



Kommunfullmäktige kallas till sammanträde

Tid: Torsdagen den 25 november kl 17.00
Plats: Folkets Hus i Säter
Förslag justeringspersoner: Ingeborg Björnbom och Michael Arvidsson
Kl. 16.30 Gruppmöten

Innehållsförteckning

Kf § 1	Nytt medborgarförslag om gräsklippning av lekplats i Kyrkberget	4
Kf § 2	Nya motioner och medborgarförslag	5
Kf § 3	Information från revisorerna	6
Kf § 4	Revisionsrapporter	7
Kf § 5	Reviderad budget 2022 och budgetdirektiv 2023-2025.....	8
Kf § 6	Antagande av detaljplan för mötesspår i Sätters tätort samt parkering och service vid Tuskaftet samt kv Hyddan i m fl	10
Kf § 7	Trafik- och resepolicy med tillhörande riktlinjer för traktamente.....	12
Kf § 8	Friskvårdspolicy	13
Kf § 9	Arvoden till röstmottagare i vallokal	14
Kf § 10	Kungörelse av kommunfullmäktiges sammanträden 2022	15
Kf § 11	Interpellationer/frågor	16
Kf § 12	Valärenden	17
Kf § 13	Rapporter.....	18
Kf § 14	Delgivningar	19
Kf § 15	Utdelning av stipendier och priser	20



Kf § 1 Nytt medborgarförslag om gräsklippning av lekplats i Kyrkberget

KS2021/0417

Beslut

Bakgrund och ärendebeskrivning

Ett medborgarförslag om gräsklippning av lekplats i Kyrkberget Stora Skedvi lämnas in till kommunfullmäktiges sammanträde 2021-11-25 av Per Sandin, Kyrkbergets by- och vägförening.

Medborgarens förslag

”Att Sätters kommun i sin planering eller upphandling av tjänster även tar med gräsklippning av lekplatsens 850 kvm. Föreningens mening är att det är rimligt att kommunen övertar det ansvaret, dels med tanke på den lilla yta det handlar om och dels för att det är kommunens egna anlagda lekplats på kommunens mark.”

SÄTER	MUN
2021-10-22	
Dof:	

Till Sätters kommun

Medborgarförslag angående gräsklippning av lekplats i Kyrkberget Stora Skedvi

På fastigheten Säter Skedvi Kyrkby 34:1 (2) finns en lekplats anlagd av kommunen, till lekplatsen hör ca 850 kvm gräsmatta. Se bifogade bilder från fastighetskartan.

Lekplatsen är uppskattad inte bara av de boende i den äldre bydelen utan även av barnfamiljer som kommer från de intilliggande hyreshusen som saknar egen lekplats.

Lekplatsen besöks så gott som dagligen av barn och föräldrar inte bara ifrån den nyare delen av Kyrkberget utan också från centrala Kyrkbyn och andra närområden.

Vägen från kyrkan, gatan genom gamla Kyrkbergsbyn och cykel- och gångvägen ner till skolan är en mycket populär promenadrunda där lekparken är central. Barnfamiljer som promenerar förbi stannar ofta till och leker en stund.

Fastighetsägarna i den äldre delen av byn har i alla år solidariskt delat på och skött gräsklippningen runt lekplatsen. När de boende var främst yngre familjer och barnen kom från den egna bydelen föll det sig naturligt, men så är det inte längre.

I takt med att byborna blivit äldre har det också blivit ett tungt fysiskt arbete. Det vore därför olyckligt för alla om en omtyckt och väl använd lekplats måste läggas ner för att vi inte längre orkar sköta den.

På uppdrag av Kyrkbergets byförening, som inte ser någon annan hållbar lösning, föreslås därför att Sätters kommun i sin planering eller upphandling av tjänster även tar med gräsklippning av dessa 850 kvm.

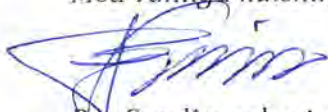
Föreningens mening är att det är rimligt och naturligt att kommunen övertar det ansvaret, dels med tanke på den lilla yta det handlar om och dels för att det är kommunens egen anlagda lekplats på kommunens mark.

Vi bybor hoppas därför kunna fortsätta glädjas åt lekande och skattande barn i lekparken även om vi inte själva inte orkar sköta den längre.

Svar önskas till undertecknad.

Stora Skedvi 2021-10-19

Med vänliga hälsningar



Per Sandin, sekreterare i Kyrkbergets by- och vägförening





Kf § 2 Nya motioner och medborgarförslag



Kf § 3 Information från revisorerna



Kf § 4 Revisionsrapporter

Beslut

Bakgrund och ärendebeskrivning

Skriv text här.



Kf § 5 Reviderad budget 2022 och budgetdirektiv 2023-2025

KS2021/0358

Beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta fastställa förslag till reviderad budget 2022 samt förslag för budgetdirektiv och preliminära ramar 2023-2025 enligt:

1. Fastställa förslag till förändrad befolkningsprognos 2023-2025 enligt:
11 250 invånare för budget 2023
11 280 invånare för budget 2024
11 310 invånare för budget 2025
2. Fastställa driftsbudgetram för reviderad budget 2022 per nämnd, totalt belopp uppgår till 743 300 000 kr.
3. Fastställa investeringsbudget för 2022 med belopp på 90 697 000 kr.
4. Fastställa driftsbudgetram 2023-2025 enligt följande:
År 2023: 760 300 000 kr År 2024: 776 800 000 kr År 2025: 799 500 000 kr
5. Fastställa preliminära investeringsramar år 2023-2025 med totalt belopp 225 000 000 kr där investeringsbelopp fördelas lika under perioden med 75 000 000 kr per år.
6. Fastställa finansiella mål för 2022.
7. Fastställa finansiella mål för 2023-2025. Nytt förslag har presenterats av mål för skuldsättningsgrad med en ökning från nuvarande mål på 75% till 85 % av Kommuninvests limit för kommunkoncernen.

Bakgrund och ärendebeskrivning

Förslag till reviderad budget för 2022 har framtagits med en ny skatteunderlagsprognos per 2021-09-30 som underlag. I förslag till driftbudget per nämnd har hänsyn tagits till tillkommande äskanden från nämnderna och en avstämning har gjorts av de finansiella målen.

Förslag till investeringsbudget 2022-2024 har justerats med tillägg av återstående del av investeringsramen samt en mindre omföring mellan olika år har gjorts.

Förslag till ny befolkningsprognos från 2023-2025 har framtagits som utgör beräkningsgrunden för förslag till budgetdirektiv och preliminära ramar för 2023-2025.

Kf § forts



Förslag till reviderad budget 2022 samt förslag för budgetdirektiv och preliminära ramar 2023-2025 har tagits fram av förvaltningen utifrån kända intäktsförutsättningar och budgetförutsättningar samt med översyn av sedvanliga finansiella mål.

