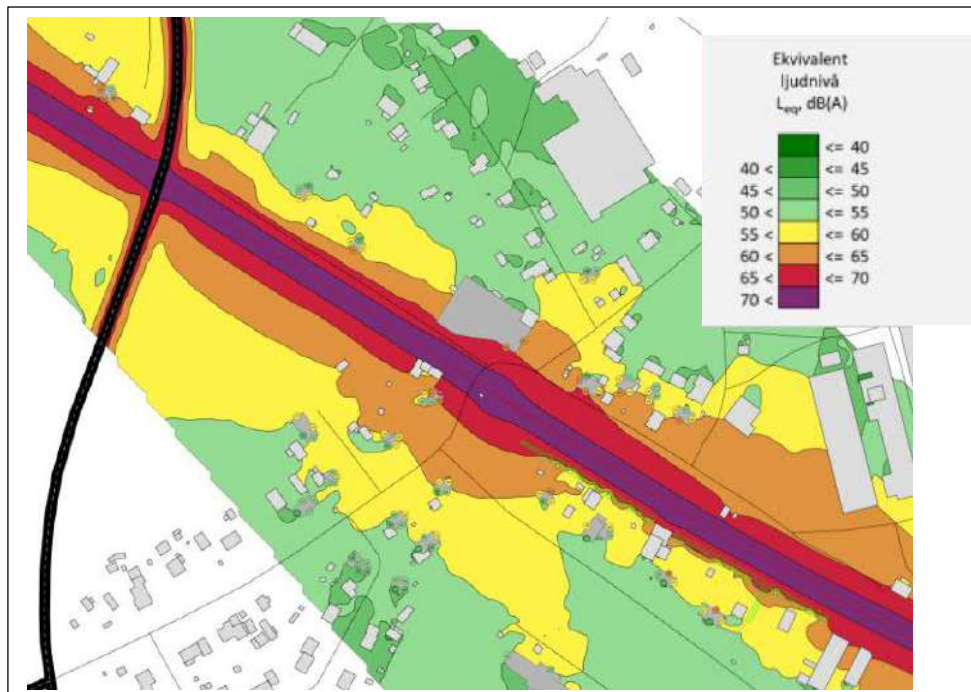
Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

Figur 17 Maximal ljudnivå för järnväg beräknad 2 meter ovan mark med nuvarande utförande på järnvägsanläggningen och med dagens trafik



Figur 18 Ekvivalent ljudnivå från järnväg beräknad 2 meter ovan mark med nuvarande utförande på järnvägsanläggningen och med dagens trafik





SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

Riktlinjer för vibrationer

Störande vibrationer från järnvägstrafik kan uppstå där järnvägen går över fin-korniga jordar som lera och silt, vilket är fallet i Mora by. Vid väsentlig ombyggnad av bana är riktvärdet för maximal vibrationsnivå inomhus 0,4 mm/sekund nattetid (kl 22-06) och får överskridas högst fem gånger per trafikårsmedelnatt. Vibrationsnivån inomhus får dock inte överskrida 0,7 mm/sekund.

Konsekvenser - trafikbuller

Påverkan av bullernivåerna kan uppstå både från byggskedet och från järnvägsdriften till följd av högra hastigheter och ökad turtäthet.

Beräkning av trafikbuller efter utbyggnad av mötesspår

I bullerutredningen har beräkningar gjorts av bullersituationen, utöver nuläget, utifrån en trafikprognos för år 2040. Dels redovisas ett nollalternativ, det vill säga om inga åtgärder genomförs på befintlig järnvägsanläggning, dels för utbyggnadsalternativet utan några skyddsåtgärder samt med olika skyddsåtgärder. Som grund för beräkning av ljudnivåer inomhus har Trafikverket gjort en inventering av bebyggelsens fasader.

Om inga skyddsåtgärder genomförs innebär utbyggnadsförslaget i jämförelse med nuläget en viss ökning av antalet bostäder med överskridna riktvärden för ekvivalent ljudnivå vid fasad vid olika våningsplan. Antalet bostäder som överskrider riktvärden för maximala ljudnivåer utomhus vid fasad vid uteplats minskar. Anledningen till att ekvivalenta ljudnivån ökar och att maximala ljudnivån minskar är att mängden trafik beräknas öka men att fordonens högsta bullernivå minskar på grund av förändring av tågtyper och ändrade växellågen.

För de byggnader och områden som beräknas få ljudnivåer över riktvärden ska bullerskyddsåtgärder utredas och föreslås. Vid bedömning av vilka åtgärder som ska väljas ska i första hand spårnära åtgärder övervägas. I andra hand en kombination av spårnära åtgärder och fastighetsnära åtgärder. I tredje hand endast fastighetsnära åtgärder. Om det inte är möjligt eller rimligt att genomföra den "bästa" åtgärden, så ska alternativa åtgärder utredas för att kunna föreslå en rimlig lösning. Grundprincipen är att överväganden och förslag till åtgärder ska göras för varje enskild byggnad och område.