Datum
2021-10-21

Diarienummer
XX/XXXX

Kompletterande tjänsteutlåtande gällande reviderad budget 2022 och budgetdirektiv 2023-2025 med preliminära ramar

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta fastställa förslag till reviderad budget 2022 samt förslag för budgetdirektiv och preliminära ramar 2023-2025 enligt:

1. Fastställa förslag till förändrad befolkningsprognos 2023-2025 enligt:
11 250 invånare för budget 2023
11 280 invånare för budget 2024
11 310 invånare för budget 2025
2. Fastställa driftsbudgetram för reviderad budget 2022 per nämnd, totalt belopp uppgår till 743 300 000 kr.
3. Fastställa investeringsbudget för 2022 med belopp på 90 697 000 kr.
4. Fastställa driftsbudgetram 2023-2025 enligt följande:
År 2023: 760 300 000 kr År 2024: 776 800 000 kr År 2025: 799 500 000 kr
5. Fastställa preliminära investeringsramar år 2023-2025 med totalt belopp 225 000 000 kr där investeringsbelopp fördelas lika under perioden med 75 000 000 kr per år.
6. Fastställa finansiella mål för 2022.
7. Fastställa finansiella mål för 2023-2025. Nytt förslag har presenterats av mål för skuldsättningsgrad med en ökning från nuvarande mål på 75% till 85 % av Kommuninvests limit för kommunkoncernen.

Bakgrund och ärendebeskrivning

Förslag till reviderad budget för 2022 har framtagits med en ny skatteunderlagsprognos per 2021-09-30 som underlag. I förslag till driftbudget per nämnd har hänsyn tagits till tillkommande äskanden från nämnderna och en avstämning har gjorts av de finansiella målen.

Förslag till investeringsbudget 2022-2024 har justerats med tillägg av återstående del av investeringsramen samt en mindre omföring mellan olika år har gjorts.

Förslag till ny befolkningsprognos från 2023-2025 har framtagits som utgör beräkningsgrunden för förslag till budgetdirektiv och preliminära ramar för 2023-2025.

Förslag till reviderad budget 2022 samt förslag för budgetdirektiv och preliminära ramar 2023-2025 har tagits fram av förvaltningen utifrån kända intäktsförutsättningar och budgetförutsättningar samt med översyn av sedvanliga finansiella mål.

1. Förslag till reviderad budget 2022 och budgetdirektiv med preliminära ramar 2023-2025 (inklusive beräkningsgrunder, finansiella mål och tidplan mm)
2. Bilaga förslag reviderad budget 2022 Investeringsbudget per nämnd
3. Bilaga förslag reviderad budget 2022 Underlag per nämnd (Driftsbudget/investeringsbudget)

Catherine Hellgren
Ekonomichef



Datum
2021-10-13

Diarienummer
XX/XXXX

Reviderad budget 2022 och budgetdirektiv 2023-2025

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta fastställa förslag till reviderad budget 2022 samt förslag för budgetdirektiv och preliminära ramar 2023-2025.

Bakgrund och ärendebeskrivning

Förslag till reviderad budget för 2022 har framtagits med en ny skatteunderlagsprognos per 2021-09-30 som underlag. I förslag till driftbudget per nämnd har hänsyn tagits till tillkommande äskanden från nämnderna och en avstämning har gjorts av de finansiella målen.

Förslag till investeringsbudget 2022-2024 har justerats med tillägg av återstående del av investeringsramen samt en mindre omföring mellan olika år har gjorts.

Förslag till ny befolkningsprognos från 2023-2025 har framtagits som utgör beräkningsgrunden för förslag till budgetdirektiv och preliminära ramar för 2023-2025.

Förslag till reviderad budget 2022 samt förslag för budgetdirektiv och preliminära ramar 2023-2025 har tagits fram av förvaltningen utifrån kända intäktsförutsättningar och budgetförutsättningar samt sedvanliga finansiella mål. Förslag till nytt mål för skuldsättningsgrad har tagits fram.

1. Förslag till reviderade budget 2022 och budgetdirektiv och preliminära ramar 2023-2025
2. Bilaga reviderad budget 2022 Investeringsbudget per nämnd
3. Bilaga reviderad budget 2022 Driftsbudget per nämnd

Catherine Hellgren
Ekonomichef

Bilaga 3 Förslag reviderad budget 2022 – Driftsbudget per nämnd

DRIFTBUDGET SÅTERS KOMMUN

1000-tal kr	Budget 2021	Beslut KF	Reviderad budget				
		FÖRSLAG NY RAM 2022	Ökat äskande	Nya behov	Övriga justeringar	Total	Förslag Rev Budget 2022
Nämnd/förvaltning							
Kommunstyrelsen	81 328	86 496	1 500		3 779	5 279	91 775
Kommunstyrelsen exkl pension	62 462	66 816	500		-100	400	67 216
Pensioner (exkl pensionsförsäkr)	14 498	14 680			4 800	4 800	19 480
Reserv oförutsedda kostnader	4 368	5 000	1 000		-921	79	5 079
Verksamhet i samverkan	13 018	13 773	0		2	2	13 775
Räddningstjänst Dalamitt	10 920	11 640				0	11 640
Överförmyndare i samverkan ÖiS	1 013	1 026				0	1 026
Upphandling FBR	1 085	1 107			2	2	1 109
Samhällsbyggnadsnämnd	41 831	44 505			-300	-300	44 205
Miljö- och byggnämnd	3 613	4 658				0	4 658
Kulturnämnd	16 183	16 707				0	16 707
Barn- och utbildningsnämnd	284 895	295 826	4 000	1 000	-826	4 174	300 000
Socialnämnd	265 197	274 567	2 150		-717	1 433	276 000
Revision	968	968			12	12	980
Pensionsförsäkringar från finanserna	0	0			-4 800	-4 800	-4 800
SUMMA	707 033	737 500	7 650	1 000	-2 850	5 800	743 300

Sammanfattning tillkommande äskanden reviderad budget 2022 per nämnd:

Reviderad Budget 2022 - Kommunstyrelsesektor

Tillkommande äskande KS:

- Val 300 tkr
- Lönesamverkan 200 tkr

Tillkommande äskande övergripande: IT-samverkan 1 000 tkr

Reviderade Budgetbehov 2022 - Barn- och utbildningsnämnden

Nämnden äskar 5 000 tkr i ramförstärkning till 2022 från kommunfullmäktige enligt:

- Ramförstärkning för statsbidraget Elevhälsa 4 000 tkr
- Ramförstärkning för nya behov Utvecklingsprojekt (elevhälsan) 1 000 tkr

Reviderad Budget 2022 - Socialnämnden

Budgetram 2021 265 197 tkr

Kostnads- och volymökningar 2022 11 520 tkr (6 070 tkr + 5 450 tkr)

Rambehov 2022 276 717 tkr

Tilldelad ram 2022 274 567 tkr

(beslutad i Kommunfullmäktige 2021-06-17)

Differens (ram – behov) 2 150 tkr ← Begärd utökning av budgetram 2022

Kostnadsökningar i socialnämndens verksamheter beräknas utifrån fastställda budgetdirektiv i

Kommunfullmäktige 2021-02-25. Kostnadsökning uppgår till 6 070 tkr.

Volymförändringar i socialnämndens verksamheter beräknades utifrån känt läge per mars 2021. Reviderad budget beräknas utifrån känt nuläge per augusti 2021. En differens mellan vinterns och höstens beräkningar har uppstått på grund av tillkommande kostnader som ej var kända i början av året. En ökning av volymförändringar i reviderad budget från 3 800 tkr till 5 450 tkr.

Justeringar reviderad budget 2022: Justeringar har gjorts i samråd mellan de olika sektorerna för att uppnå en driftsbudget på 743,3 mkr som är utrymmet enligt den senaste skatteunderlagsprognosen per 2021-09-30.