Om undantag från riktvärden behöver övervägas på grund av att åtgärderna inte är tekniskt möjliga eller ekonomiskt rimliga görs undantag enligt Trafikverkets avstegstrappa:

- 1) Riktvärden uppnås: Utför åtgärder så att samtliga riktvärden innehålls
- 2) Avsteg 1: Avkall görs på att innehålla riktvärden utomhus vid fasad på övre våningsplan
- 3) Avsteg 2: Avkall görs på att innehålla riktvärden utomhus vid fasad vid markplan
- 4) Avsteg 3: Avkall görs på att innehålla riktvärden utomhus på uteplats.
- 5) Avsteg 4: Avkall görs på att innehålla riktvärden inomhus

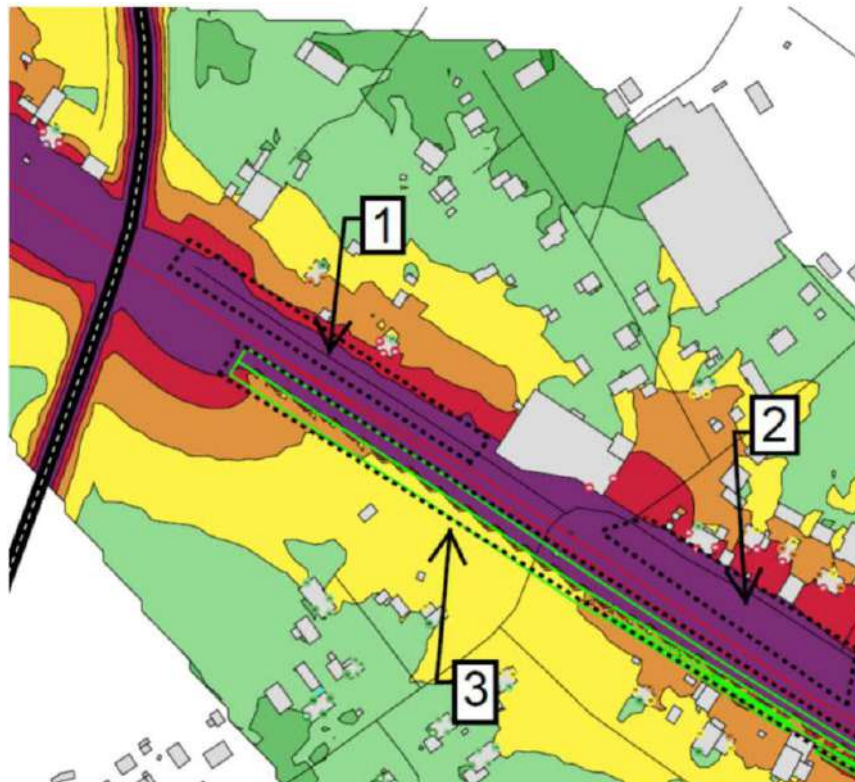
I järnvägsutredningen har olika alternativ till skyddsåtgärder utretts.



Följande alternativ har undersökts och förkastats i järnvägsplanen:

- Åtgärdsförslag för att klara Trafikverkets samtliga riktvärden. Förslaget kräver omfattande bullerskärmar med höjd som uppgår till 7,5 meter och har förkastats av kostnadsskäl. Uppskattad kostnad är beräknad till drygt 40 miljoner kronor. Alternativet har även omfattande inverkan på landskapsbild och är tekniskt komplicerat att utföra.
- Åtgärdsförslag i enlighet med avstegstrappans Avsteg 1 (se beskrivning föregående sida). Även detta förslag kräver omfattande bullerskärmar och har förkastats av kostnadsskäl. Kostnad uppskattas till strax under 35 miljoner kronor. Även detta alternativ har omfattande inverkan på landskapsbild och är tekniskt komplicerat att utföra.
- Två alternativa placeringar för bullervallar som anläggs av överskottsmassor inom detaljplanen har förkastats. De förkastade alternativen redovisas som alternativ 1 och 2 i Figur 19. Alternativ 1 för bullervall förkastades på grund av osäkerhet kring släntstabilitet ner mot järnväg samt att tillfartsväg för boende behövde tas i anspråk. Alternativ 2 förkastades på grund av konflikt med naturvärden. Alternativ 3 utgör planerad skyddsåtgärd.

Figur 19 Alternativa placeringar av bullervall som har utretts i järnvägsplanen och som berör detaljplanen.



Maximal ljudnivå 2 meter ovan mark med trafik enligt trafikprognos för år 2040.



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

Kommunen har yttrat sig över järnvägsplanen och begärt kompletteringar av bullerutredningen vad gäller samhällsekonomiska konsekvenser av alternativ utformning av bullerskärm enligt alternativ 2.

De bullerskyddsåtgärder som föreslås i järnvägsplanen är:

- bullervallar utmed spårets södra sida (enligt alternativ 3)
- bullerplank vid GC-bro vid dagens plankorsning för Morbyvägen
- fönsterbyten
- ventilbyten
- fasadåtgärder
- uteplatsåtgärder

Bullerskyddsåtgärder på fasad och uteplats inom detaljplanen är planerade på följande fastigheter: Mora 4:31, Mora 8:49, Mora 8:5, Mora 18:8, Mora 40:4, Mora 40:9, Mora 18:2, Mora 13:29, Mora 13:30, Mora 13:31 och Mora 26:2. Bulleråtgärder planeras även för fasad på fastigheten Mora 18:9 samt på kontorslokaler på fastigheten Mora 8:16.

Efter utförande av skyddsåtgärder kommer Trafikverkets riktvärden för buller inomhus och vid uteplats för ekvivalent och maximal ljudnivå innehållas för samtliga byggnader. I jämförelse med nuläget innebär planförslaget med de skyddsåtgärder som planeras av Trafikverket att antalet bostäder med överskridna riktvärden för ekvivalent ljudnivå vid fasad vid olika våningsplan är oförändrat. Antalet bostäder som överskrider riktvärden för maximala ljudnivåer vid uteplats (80 dBA) minskar till noll, vilket innebär en minskning med nio stycken fastigheter.

I Figur 20 illustreras de maximala ljudnivåerna för järnvägsplanens förslag med skyddsåtgärder. I Figur 21 illustreras järnvägsplanens ekvivalenta ljudnivå för järnvägsplanens förslag med skyddsåtgärder.



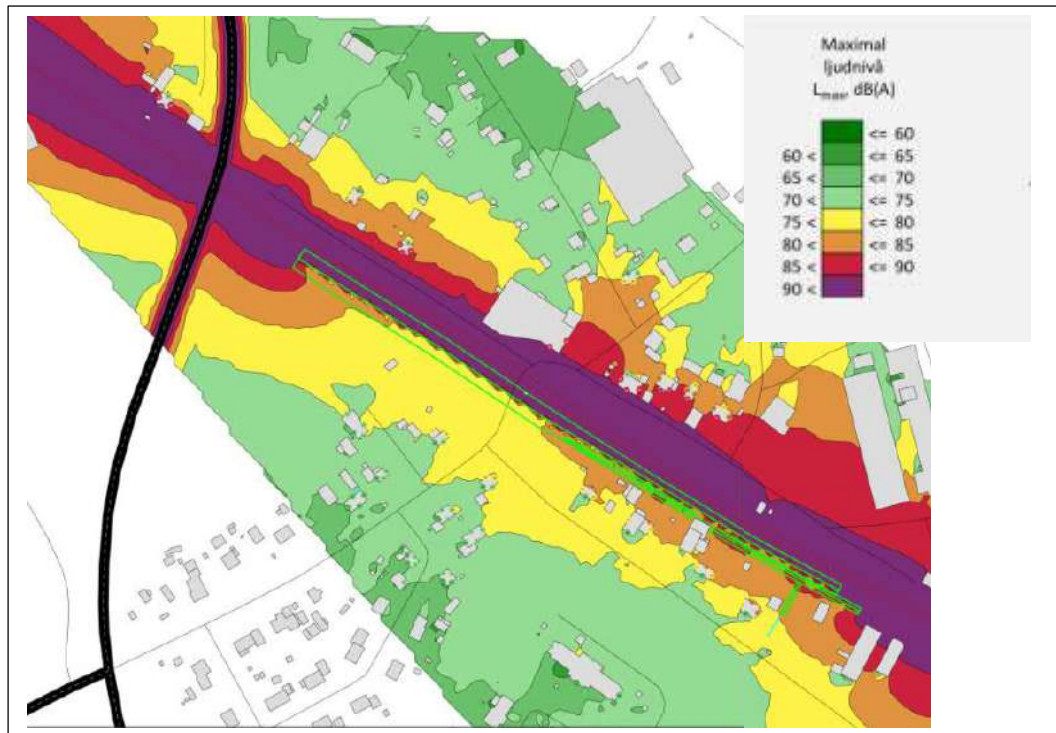
SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

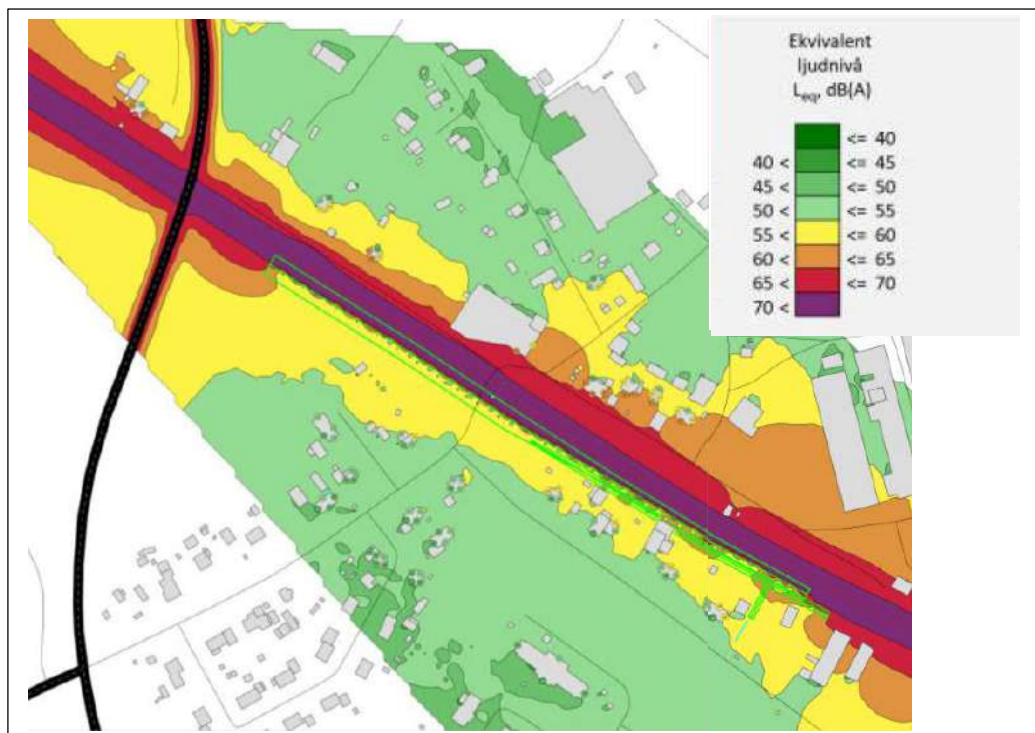
Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

Figur 20 Maximal ljudnivå för planerade åtgärder i järnvägsplanen med skyddsåtgärder



Figur 21 Ekvivalent ljudnivå för planerade åtgärder i järnvägsplanen med skyddsåtgärder





Planbestämmelser för bullerskyddsåtgärder

Vissa bostadsfastigheter utsätts för buller över riktvärden enligt Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. För att möjliggöra eventuell framtida nybyggnation och tillbyggnader inom detaljplanen har följande planbestämmelser införts för vissa bostäder (B) för att säkerställa att riktvärden för trafikbuller utomhus vid bostadsbyggnader enligt förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader uppnås:

"Vid nybyggnad gäller att om 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad överskrider ska minst hälften av bostadsrummen i varje bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrider vid fasaden samt 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrider mellan kl. 22.00 och 06.00." (m₁)

samt

" Vid nybyggnad gäller att buller från trafik bör inte överskrida 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden" (m₂)

Dessa bestämmelser påverkar inte pågående användning utan gäller bara vid bygglovspliktiga ändringar.