**Förslag till:
Reviderad budget 2022
Budgetdirektiv och preliminära ramar
2023-2025
KS 2021-11-09**



Innehållsförteckning

<u>Finansiella mål</u>	3
<u>Inledning</u>	3
<u>Intäktsutvecklingen</u>	3
<u>Resultatmål</u>	6
<u>Investeringar</u>	7
<u>Skuldsättning</u>	7
<u>Pensionsförvaltning</u>	8
<u>Mål för verksamheten av betydelse för god ekonomisk hushållning</u>	9
<u>Vision – bilden av Säter</u>	9
<u>Strategiska mål</u>	9
<u>Övriga planeringsgrunder</u>	10
<u>Personalkostnadsökningar och övriga kostnadsökningar</u>	10
<u>Räntekostnader</u>	10
<u>Avgifter</u>	11
<u>Driftbudgetramar totalt</u>	11
<u>Budgetteknik</u>	11
<u>Driftbudgetramar nämnder, KS och samverkansverksamheter</u>	12
<u>Investeringsbudget</u>	13
<u>Sammanfattning av finansiella mål</u>	14
<u>Resultaträkning</u>	15
<u>Tidplan för budgetarbetet</u>	16

Finansiella mål

Inledning

Säters kommun skall ha en över tid stabil ekonomi. En stabil ekonomi är en grundläggande förutsättning för att kommunen skall klara de ålägganden som riksdagen har beslutat om och de satsningar som kommunen själv vill göra. Kommunen kan endast med en stabil ekonomisk grund fullfölja sina åtaganden gentemot kommunens invånare.

Kommunens budget grundar sig på en anpassning av kostnaderna till de förväntade intäkterna och därigenom upprättas en budget i balans. Detta är ett grundläggande krav i kommunallagen som kommunen är skyldig att följa.

För att inte kostnaderna för investeringar ska ta alltför stort utrymme av den kommunala kakan behöver investeringsnivåerna anpassas i storlek och tid. Med en självfinansieringsgrad på 60% beräknat på rullande 4-årsperioder begränsas i regel upplåningar och investeringsnivåer till att rymmas i den totala kostnads- och likviditetsbudgeten. Undantag från självfinansieringsgraden kan beslutas av kommunfullmäktige för enskilda objekt.

Kommunens bostadsbolag, Säterbostäder AB, skall uppvisa positiva resultat under planperioden. Det tidigare utgivna aktieägartillskottet på 9 Mkr har under 2014 återbetalats till kommunen. Återbetalningen har använts för att finansiera en nyemission på 9 Mkr i aktiekapital. Genom att öka aktiekapitalet möjliggörs en högre utdelning från bolaget. Beslut om utdelning tas på bolagets stämma efter avgiven årsredovisning.

Kommunen har ett åtagande för pensioner intjänade före 1998 som inte redovisas som skuld i kommunens balansräkning. Åtagandet kommer att infrias successivt i takt med att kommunalt anställd personal går i pension och kommunens kostnader för pensioner kommer att öka markant när de stora åldersgrupperna födda på slutet av 40-talet och början av 50-talet går i pension. Mer än 50 % av denna kostnadsökning kan finansieras via de medel som avsatts i kapitalförvaltning, i samband med försäljningen av Säters Energiverk. Resterande kostnadsökning måste hanteras inom ordinarie ekonomiska ramar och för detta måste kommunen ha en finansiell beredskap.

Intäktsutvecklingen

Tre saker är av avgörande betydelse för intäktsutvecklingen; befolkningsutvecklingen, skatteunderlagets utveckling, det kommunala utjämningsystemets utformning samt statens anslag till detta.

Befolkningsutveckling

I april 2021 presenterade SCB en ny befolkningsprognos för åren 2021-2070. Befolkningsökningen är inte jämn i alla åldrar och befolkningen ökar mest i de äldre åldrarna. Befolkningen förväntas att öka både för att fler föds än det avlider och för att fler invandrar än utvandrar. Den årliga befolkningsökningen är dock lägre än i föregående prognos från SCB. I den nya befolkningsprognosen från SCB för Säters kommun är den årliga befolkningsökningen ca 50 personer per år.

Befolkningsutvecklingen i Säters kommun har varit positiv från 2015 till 2017 och har därefter stagnerat under 2018 och 2019 då tillgången på lediga bostäder varit begränsad. Befolkningsutvecklingen tog sedan fart och ökade under 2020 med 68 personer och uppgick per 31 december 2020 till 11 161 invånare. Under 2021 har ökningen fortsatt och enligt SCB:s officiella statistik har Säters befolkning 2021 ökat med 42 personer under första halvåret till 11 203 invånare. Statistik från KIR befolkningsregister visar på fortsatta ökning under hösten och prognosen är att målet

på 11 210 personer den 1 november 2021 bör kunna uppnås. Beräkningsgrunden för budget 2022 är således oförändrat och uppgår till 11 210 personer.

Ett förslag på förändrad befolkningsutveckling har framtagits där ökningen uppgår till 40 personer för budget 2023 och därefter med 30 personer per år. I tidigare befolkningsprognos var ökningen 60 personer per år från 2022 och framåt. Beräkningsgrunden för 2023-2025 har förändrats och föreslås uppgå till 11 250 invånare för budget 2023, 11 280 för budget 2024 och 11 310 invånare för budget 2025.

Befolkningen påverkar skatteunderlaget och nivån på de förväntade intäkterna. Om prognosen inte uppnås tappar kommunen ca 55 tkr per invånare i skatteintäkter och generella bidrag.

Skatteintäkter och generella bidrag

De egna skatteintäkterna och bidraget från inkomstutjämningen är beroende av hur skatteunderlaget, de totala taxerade inkomsterna, utvecklas. Det exakta utfallet är inte tillgängligt förrän vid definitiv taxering i november året efter inkomståret. Vid budgeteringstillfället bygger intäktberäkningen på prognoser för det framtida utfallet. Kommunen använder sig av de prognoser som görs av Sveriges kommuner och regioner (SKR), 4-5 gånger per år.

För de egna skatteintäkterna görs en justering utifrån historiska utfall. Den senaste skatteunderlagsprognosen kom vecka 39 och nästa beräknas komma vecka 50.

Det har skett stora förändringar vad gäller skatteintäkter och generella bidrag under 2020 där extra bidrag beslutades/aviserades för 2020 och för kommande år, covid-19 relaterade bidrag och ökning av riktade bidrag. I budgetunderlaget har regeringens äldreomsorgssatsning på 4 miljarder inkluderats. Äldreomsorgssatsningen är ett riktat permanent statsbidrag, utan krav på bemanning eller liknande. Detta bidrag har hanterats som ett generellt bidrag och uppgår till 5,5 mkr per år från 2021 tom 2023.

Nedan visas fördelningen över skatteintäkter och generella bidrag för åren 2021-2025 enligt den senaste skatteunderlagsprognosen per 2021-09-30.