Vid bygglov krävs att byggherren visar på att skyddsbestämmelserna i detaljplanen klaras, samt att ljudnivåer inomhus inte överskrider riktvärden enligt Boverkets byggregler.

Konsekvenser - vibrationer

Vibrationsutredning visar att en fastighet, Mora 8:13 är utsatt för vibrationer som överskrider Trafikverkets riktlinjer på maximalt 0,7 mm / sekund. Denna fastighet har lösts in av Trafikverket och byggnaderna kommer att rivras. Fastigheten är detaljplanelagd som natur (NATUR) respektive järnväg (T₁), där bullervall ska anläggas.

Förorenad mark

Inom detaljplanområdet finns enligt Länsstyrelsens databas inga identifierade potentiellt förorenade områden.

Trafikverket har i samband med järnvägsplanen gjort en inledande inventering av förorenade och potentiellt förorenade områden.

Järnvägsverksamhet har på den aktuella sträckan pågått i mer än 140 år. Järnvägsverksamhet ska alltid anses som potentiellt förorenande. Föroreningarna från järnvägen sprider sig generellt inte särskilt långt ifrån banvallen. Ett undantag kan vara transport av föroreningar med grund- eller ytvatten.



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

Konsekvenser – förorenad mark

Trafikverket ska tillämpa försiktighetskrav vid anläggandet av mötesspåret och därvid hantering av förorenade massor.

Transporter farligt gods

På järnvägen Dalabanan sker transporter av farligt gods, vilket kan medföra risk för olyckor. Konsekvenserna av en farlig godsolycka är beroende av i vilken utsträckning som människor vistas inom riskzonen för utsläppet, status på personer (vakna eller sovande), förmåga 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 transportled för farligt gods för väg eller järnväg. Enligt dessa riktlinjer anges att en riskbedömning ska upprättas om bostäder respektive verksamheter etableras inom 70 respektive 30 meter från transportled.

En riskbedömning har tagits fram Riskbedömning – Transporter av farligt gods i samband med upprättandet av ny detaljplan för mötesspår i Mora by, Sweco 2021-04-12. I rapporten beskrivs risker utifrån planerade förändringar på järnvägen med ökad kapacitet och hastighet samt att järnvägsspår hamnar något närmare befintlig bebyggelse.

De beräkningar som gjorts indikerar att individrisken ligger på acceptabla nivåer bortom cirka 30 meter från järnvägen. Samhällsrisken ligger helt inom acceptabla nivåer.

Eftersom industrilokalen på fastigheten Mora 8:16 ligger på ett avstånd om cirka 15 meter från järnvägen och risknivån på detta avstånd blir på oacceptabla nivåer behöver riskreducerande åtgärder vidtas. Det är framför allt scenariot personpåverkan från påkörning/ras av byggnad som gör att risken är hög inom 30 meter från järnvägen.

Följande riskreducerande åtgärder rekommenderades:

- Ett skyddsavstånd på 30 meter till markanvändning där människor kan förväntas vistas mer än tillfälligt.
- I det fall ett skyddsavstånd på 30 meter inte kan upprättas bör åtgärd som syftar till att minska risken för påkörning/ras till följd av urspårning vidtas.

Inom det aktuella planområdet finns inga befintliga bostäder närmare än 30 meter till spårmit.



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

Inför granskningen av planhandlingen angav Trafikverket i PM Skyddsåtgärder i Mora by, Gustafs, 2021-05-03 ett antal åtgärder som man planerar genomföra:

- Ett skyddsspår anläggs på mötesspåret. Detta gör att risken för att ett tåg ofrivilligt rullar ut i huvudtågsspåret minimeras.
- En stoppbock med bromselement monteras på skyddsspåret.
- Skyddsräler kommer att monteras på detta skyddsspår. Detta gör att vid en eventuell urspårning hålls tåget kvar i samma riktning.
- En grushög anläggs i änden av skyddsspåret. Om ett tåg inte bromsas upp av stoppbock eller bromselement stoppar grushögen tåget.
- Ett skyddsplank monteras mellan skyddsspåret och fastighet Säter Mora 8:16 detta gör att lättare föremål stoppas och det ger även en psykologisk positiv effekt. En planbestämmelse (m₃) om krav på skyddsplank har införts.

Länsstyrelsen framförde i sitt granskningsyttrande 2022-01-17 att "den riskanalys som tagits fram för detaljplanen visar att individrisken för påkörning vid urspårning ligger klart över acceptabel nivå vid 15 meter till närmaste verksamhet. Riskanalysen rekommenderar därför att en fysisk barriär uppförs som skydd mot urspårningar." För att motsvara rekommendationerna i riskanalysen behövs ett kraftigare skydd.

I riskutredningen rekommenderades åtgärder som syftar till att minska risken för påkörning av industribyggnaden. Ett exempel på en sådan åtgärd som föreslogs var att bygga en vall på norra sidan av järnvägen på motsvarande sätt som föreslagits på södra sidan av järnvägen. Av utrymmesskal var det inte möjligt att bygga motsvarande skyddsvall på norra sidan mellan järnvägen och industribyggnaden.

Kommunen har efter granskningen haft möte med länsstyrelsen och Trafikverket, varefter Trafikverket har preciserat planerade åtgärder för riskreducering vid fastigheten Mora 8:16 i PM Riskhantering Mora by (Trafikverket, 2022-03-17). Utifrån denna precisering har Sweco ställt samman ett PM med kompletterande bedömning av tidigare framtagna riskanalys vad gäller individriskerna vid fastigheten Mora 8:16, PM Skyddsåtgärder Mora by (Sweco, 2022-03-18).

Följande åtgärder kommer att genomföras för att säkra att risker för personskada hålls på en acceptabel nivå (Trafikverket, 2022-03-17):

- Plankorsningen slopas och ersätts med en GC-port.
- GC-porten förses med ett 400 mm tjockt makadamlager samt kantbalkar i betong
- 3 kontaktledningsstolpar med tillhörande fundament mellan spår 1 och industribyggnaden, se ritning 101T0207
- Max hastighet på spår 1, dvs spåret närmast Industribyggnaden, är 80 km/h. Hastigheter över detta bromsas av ATC-systemet. Det innebär att tåget bromsas omedelbart i och med att nödbromsen slår in.
- Max hastighet på skyddsspåret är 1 km/h.
- Verklig hastighet på spår 1 är ca 15-30 km/h, detta då spåret används som mötesspår där tåg står helt stilla för tågmöten.
- Verklig hastighet på spår 2 är efter ombyggnad 160-180 km/h för persontåg och 70-100 km/h för godståg.



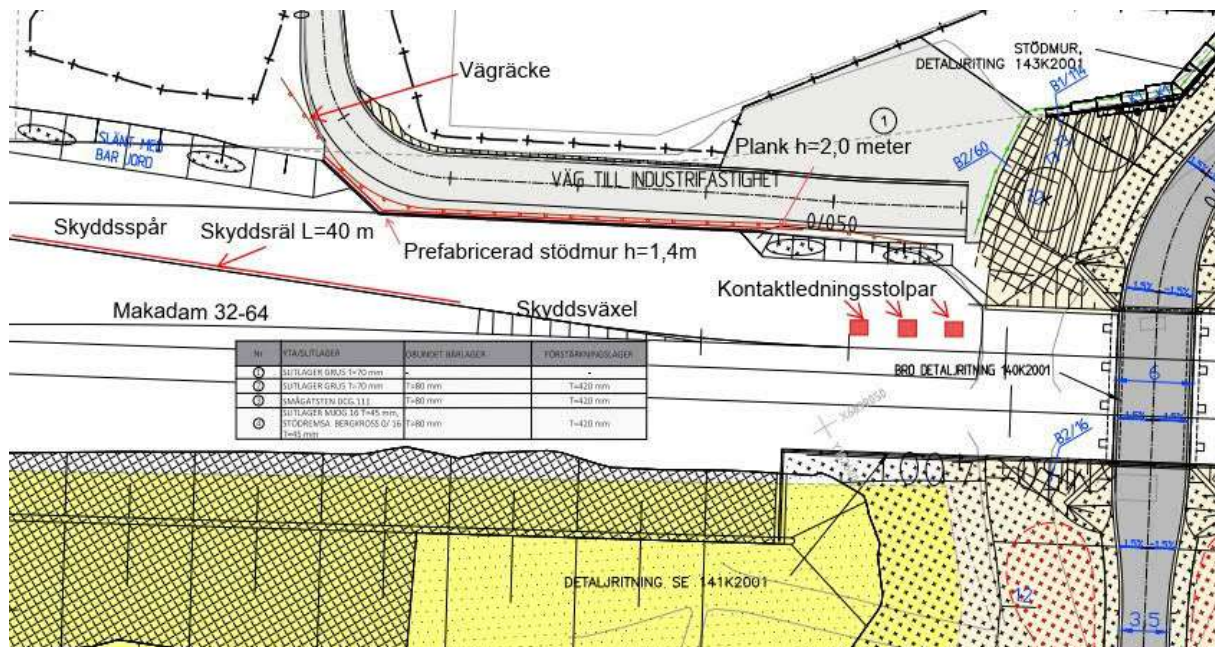
SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

- När ett tåg stannat på spår 1 står skyddsväxeln i läge mot skyddsspåret, detta för att förhindra att tåget kan rulla ut i huvudtågspåret, spår 2.
- Marken och vägen närmast industribyggnaden ligger högre än spåret och en 1,4 meter hög mur kommer att byggas mellan spår 1 och Industribyggnaden, se ritning 101T0207, samt detalj nedan.
- Ett vägräcke byggs mellan spår 1 och Industribyggnaden, se ritning 101T0207.
- Ett plank mot eventuellt tappad last byggs mellan vägräcket och stödmuren, se ritning 101T0207.
- Hela spår 1 fungerar som skyddsräll och förhindrar tåg på spår 2 att, vid urspärning, komma närmare Industribyggnaden, se ritning 101T0207.
- Skyddsspåret kommer att kompletteras med skyddsräll samt en rejäl grushög bakom stoppbocken.
- Stoppbocken förses även med erforderligt antal bromselement.



Figur 22 Utdrag ur Trafikverkets ritning 101T0207 angående riskreducerande åtgärder

I Trafikverkets PM finns ytterligare detaljritningar redovisade.

Planbestämmelsen angående uppförande av skyddsplank (m_3) har efter granskningen förtydligats till att det rör "skyddsplank för att stoppa tappad last från passerande godståg".

Konsekvenser – transporter farligt gods

Sweco har i PM Skyddsåtgärder Mora by, 2022-03-18, kommenterat Trafikverkets förslag till åtgärder och de riskreducerande effekterna av dessa.

Plankorsningen slopas och ersätts med en GC-port.