Skatteunderlagsprognos

<i>per 2021-09-30</i>	Utfall	Prognos	Budget	Budget	Plan	Plan	Plan
	2020	2021	2021	2022	2023	2024	2025
	<i>(per 30/9)</i>						
Inkomstutjämning	99,4	109,4	108,4	126,8	132,6	135,3	139,8
Kostnadsutjämning	-16,3	-14,3	-14,2	-19,2	-19,7	-20,2	-20,7
Regleringspost	11,4	33,1	33,2	28,2	20,1	19,9	16,6
Strukturbidrag	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Införandebidrag	7,2	2,3	2,3	0,0	0,0	0,0	0,0
LSS-utjämning	-6,0	-1,2	-1,0	1,1	1,1	1,1	1,1
Välfärdsbidrag	22,6	5,5	5,5	5,5	5,5	0,0	0,0 *)
Fastighetsavgift	29,2	34,2	34,0	34,6	34,6	34,6	34,6
	147,5	169,0	168,2	176,9	174,2	170,7	171,3
Skatteintäkter	549,6	543,3	542,8	564,4	586,2	606,1	628,2
Slutavräkning innevarande år	-7,9	11,6	-3,9	2,1	0,0	0,0	0,0
Slutavräkning tidigare år	-2,7	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	538,9	556,9	538,8	566,5	586,2	606,1	628,2
Total	686,4	725,9	707,0	743,4	760,3	776,9	799,5

*) Äldreomsorgssatsning har inkluderats för år 2021-2023

Information från SKR om det ekonomiska läget

Skatteunderlagsprognosen vilar på en konjunkturprognos 2021–2022 samt ett medelfristigt scenario som sträcker sig fram till 2025. Under det andra halvåret i år kommer svensk BNP att överträffa den BNP-nivå som nåddes det första kvartalet 2020, det vill säga före den ekonomiska kris som coronapandemin utlöste. BNP för helåret 2021 beräknas även överstiga BNP helåret 2019, året före pandemin. Men för att återföra konjunkturläget till det som gällde före krisen krävs en BNP-nivå som är högre än så. Den långsiktiga BNP-trenden innebär en viss årlig ökning och en återhämtning av konjunkturen förutsätter att man ”tar igen den tillväxt som gått förlorad”. Att BNP 2021 endast beräknas bli en dryg procent högre än 2019, medan potentiell BNP samtidigt bedöms ha stigit med drygt 3 procent (2019–2021), innebär en försvagning av konjunkturen. BNP-gapet, det vill säga skillnaden mellan potentiell och faktisk BNP, är fortfarande negativt 2021 och i SKR:s prognos kommer det vara lågkonjunktur också 2022.

För det andra kvartalet i år var antalet arbetade timmar omkring 2 procent svagare än det som gällde det första kvartalet 2020 och timgapet (skillnaden mellan faktiska och potentiella timmar) bedöms vara minus 4 procent. Den svaga BNP-utvecklingen sedan 2019 har därmed medfört en markant dämpning på arbetsmarknaden. SKR bedömer att den fortsatta återhämtningen för sysselsättningen kommer att vara relativt sett svagare än återhämtningen för BNP. I prognosen antas att tim- och BNP-gapen sluts under den andra halvan av 2023 då den svenska ekonomin antas nå ”normalkonjunktur”. En tydlig nedgång i andelen arbetslösa väntas ske kommande år, givet hög efterfrågetillväxt 2021–2022, men SKR bedömer att arbetslösheten i flera år kommer att ligga högre än före krisen.

Jämfört med den samhällsekonomiska utveckling som låg till grund för föregående skatteunderlagsprognos är det framförallt Budgetpropositionen för 2022 (samt en ändringsbudget för 2021) som har påverkat SKR:s prognoser. Propositionsförslagen bedöms höja efterfrågan i svensk ekonomi avsevärt. Enligt regeringen summerar reformerna till 74 miljarder kronor för budgetåret 2022 (1,2 procent av BNP). Även om det är svårt att härleda detta ”reformbelopp” råder det inget tvivel om att det rör sig om omfattande satsningar.

Nyckeltal för den svenska ekonomin

Procentuell förändring om inte annat anges

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
BNP*	-2,9	4,3	3,6	1,6	1,4	1,8
Sysselsättning, arbetade timmar*	-3,8	2,2	2,8	1,2	0,7	0,8
Relativ arbetslöshet, procent**	8,8	9,0	8,5	8,1	7,8	7,5
Timlön, Nationalräkenskaperna	4,9	2,5	1,6	2,5	2,6	3,0
Timlön, Konjunkturlönestatistiken	2,1	2,9	2,5	2,5	2,6	3,0
Inflation, KPIF	0,5	2,2	2,1	1,8	2,0	2,0
Inflation, KPI	0,5	1,9	2,1	1,9	2,3	2,4
Befolkning, 15–74 år	0,4	0,0	0,2	0,3	0,3	0,4

*Kalenderkorrigerat.

**Prognos och framskrivning åren 2021–2025 baseras på data enligt AKU-utfall januari-augusti 2021. Definitions- och metodändringar i AKU medför tidsseriebrott, för bland annat sysselsättning och arbetskraft. För 2020 anges en ungefärlig uppskattning av den andel arbetslösa som skulle ha gällt utan förändringarna av AKU.

Den höga tillväxten för BNP och arbetade timmar 2021 och 2022 manifesteras i ett skatteunderlag som också ökar starkt: med drygt 4 procent per år. Främst är det lönesumman som driver uppgången. Regeringens åtgärder i BP22 ökar även transfereringsinkomsterna något 2022 (genom bland annat höjt tak i sjukförsäkringen, ändrade regler för äldre i sjukförsäkringen samt

familjeveckan). Att arbetsmarknaden beräknas bli mer stram under 2024 och 2025 är grunden för SKR:s bedömning om snabbare löneökningar mot slutet av perioden. I det medelfristiga scenariot (för 2024 och 2025) är det utbudet i ekonomin som sätter gränserna för tillväxten, inte minst arbetskraftens storlek. Ekonomin kan inte växa snabbare än dess tillgängliga resurser; arbete, kapital och teknologi. Dessa ”kalkylår” råder det konjunkturell balans och arbetslösheten beräknas 2025 ligga omkring 7,5 procent. Reallöner och produktivitet, liksom skatteunderlaget följer då en trendmässig utveckling. Dessa ökningarna är måttliga i ett historiskt perspektiv, inte minst då produktivitetstillväxten antas vara relativt svag framöver. Sammantaget ökar det underliggande skatteunderlaget med 3,5 procent som genomsnitt för åren 2023-2025. Trendtillväxten de 10 senaste åren för densamma är 4,0 procent per år.

De senaste skatteunderlagsprognoserna

Procentuell förändring

	2020	2021	2022	2023	2024
SKR, aktuell	2,1	4,3	4,2	3,7	3,3
SKR, föregående	2,1	3,7	3,6	3,4	3,1
Regeringen, sep*	2,0	4,3	3,8	2,8	2,8
ESV, sep	2,2	3,9	3,0	3,3	3,5

Resultatmål

Målet är att resultatet skall överstiga 2 % av skatteintäkter, generella statsbidrag och utjämning. Plusresultatet är inte en vinst utan ett överskottsmål, som bl. a skall täcka:

- Inflationssäkring av eget kapital. Vid ett nollresultat minskar det egna kapitalet i reala värden med kostnaden för inflationen
- Finansiellt sparande för framtida behov som investeringar, och pensionsåtaganden
- Marginaler för osäkerheter i intäkter och kostnader

Resultatmål för planperioden:

Resultatmålet är lagt på det balanskravsavstämda resultatet, där hänsyn tagits till såväl avkastning som tillskott från kommunens pensionsmedelsförvaltning.

Budgeterat justerat resultat per år:

2022:	+ 14,9 Mkr
2023:	+ 15,2 Mkr
2023:	+ 15,5 Mkr
2024:	+ 16,0 Mkr

Justerat resultat	Prognos	Budget	Budget	Plan	Plan	Plan
	2021	2021	2022	2023	2024	2025
Resultat	12 304	8 920	8 639	8 912	9 177	9 598
Avkastning pensionsmedel	650	-1 238	-1 177	-1 099	-1 050	-1 000
Andra justeringar	-875	0		0	0	
Tillskott pensionsmedel	7 300	7 300	7 400	7 400	7 400	7 400
Resultatutjämningsreserv	0	0	0	0	0	0
Justerat resultat	19 379	14 982	14 862	15 213	15 527	15 998
Vinst%	2,67%	2,12%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%

Investeringar

Investeringsbehovet är fortsatt stort. För att inte kostnaderna för investeringar ska ta alltför stort utrymme av den kommunala kakan behöver investeringsnivåerna anpassas i storlek och tid. Över en fyraårsperiod, tre föregående år plus beräkningsår, ska minst 60 % av investeringarna vara självfinansierade. Med självfinansiering menas det likvida utrymme som skapas av kommunens resultat och nivån för avskrivningar. Undantag från självfinansieringsgraden kan beslutas av kommunfullmäktige för enskilda objekt.

Exempel på investeringsbehov:

- Lokalöversyn
- Underhåll på befintliga lokaler
- Anläggningar vatten och avlopp
- Infrastruktur
- Digitalisering

Följande investeringsnivåer föreslås för reviderad budget 2022 och för perioden 2023-2025 föreslås en preliminär ram på totalt 225 Mkr, där de preliminära nivåerna per år är jämt fördelade över tidperioden:

2022: 90,7 Mkr

2023: 75,0 Mkr

2024: 75,0 Mkr

2025: 75,0 Mkr

Total: 225,0 Mkr

Investeringar avseende byggnation av ett nytt särskilt boende till ett belopp av 230 Mkr enligt tidigare underlag är inte medräknad i de preliminära ramarna.

Mål för självfinansieringsgraden föreslås vara oförändrat, dvs minst 60 % av investeringarna skall vara självfinansierade över en fyraårsperiod. Beräkning av självfinansieringsgraden sker exklusive investeringen av ett nytt särskilt boende. När investeringen är genomförd och aktiverad behöver en översyn göras av de finansiella målen, främst målet för självfinansieringsgraden.

Skuldsättning

Säters kommun har en låneskuld 2020-12-31 på 250 Mkr. Under 2021 har lån återbetalats med 10 Mkr men ökad upplåning förväntas ske under slutet på året med 20 Mkr som leder till att låneskulden beräknas uppgå till 260 Mkr vid årets slut. Med planerade investeringar och investeringar för byggnation av ett nytt särskilt boende kommer en utökad upplåning att behöva göras med 220 Mkr under perioden 2021-2025.

Säters kommun har en jämförelsevis låg skuldsättningsnivå. Det har även kommunens bostadsbolag, Säterbostäder AB. Både kommunen och bostadsbolaget står dock inför stora investeringar som kräver ökad upplåning, och skuldsättningen behöver styras. I riktlinjer för god ekonomisk hushållning har därför ett skuldsättningstak införts. Detta är relaterat till Kommuninvests limit för kommunkoncerner. Målet för kommunkoncernens skuldsättning har under flera år varit att skuldsättningen maximalt skall uppgå till 75 % av Kommuninvests limit. I skuldsättning ingår kommunkoncernens kortfristiga och långfristiga skulder, avsättningar, pensionsåtaganden och extern borgen med avräkning av kassa/bank samt 85 % av det bokförda värdet på kommunens kapitalförvaltning (pensionsmedel).

2020-12-31 uppgick kommunkoncernens skuldsättning till 72 528 kr/invånare. 75 % av koncernens limit var 90 000 kr/invånare.

Målet för skuldsättning föreslås vara oförändrat för år 2022.

Mål för kommunkoncernens skuldsättning behöver dock justeras under kommande år för att kunna möta de ökade investeringsbehov som finns inom både kommunen och bostadsbolaget och de behov av ökad upplåning som detta leder till.

Förslag till förändring av finansiellt mål för 2023-2025: Förslag till förändrat mål för kommunkoncernens skuldsättning för åren 2023-2025 har framtagits där nytt förslag föreslås uppgå till maximalt 85 % av Kommuninvests limit för kommunkoncernen. Detta innebär en ökning från nuvarande mål på 75 % till 85 % för att kunna möta de ökade investeringsbehov med behov av ökad upplåning.

Pensionsförvaltning

Vid försäljningen av Sätters energiverk avsattes 70 Mkr till kapitalförvaltning för framtida pensionskostnader. 1998 placerades dessa medel i aktiv kapitalförvaltning hos två förvaltare. I det reglemente som reglerar hur förvaltarna får placera kapitalet har angetts att huvuddelen skall vara placerat i räntebärande värdepapper. Aktiemarknadens svängningar har påverkat kapitalets utveckling. När kursutvecklingen har varit god har avkastningen bidragit till att förbättra kommunens kapital. Vid nedgången i börserna sjunker värdet. För att motverka svängningar i kapitalets värde, är kapitalet placerat i Statliga realränteobligationer samt övriga räntebärande värdepapper. Detta ger en långsammare, men mer stabil värdeökning.

Kommunen skall för varje år ta ett beslut om hur mycket av pensionsfonden som skall utnyttjas för pensionsutbetalningar. Fonderingen av pensionsmedel, och utnyttjandet av de fonderade medlen kan utgöra grund för att frångå kravet på balans i budget och bokslut. Budgeten kan underbalanseras med det belopp som används ur fonden.

Mål för pensionsförvaltningen för år 2022 uppgår till 7,4 Mkr. Förslag för planperioden 2023-2025 ligger på samma nivå och uppgår till 7,4 Mkr per år. Avkastningen på pensionsförvaltningen beräknas under planperioden uppgå till 1 % per år. Kostnader för utbetalda pensioner finansieras upp till ca 7,2 Mkr per år av skattemedel. För belopp över denna nivå tillskjuts medel från pensionsförvaltningen.

Förslag för planperioden 2023-2025:

- 2022: 7,4 Mkr
- 2023: 7,4 Mkr
- 2024: 7,4 Mkr
- 2025: 7,4 Mkr

Mål för verksamheten

Vision

Säter är en välkommande kommun.

Vi bygger framtiden genom engagemang och samarbete.

Vi skapar framtidstro och livskvalitet.

Vi strävar mot ett ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart samhälle.

Strategiska mål

Ett rikare liv

Alla människor har behov av att känna samhörighet. Fritid är den tid vi inte är i skola eller på jobb. Rik fritid innebär rekreation och social gemenskap som är tillgänglig för alla. Rik fritid stimulerar och skapar välbefinnande. Fler människor ska kunna utöva och ta del av det ökande utbudet av organiserade och oorganiserade aktiviteter och sysselsättningar.

Ett miljöarbete på väg mot en hållbar kommun

Säters kommun tar sitt ansvar för vår gemensamma framtid. De nationella och regionala miljömålen ligger till grund för ett ansvarsfullt och strategiskt lokalt miljöarbete. Kommunens verksamheter ska utveckla ett förhållningssätt som innebär kloka beslut och agerande utifrån ett miljöperspektiv. Vi ska bidra till att öka kunskap, förmåga och motivation till ett miljö- och klimatmedvetet förhållningssätt.