Att bygga bort plankorsningen och standardhöjningen av banan medför en stor reduktion av riskerna för olyckor i Mora by. Även om en urspärning skulle inträffa



på banan närmast industribyggnaden så minskar konsekvenserna för omgivningen då tågets rörelse begränsas av GC porten.

Skyddsspåret kommer att kompletteras med skyddsräll

Vid en urspårning från banan närmast industribyggnaden kommer skyddsspåret (och dess skyddsräll) begränsa ett urspårat tågs rörelse mot industribyggnaden.

Marken och vägen närmast industribyggnaden ligger högre än spåret. En 1,4 meter hög mur kommer att byggas mellan närmaste spåret och industribyggnaden

Vid en urspårning med efterföljande utsläpp av exempelvis petroleumprodukt begränsas spridning av vätska mot byggnaden. Detta minskar också riskerna om en pölbrand skulle uppstå. Även muren som byggs som ett L-stöd reducerar risken för en kollision mellan ett urspårat tåg och industribyggnaden.

Ett vägräcke byggs mellan spår 1 och Industribyggnaden.

Vägräcket hindrar att ett vägfordon lämnar vägbanan och når järnvägen.

Ett plank mot eventuellt tappad last byggs mellan vägräcket och stödmuren

Planket hindrar tappad last från att skada omgivningen.

Spåret närmast industribyggnaden kommer att ha en teoretiskt högsta hastighet på 80 km/h. I verkligheten kommer hastigheten att vara lägre troligen ca 30 km/h.

Det bör också noteras att vid urspårningar bedöms nästan samtliga urspårningar (ca 87%) hamna inom 15 meter från järnvägen oavsett hastighet (Fredén, 2001). För godståg bedöms ca 82% av alla urspårningar hamna inom 5 meter från järnvägen, se tabell 5 nedan.

Tabell 5 Avstånd från spår (m) efter urspårning. Tabellen är hämtad från Banverkets rapport "Modell för skattning av sannolikheten för järnvägsolyckor som drabbar omgivningen" (Fredén, 2001).

Avstånd från spår (%)	0-1	1-5	5-15	15-25	>25	Okänt
Persontåg	69	16	2	2	0	12
Godståg	64	18	5	2	2	9

Givet den relativt låga hastigheten förbi den aktuella industribyggnaden och föreslagna åtgärder bedöms sannolikheten vara mycket låg att ett urspårat tåg ska kunna nå industribyggnaden.

Sammantaget innebär detta att om riskreducerande åtgärder genomförs enligt Trafikverkets förslag (Trafikverket, 2022-03-17) så bedöms risknivån från järnvägen ligga på en acceptabel nivå för den planerade markanvändningen.



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

Översvämningsrisk

Risk finns för översvämning i och i anslutning till gång- och cykeltunneln vid skyfall. För att ta hänsyn till hantering av dagvatten i tunnlar vid skyfall har en beräkning av dagvattenanläggningens kapacitet gjorts, se under avsnitt Dagvatten.

Ras- och skredrisker

Risk för ras och sked föreligger inte förutom vid markarbeten för gång- och cykeltunnel under järnvägen, vilket behöver hanteras i Trafikverkets kommande projektering av gång- och cykeltunneln.

ÖVRIGA KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE

Barnperspektiv

Ombyggnaden av Morbyvägen med planskild gång- och cykeltunnel under järnvägen och därmed avstängning av genomgående biltrafik, såväl persontrafik som tung trafik, innebär stora förbättringar vad gäller olycksrisker för barn och ungdomar och andra oskyddade trafikanter. Ombyggnaden bidrar till kommunens vision om att skapa säkra och trygga skolvägar.

Vid kommande planeringen av busstrafikens nya sträckning med hållplatser måste hänsyn tas till barn och ungdomar så att hållplatserna får lämplig placering och utformning.

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Detaljplanen hanteras med utökat förfarande. Detaljplanen har varit på samråd under sommaren 2020 och beräknas gå ut på granskning under hösten 2021. Planen beräknas kunna antas av kommunfullmäktige under halvårsskiftet 2022.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från den dag planen har vunnit laga kraft. Under genomförandetiden gäller vissa rättigheter och skyldigheter kopplade till planens innehåll, bland annat är fastighetsägare garanterade att få utnyttja den bygggrätt som detaljplanen medger. Efter genomförandetidens slut fortsätter planen att gälla tills den ersätts, ändras eller upphävs.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmänna platser. Med kommunalt huvudmannaskap följer bestämmelser i plan- och bygglagen om marklösen, upplåtelseskyldighet, gatukostnader m.m.



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning, servitut, gemensamhetsanläggningar mm.

Med fastighetsbildning avses bland annat nybildning av fastigheter, ändring av fastigheters gränser, bildande av gemensamhetsanläggningar, servitut och ledningsrätter. Fastighetsbildningsåtgärder prövas i en lantmäteriförrättning och handläggs av Lantmäterimyndigheten som fattar beslut i frågorna.

Detaljplanen innebär att mark kommer behöva tas i anspråk för järnvägsanläggning, ny gång- och cykeltunnel samt nya väganslutningar och allmänna platser. Även mindre justeringar för tomtmark kommer att behöva ske för att anpassas till detaljplanen och nuvarande markanvändning.

Fastighetsreglering

I Trafikverkets järnvägsplan redovisas vilken mark som ska tillföras Trafikverkets fastighet Mora 1:38 till följd av järnvägsplanen.

I samband med anläggande av gång- och cykeltunnel samt ombyggnaden av vägar inom planområdet behöver fastighetsreglering ske för att anpassa fastighetsindelningen till detaljplanen. Detaljplanen har i största möjliga mån anpassats efter nuvarande markanvändning och fastighetsindelning. De fastighetsregleringar som kan bli aktuella till följd av detaljplanen redovisas i tabell 5 nedan. Beskrivningen innebär inget ställningstagande från Lantmäterimyndighetens sida. Prövning av lämplighet samt fastställande av exakta arealer kommer göras i samband med lantmäteriförrättning.

Tabell 6 Fastigheter som berörs av fastighetsreglering

Fastighet som tillförs mark	Fastighet som avstår mark	Areal (uppskattad)	Kommentar
Mora 13:30	Mora 13:3	96 m ²	Fastigheten Mora 13:30 tillförs mark från Mora 13:3 mot gata för bostadsändamål (B). Regleringen genomförs för anpassning till detaljplanen och befintlig markanvändning.
Mora 13:29	Mora 13:3	73 m ²	Fastigheten Mora 13:29 tillförs mark från Mora 13:3 mot gata för bostadsändamål (B). Regleringen genomförs för anpassning till detaljplanen och befintlig markanvändning.
Mora 8:42	Mora 8:78 (Säter kommun)	19 m ²	Fastigheten Mora 8:42 tillförs mark från Mora 8:78 mot gata för bostadsändamål (B). Regleringen genomförs för anpassning till detaljplanen och befintlig markanvändning.
Mora 8:16	Mora 1:38 (Trafikverket)	266 m ²	Fastigheten Mora 8:16 tillförs mark från Mora 1:38 mot järnvägsområdet och från Mora 34:8 mot gatan för verksamheter (z). Regleringen



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

Fastighet som tillförs mark	Fastighet som avstår mark	Areal (uppskattad)	Kommentar
	Mora 34:8 (Säter kommun)	20 m ²	genomförs för anpassning till detaljplanen.
Mora 18:9	Mora s:4 Mora 34:8 (Säter kommun)	17 m ² 129 m ²	Fastigheten Mora 18:9 tillförs mark från Mora s:4 mot gatan samt från Mora 34:8 för bostadsändamål (B). Regleringen genomförs för anpassning till detaljplanen då befintlig utfart mot Morbyvägen flyttas.
Mora 40:9	Mora 1:38 (Trafikverket)	284 m ²	Fastigheten Mora 40:9 tillförs mark från Mora 1:38 för bostadsändamål (B). Regleringen genomförs för anpassning till detaljplanen och befintlig markanvändning.
Kommunal fastighet Alternativ Mora 44:1*	Mora 8:52 Mora 1:38 (Trafikverket)	791 m ² 700 m ²	Kommunala fastigheten Mora 44:1 tillförs mark från Mora 8:52 samt från Trafikverkets fastighet Mora 1:38 som ska utgöra allmän plats GATA ₁ som omfattar både vändplan samt lokalgata (Färdvägen) samt en mindre del som utgör NATUR ₁ .
Kommunal fastighet Alternativ Mora 34:8*	Mora 8:78 ³ Mora 8:78 ² Mora 8:81 Mora 8:86 Mora 8:31 Mora 8:36 Mora 8:16 Mora 18:2 Mora 13:3 Mora 13:35 (Säter Kommun) Mora 1:38 (Trafikverket)	251 m ² 287 m ² 52 m ² 73 m ² 43 m ² 693 m ² 241 m ² 208 m ² 14 m ² 1405 m ² + 76 m ² utökn södra tunnelmyn ningen 914 m ² 3038 m ²	Kommunala fastigheten Mora 34:8 tillförs mark från Mora 8:78 område 3 och 2, Mora 8:81, Mora 8:86, Mora 8:31, Mora 8:36 och Mora 8:16 för allmän plats GATA ₁ (Postvägen) samt GÅNG OCH CYKEL. Mark tillförs även från Mora 18:2, Mora 13:3 och Mora 13:35 för allmän plats GATA ₁ , GATA ₂ (Skyttevägen och Morbyvägen söder om järnvägen) GÅNG CYKEL samt NATUR ₂ . Mark tillförs även från Trafikverkets fastighet Mora 1:38 för allmän plats GÅNG CYKEL, NATUR ₂ samt GATA ₁ (Stationsvägen). Anpassning sker efter detaljplanen och befintlig markanvändning.
Kommunal fastighet Alternativ Mora 4:12*	Mora 8:13 Mora 26:2	1486 m ² 57 m ²	Kommunala fastigheten Mora 4:12 tillförs mark från Mora 8:13 och Mora 26:2 för allmän plats NATUR ₂ .



Fastighet som tillförs mark	Fastighet som avstår mark	Areal (uppskattad)	Kommentar
Kommunal fastighet Alternativ Mora 13:35*	Mora 18:2	19 m ²	Kommunala fastigheten Mora 13:35 tillförs mark från Mora 18:2 för allmän plats NATUR ₂ .

*Vilken kommunal fastighet som slutligen blir mottagare av marken eller om en egen fastighet bildas av den allmänna platsmarken får avgöras i samband med Lantmäteriförrättning, här anges enbart förslag på fastighet att reglera marken till.

Dessutom berörs samfälligheten Mora s:4 som är planlagd som kommunal gatumark, och som kommer att hanteras i särskild ordning.

Servitut för tillfart

Planbestämmelser för servitut för rätt till tillfart införs för:

- till förmån för 8:5, belastar Mora 8:84 (a₄)
- till förmån för Mora 8:78 och 43:1, belastar Mora 44:1 (allmän plats) (a₅)
- till förmån för Mora 8:86, belastar Mora 8:16 och 8:52 (a₆)
- till förmån för Mora 8:51, belastar Mora 8:42 (a₇)

Genomförandet av detaljplanen förutsätter att befintligt servitut för tillfart till fastigheten Mora 8:86 (härskande fastighet) över fastigheten Mora 8:16 (tjänande fastighet) upphävs och ersätts med ett nytt läge i enlighet med planbestämmelsen (a₆).