En omsorgsfull boendeutveckling

I Säters kommun ska det alltid vara möjligt att bo, i miljöer som är hälsofrämjande och som upplevs passa den egna levnadssituationen. I all planering och byggnation är hållbarhet prioriterat. Det innebär att miljöpåverkan minimeras, att det möjliggör att människor kan skapa och upprätthålla goda sociala relationer och ger möjlighet att leva rika liv. Det är tryggt att bo och leva i Säters kommun.

En bra start i livet

Alla i Säters kommun ska ha en egen försörjning och ett liv med god hälsa. Unga ska ha förutsättningar för att göra val i livet baserat på förmågor och intressen. De unga årens upplevelser och lärande ska öka barn och ungas förmåga och motivation att delta i samhällslivet och den demokratiska processen.

En stimulerad tillväxt

I Säters kommun ska det vara möjligt att etablera, bedriva och utveckla många sorters företagande. Det innebär att vi ska öka vår förmåga att kunna bistå med planlagd mark, bistå med att hitta lokaler och tillsammans med näringslivet arbeta för goda kommunikationer, tillgång till kompetens och företag som ligger i framkant av utvecklingen.

En uppdragsbaserad kommun

som människor behöver och vill ha nu och framöver. Det kräver att vi utvecklar en ännu mer kompetent organisation som anpassar sig, är innovativ och vågar prova nya metoder. Kommunen utvecklar förhållningssätt som innebär att invånare och andra som kommer i kontakt med oss i högre grad upplever att vi är professionella, och ger effektivt och behovsanpassat bemötande.

Övriga planeringsgrunder

Utöver de finansiella målen och verksamhetsmålen styr även andra faktorer det ekonomiska utrymmet för kommunens verksamheter. Kommunfullmäktige fastställer följande beräkningsgrunder som skall användas i beräkningen av kommunens kostnader.

Personalkostnadsökningar och övriga kostnadsökningar

Personalkostnader utgår från SKR:s prisindex för kommunal verksamhet med anpassning till lokal ambitionsnivå. SKR:s antaganden gäller för riket.

	Budget 2022	2023	2024	2025
SKR	2,3%	2,5%	2,6%	3,0%
Sätters Kommun	1,7%	1,9%	2,0%	2,2%

PO-påslag för 2021 är 40,15 % för anställda och 37 % för förtroendevalda. PO-påslag för 2022 beräknas till 39,75%. Arbetsgivaravgifterna enligt lag uppgår år 2021 till 31,42 procent. I budgetpropositionen aviseras oförändrade arbetsgivaravgifter om 31,42 procent avseende år 2022.

Avsättning för underhåll fastigheter

Enligt regelverket för komponentavskrivningar skrivs t ex komponenterna i en fastighet av på olika tidslängder. När den är avskriven och ska ersättas behandlas den som en ersättningsinvestering som skrivs av på samma tidslängd. Detta innebär att behovet av avsättning för underhåll kommer att minska med tiden och ersättas av investeringsmedel. Det kommer dock att finnas kvar vissa åtgärder som bokförs som underhåll. Fördelningen mellan avsatta medel för underhåll och ersättningsinvestering behöver klargöras ytterligare. I avvaktan på detta bör avsättningen för underhåll ligga kvar på nuvarande nivå 80 kr/kvm.

Kostnader för kost och lokalvård

Kostnaderna för kost och lokalvård beräknas utifrån satt ambitionsnivå med hänsyn tagen till beslutade antaganden om kostnadsökningar för personal och övriga kostnader. Hänsyn tas även till förändringar i beställande nämnds beställningar.

Övriga kostnader

Finns index för kostnadsuppräknings angivna i avtal om köp av tjänster och varor används dessa. För kostnader som inte styrs av avtal används Riksbankens bedömning av KPIF:s utveckling. KPI med fast ränta (KPIF) är ett mått på underliggande inflation och syftar till att ta bort effekten av förändrade räntesatser från KPI.

	Budget 2022	2023	2024	2025
KPIF	1,6 %	1,8 %	2,0 %	2,0%

Räntekostnader

Extern räntesats för av kommunen upptagna lån beräknas till 1,5 % per år för åren 2023-2025. Vid bedömningen av räntesats har Riksbankens prognos för reporäntans utveckling använts.

Intern räntesats för beräkning av kapitalkostnader är satt till samma nivå som externa räntor: 1,5 % för 2023 till 2025.

Avgifter

Utrymmet för avgiftshöjningar i de kommunala verksamheterna är begränsat. För VA och Renhållning har kommunen sedan flera år en full avgiftsfinansiering. För äldreomsorg och barnomsorg finns maxtaxor som begränsar kommunens möjlighet att avgiftsfinansiera verksamheten. På övriga områden har avgifterna relativt liten effekt på kommunens ekonomi.

De möjligheter som finns att öka avgiftsfinansieringsgraden måste dock övervägas och förslag på reviderade avgifter skall där detta är möjligt lämnas i samband med budgetförslagen från nämnder och sektorer. Förslag till avgiftshöjningar skall även redovisas separat som egna ärenden och särskilt beslut om dessa skall tas i Kommunfullmäktige.

Driftbudgetramar totalt

Totala preliminära driftbudgetramar framräknade utifrån ovanstående ekonomiska mål och övriga planeringsgrunder:

2022:	743 300 tkr
2023:	760 300 tkr
2024:	776 800 tkr
2025:	799 500 tkr

Nedbrutna budgetramar för respektive nämnd och sektor redovisas för budget 2022. Nämnderna och KS skall lägga förslag till en budget som inryms i den preliminära ramen. Behöver åtgärder vidtas för att åstadkomma detta skall förslag med konsekvensbeskrivningar inlämnas med budgetförslaget.

Budgetteknik

Ekonomienheten kommer liksom tidigare år att utsända tekniska anvisningar för budgetmaterialets utformning. Allt material samlas i nätverket under V:/Budget/Budget 2023.

Driftbudgetramar för nämnder, Kommunstyrelsesektor och samverkansverksamheter

1) Förslag reviderad budget 2022 per nämnd:

DRIFTBUDGET SÄTERS KOMMUN

1000-tal kr	Budget 2021	Beslut KF	Reviderad budget				Förslag Rev Budget 2022
		FÖRSLAG NY RAM 2022	Ökat äskande	Nya behov	Övriga justeringar	Total	
Nämnd/förvaltning							
Kommunstyrelsen	81 328	86 496	1 500		3 779	5 279	91 775
Kommunstyrelsen exkl pension	62 462	66 816	500		-100	400	67 216
Pensioner (exkl pensionsförsäkr)	14 498	14 680			4 800	4 800	19 480
Reserv oförutsedda kostnader	4 368	5 000	1 000		-921	79	5 079
Verksamhet i samverkan	13 018	13 773	0		2	2	13 775
Räddningstjänst Dalamitt	10 920	11 640				0	11 640
Överförmyndare i samverkan ÖiS	1 013	1 026				0	1 026
Upphandling FBR	1 085	1 107			2	2	1 109
Samhällsbyggnadsnämnd	41 831	44 505			-300	-300	44 205
Miljö- och byggnämnd	3 613	4 658				0	4 658
Kulturnämnd	16 183	16 707				0	16 707
Barn- och utbildningsnämnd	284 895	295 826	4 000	1 000	-826	4 174	300 000
Socialnämnd	265 197	274 567	2 150		-717	1 433	276 000
Revision	968	968			12	12	980
Pensionsförsäkringar från finanserna	0	0			-4 800	-4 800	-4 800
SUMMA	707 033	737 500	7 650	1 000	-2 850	5 800	743 300