Servitut underhåll stödkonstruktion

Servitut för underhåll av stödkonstruktion (a₂) ska upprättas till förmån för den kommunala fastighet som kommer omfatta den allmänna platsmarken och belastar följande fastigheter:

- Mora 13:29
- Mora 8:16
- Mora 18:9

Servituten för tillfart respektive för underhåll av stödkonstruktion bedöms vara förenliga med fastighetsbildningslagens (FBL) bestämmelser om allmän lämplighet enligt 3 kap. 1§, 5 kap. 4§ första stycket och enligt 7 kap. 1§. De föreslagna servituten för tillfart (a₃-a₇) bedöms vara varaktigt lämpliga för sitt ändamål samt av väsentlig betydelse för att säkerställa fastigheternas tillgång till väganslutning. De föreslagna servituten för stödkonstruktioner (a₂) erfordras för att möjliggöra utbyggnad av anslutning av gång- och cykelväg till den nya tunneln under järnvägen och bedöms därmed varaktigt lämpliga för sitt ändamål och av väsentlig betydelse för härskande fastighet. Servitutet innebär restriktioner för markägaren vad gäller utnyttjandet av marken närmast stödmuren, se beskrivning på sig 19. Samtidigt innebär anläggande av stödmur att marken inte tas i anspråk för vägslänt. Fördelarna med servituten bedöms överväga de kostnader och olägenheter som regleringarna medför.



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

Ledningsrätt

Inom planområdet finns markförlagda allmänna ledningar för el, fiber och tele samt vatten, spillvatten och dagvatten. Alla ledningar förutsätts ha ledningsrätt eller servitut för sina nuvarande lägen. Vid flytt av ledningar förutsätts ledningar i första hand förläggas till allmän plats.

I samband med utbyggnad av gång- och cykeltunneln behöver del av befintlig avloppsledning flyttas och dras via fastigheten Mora 8:16. Planbestämmelse om markreservat för allmännyttiga ledningar (u-område) har införts för berörd fastighet samt för dragning av VA-ledningar genom järnvägsanläggningen (T₁).

TEKNISKA FRÅGOR

Ledningsnätet för hantering av dagvatten och eventuellt grundvatten behöver byggas ut vid anläggande av gång och cykeltunnel vid Morbyvägen. Översyn och ombyggnationer av ledningsnätet görs av Sätters kommun.

Eventuell flytt av övriga ledningar ska ske i samråd mellan exploatören och respektive ledningsinnehavare. Flytt av ledningar ska bekostas av exploatör om inte annan överenskommelse har träffats i samband med ledningarnas tillkomst.

EKONOMISKA FRÅGOR

Detaljplanen bekostas av Sätters kommun.

Trafikverket svarar för utbyggnad av förändrat vägnät, anläggande av stödmurar, nya tillfarter till vissa fastigheter och andra nödvändiga åtgärder i samband med anläggandet av ny gång- och cykeltunnel under järnvägen.

Kommunen ansvarar för de förändringar i det kommunala ledningsnätet för vatten-, avlopps- och dagvattenledningar som krävs. Kommunen ansvarar även för vägarbete för förlängning av Postvägen och inlösen av delar av vissa fastigheter.

Avtal som reglerar fördelning av kostnader för flytt av ledningar och därtill hörande tekniska anläggningar ska slutas mellan Sätters kommun, Trafikverket och respektive ledningsinnehavare.

Trafikverket svarar även för inrättande av servitut och fastighetsregleringar som hör samman direkt samman med anläggandet av gång- och cykeltunneln. Kommunen ansvarar för övriga fastighetsregleringar som hör samman med allmän plats.

Driftkostnaderna för gatunätet inom planområdet kommer att öka på grund av förlängning av Färdvägen, skötsel av slänter, murar med mera samt för vinterväghållning på grund av behov av mindre maskiner för röjning av planskild gång- och cykeltunnel, snöröjning av vändplaner.



SÄTERS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING

Dnr: SBN2018/1122

KS2019/0023

MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER

Detaljplanen är upprättad av arkitekt SAR/MSA Yvonne Seger, samhällsplanerare Isak Jakobsson och landskapsarkitekt MSA Isabel Sundström, Sweco Sverige AB i samråd med bland annat strategiska samhällsplaneraren Katarina Hoyles Kobosko, planarkitekt Emma Sillanpää, samhällsbyggnadschef Andreas Mossberg, biträdande samhällsbyggnadschef Mikael Spjut samt övriga tjänstepersoner inom organisationen på Sätters kommun.

Efter granskningen har planbeskrivningen kompletterats vad gäller:

- Riskåtgärder på järnvägsanläggningen och dess riskreducerande effekter utifrån synpunkter i Länsstyrelsens granskningsyttrande.
- Planbestämmelsen om "skyddsplank" förtydligas så att det framgår att denna åtgärd endast avser skydd för att stoppa tappad last från passerande godståg.

Planskeden

	INSTANS	DATUM
Planuppdrag givet	Kommunstyrelsen	2018-04-10
Detaljplan godkänd för samråd	Kommunstyrelsens AU	2020-06-16
Detaljplan godkänd för granskning	Kommunstyrelsens AU	2021-11-23
Detaljplan antagen	Kommunfullmäktige	2022-06-16
Laga kraft		2023-09-26

Sätters kommun april 2022

Andreas Mossberg
Sektorchef

Yvonne Seger
Arkitekt SAR/MSA