2) Förslag preliminära ramar 2023-2025:

	Budget 2021	Budget 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025
Driftsbudgetramar	707,0	743,3	760,3	776,8	799,5
Förändring mkr		36,3	17,0	16,5	22,7
Förändring %		5,1%	2,3%	2,2%	2,9%

3) Förslag till förändrad befolkningsprognos 2023-2025:

Prognos per 2021-09-30					
Kommunen	2021	2022	2023	2024	2025
Enligt riksprognos	11 147	11 200	11 252	11 302	11 351
Egna antaganden	11 147	11 210	11 250	11 280	11 310
Ökning per år		63	40	30	30
Jämförelse mot senaste egna prognos		0	-20	-50	-80
Enligt tidigare prognos					
Kommunen	2 021	2 022	2 023	2 024	2 025
Enligt riksprognos	11 147	11 200	11 252	11 302	11 351
Egna antaganden	11 147	11 210	11 270	11 330	11 390
Ökning per år		63	60	60	60

Investeringsbudget 2022 och preliminära ramar 2023-2025

1) Förslag reviderad investeringsbudget 2022:

Sätters Kommun

Prel ram enl budgetdirektiv 2022-2024: **220 500**

Investeringsbudget 2022 - 2024

Återstående: 396

Förslag reviderad investeringsbudget

Nämnd	Utfall 2020	Budget 2021	Budget 2022	Plan 2023	Plan 2024	Total 2022-2024
kkkr						
Totalnivå	90 505	87 384	90 697	86 947	42 460	220 104
Kulturnämnd	270	593	447	147	260	854
Barn- och utbildningsnämnd	1 467	2 000	2 000	2 000	2 000	6 000
Socialnämnd	237	500	500	4 700	500	5 700
Samhällsbyggnadsnämnd skattefinansierat	65 560	44 982	48 100	48 700	19 300	116 100
SBN VA/Renhållningsenhet	14 180	24 608	30 800	23 800	13 100	67 700
Kommunstyrelsen	5 341	9 691	4 200	3 500	3 500	11 200
KS IT-enhet	3 451	5 010	4 650	4 100	3 800	12 550

Tillägg reviderad budget 2022-2024:

Tillägg av återstående del av investeringsramar 2022-2024 (16 mkr) samt en omföring mellan olika år.

Socialnämnd: Investeringar 200 tkr avseende nytt gruppboende LSS är framflyttat från 2022 till 2023

Samhällsbyggnadsnämnd: Tillägg av investeringar 1) Varmvattenbassäng 11 000 tkr och 2) Tak 3 000 tkr

SBN VA/Renhållningsenhet: Tillägg av överföringsledning projektering 2 000 tkr

Investeringsbudget 2022 - 2024

Beslut KF 2021-06-17

Prel ram enl budgetdirektiv 2022-2024: **220 500**

Återstående: 16 396

Nämnd	Utfall 2020	Budget 2021	Budget 2022	Plan 2023	Plan 2024	Total 2022-2024
kkkr						
Totalnivå	90 505	87 384	74 897	86 747	42 460	204 104
Kulturnämnd	270	593	447	147	260	854
Barn- och utbildningsnämnd	1 467	2 000	2 000	2 000	2 000	6 000
Socialnämnd	237	500	700	4 500	500	5 700
Samhällsbyggnadsnämnd skattefinansierat	65 560	44 982	34 100	48 700	19 300	102 100
SBN VA/Renhållningsenhet	14 180	24 608	28 800	23 800	13 100	65 700
Kommunstyrelsen	5 341	9 691	4 200	3 500	3 500	11 200
KS IT-enhet	3 451	5 010	4 650	4 100	3 800	12 550

2) Förslag preliminära investeringsbudgetramar 2023-2025:

Förslag på en preliminär ram på totalt 225,0 mkr för perioden 2023-2025, där de preliminära nivåerna per år är jämt fördelade över tidperioden med 75,0 mkr per år.

Sammanfattning av finansiella mål

Förslag till finansiella mål för reviderad budget 2022 och för budgetdirektiv 2023-2025:

Resultatmål:

Målet är att justerat resultat skall överstiga 2 % av skatteintäkter, generella statsbidrag och utjämning enligt:

	2022	2023	2024	2025
Justerat resultat (mkr)	14,9 mkr	15,2 mkr	15,5 mkr	16,0 mkr
Justerat resultat (%)	2 %	2 %	2%	2%

Investeringar med mål för självfinansieringsgrad:

Mål för självfinansieringsgrad: Över en fyraårsperiod skall minst 60 % av investeringarna vara självfinansierade. Beräkning görs exklusive nytt särskilt boende.

Investeringsbudget år 2022 är 90,7 mkr och preliminära investeringsbudgettramar för perioden 2023-2025 uppgår till 225,0 mkr där investeringsbelopp är jämnt fördelade över åren med 75,0 mkr per år.

	2022	2023	2024	2025
Investeringar:	90,7 mkr	75,0 mkr	75,0 mkr	75,0 mkr

Mål för skuldsättning:

Mål för skuldsättning för reviderad budget 2022: Målet är att kommunkoncernens skuldsättning maximalt skall uppgå till 75 % av Kommuninvests limit.

Förslag till nytt mål för skuldsättning för perioden 2023-2025: Målet är att kommunkoncernens skuldsättning maximalt skall uppgå till 85 % av Kommuninvests limit, dvs en ökning från 75% till 85%.

Pensionsförvaltning:

Mål för avkastning: Avkastningen på pensionsförvaltningen beräknas uppgå till 1 % per år.

Mål för uttag av pensionsmedel:

Mål för pensionsförvaltningen för år 2022 uppgår till 7,4 mkr.

Förslag för perioden 2023-2025 ligger på samma nivå och uppgår till 7,4 mkr per år.

	2022	2023	2024	2025
Avkastning:	1%	1%	1%	1%
Uttag pensionsmedel:	7,4 mkr	7,4 mkr	7,4 mkr	7,4 mkr

Resultaträkning

RESULTATRÄKNING

	Utfall <u>2020</u>	Prognos <u>2021</u>	Budget <u>2021</u>	Budget <u>2022</u>	Plan <u>2023</u>	Plan <u>2024</u>	Plan <u>2025</u>
Verksamhetens intäkter	150 176	154 396	154 396	161 120	164 047	165 867	170 454
Verksamhetens kostnader	-795 159	-834 018	-817 311	-860 220	-875 847	-885 567	-910 054
Avskrivningar	-30 562	-33 718	-34 718	-34 200	-36 000	-44 100	-44 900
Jämförelsestörande poster	0	0	0	0	0	0	0
VERKSAMHETENS NETTOKOSTN.	-675 545	-713 340	-697 633	-733 300	-747 800	-763 800	-784 500
Skatteintäkter	538 934	556 942	538 841	566 487	586 160	606 131	628 167
Generella statsbidrag och utjämning	147 499	168 997	168 191	176 890	174 184	170 726	171 335
VERKSAMHETENS RESULTAT	10 888	12 599	9 399	10 077	12 544	13 057	15 002
Finansiella intäkter	2 816	2 258	2 258	2 335	2 169	2 095	1 521
Finansiella kostnader	-1 165	-1 903	-3 975	-4 950	-6 900	-7 025	-7 925
RESULTAT FÖRE PENSIONS FÖRVALTNING	12 539	12 954	7 682	7 462	7 813	8 127	8 598
Pensionsförvaltning	2 061	-650	1 238	1 177	1 099	1 050	1 000
ÅRETS RESULTAT	14 600	12 304	8 920	8 639	8 912	9 177	9 598

NYCKELTAL

	Utfall <u>2020</u>	Prognos <u>2021</u>	Budget <u>2021</u>	Budget <u>2022</u>	Plan <u>2023</u>	Plan <u>2024</u>	Plan <u>2025</u>
Nettokostnadernas (exkl avskr. o jämförelsestörande poster) andel av skatteintäkter o generella statsbidrag	94,0%	93,6%	93,8%	94,0%	93,6%	92,6%	92,5%
Finansnettots andel av skatteint.	-0,2%	0,0%	0,2%	0,4%	0,6%	0,6%	0,8%
Andel av skatteint. disp. för investeringar	6,3%	6,4%	6,0%	5,6%	5,8%	6,7%	6,7%

Årets resultat	14 600	12 304	8 920	8 639	8 912	9 177	9 598
Kassaflöde (förändring räntebärande tillgångar och skulder)	-41 481	-63 159	-26 230	-172 891	-75 215	9 544	-41 510
Soliditet	52%	53%	53%	46%	45%	45%	45%

Justerat resultat

	Utfall <u>2020</u>	Prognos <u>2021</u>	Budget <u>2021</u>	Budget <u>2022</u>	Plan <u>2023</u>	Plan <u>2024</u>	Plan <u>2025</u>
Resultat	14 600	12 304	8 920	8 639	8 912	9 177	9 598
Avkastning pensionsmedel	-2 061	650	-1 238	-1 177	-1 099	-1 050	-1 000
Andra justeringar	2 049	-875	0		0	0	
Tillskott pensionsmedel	0	7 300	7 300	7 400	7 400	7 400	7 400
Resultatutjämningsreserv	0	0	0	0	0	0	0
Justerat resultat	14 588	19 379	14 982	14 862	15 213	15 527	15 998
Vinst%	2,13%	2,67%	2,12%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%
Skatteintäkter	686 433	725 939	707 032	743 377	760 344	776 857	799 502

Tidplan

2021-10-19	KSAU-Förslag till reviderad budget 2022-24, budgetdirektiv 2023-25 med preliminära ramar
2021-11-09	KS- Förslag till reviderad budget 2022-24, budgetdirektiv 2023-25 med preliminära ramar
2021-11-25	KF-Fastställer reviderad budget för 2022-24, budgetdirektiv 2023-25 med preliminära ramar
2021-12-16	<i>SKR-Skatteunderlagsprognos</i>
2021-12-20	BUN/SN-Lämnar beställning till kostenheten
2021-12-31	Detaljbudget 2022 och ev. reviderade nämndplaner inlämnas till ekonomienheten
2022-02-15	KSAU- Bokslutsprognos för 2021
2022 feb	<i>SKR-Skatteunderlagsprognos (MakroNytt 2022)</i>
2022-02-28	Interna poster skall vara klara och inlagda i nätverket. Hyror, städ- och kostkostnader, telefon, årsavgifter för myndighetsutövning, etc.
2022-03-08	KS-Bokslutsprognos för 2021
2022-03-15	Budgetsamtal 2023-2025 och verksamhetsgenomgångar 2021
v 10-16	Nämndbehandling av budgetförslag 2023-25
2022-03-22	KSAU-Behandlar årsredovisning för 2021
2022-04-05	KS-Behandlar årsredovisning för 2020
2022 apr	<i>Regeringens vårproposition</i>
2022-04-08	Deadline för inlämning av budgetförslag
2022-04-12/13	Sektorsberedning av förslag till drift- och investeringsbudget
2022-04-26	KSAU-Första budgetuppföljning 2022 mars månad/KS budgetförslag 2023-25
2022-04-28	KF-Behandlar årsredovisning för 2021
2022 apr	<i>SKR-Skatteunderlagsprognos, prognos utjämningsystemen och LSS 2022</i>
2022-04-29	Möte inför budgetberedningen – information, frågor mm.
2022-05-02/03	Budgetberedning/KSAU
2022 maj	<i>SKR-Ekonomirapport maj 2022</i>
2022-05-17	KSAU-Fördjupad budgetuppföljning per april med årsprognos
2022-05-31	KS-Behandlar budgetförslag 2023-25
2022-06-01	Central budgetförhandling 11 § MBL
2022-06-16	KF-Beslutar om budget för 2023-25
2022-06-21	KSAU-Budgetuppföljning maj 2022
v 36-52	Nämnder och KS fastställer detaljbudget utifrån tilldelad ram. Sektorerna upprättar verksamhetsplaner med aktiviteter utifrån antagna strategier
2022 aug	<i>SKR-Skatteunderlagsprognos i slutet av augusti</i>
2022 sep	<i>Regeringens budgetproposition</i>
2022-09-20	KSAU-Delårsrapport och budgetuppföljning augusti 2022 samt skattesats 2023
2022 sep/ okt	<i>SKR-Skatteunderlagsprognos/SKR Ekonomirapport september 2022</i>
2022-10-03	Deadline för inlämning av reviderad budget
2022-10-04	KS-Delårsrapport och budgetuppföljning augusti 2022 samt skattesats 2023
2022-10-07	Sektorsberedning av reviderad budget
2022-10-17	KF Delårsrapport samt delgivning budgetuppföljning augusti 2022 samt skattesats 2023
2021-11-08	KSAU-Beredning av reviderad budget 2023-25, budgetdirektiv 2024-26 med preliminära ramar, budgetuppföljning september 2022
2022-11-15	KS-Behandlar reviderad budget 2023-25, budgetdirektiv 2024-26 med preliminära ramar samt budgetuppföljning september 2022
v 46	MBL 11 § reviderad budget
2022-11-29	KSAU-Budgetuppföljning oktober 2022
2022-12-01	KF-Beslut om reviderad budget 2023-25, budgetdirektiv 2024-2026 med preliminära ramar, tidplan
2022-12-13	KS-Budgetuppföljning oktober 2022
2022-12-20	KSAU-Budgetuppföljning november 2022
2022 dec	<i>SKR-Skatteunderlagsprognos i mitten av december</i>
2022-12-31	Detaljbudget 2023 och ev. reviderade nämndplaner inlämnas till ekonomienheten



Kf § 6 Antagande av detaljplan för mötesspår i Sätters tätort samt parkering och service vid Tuskaftet samt kv Hyddan i m fl

KS2019/0024

Beslut

Kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige beslutar

- anta Detaljplan för mötesspår i Sätters tätort samt parkering och service vid Tuskaftet samt Hyddan 8 m.fl.
- detaljplanens genomförande medför ingen betydande miljöpåverkan varför ingen miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap §11 miljöbalken har upprättats.

Ärendebeskrivning

Detaljplanens syfte är att möjliggöra trafikverkets pågående järnvägsprojekt ”Kapacitet- och hastighetshöjande åtgärder på Dalabanan”, vilket bland annat innebär nya dubbelspår, ny perrong samt nedgång och tunnel vid stationsområdet. Därtill möjliggörs en ny gång- och cykeltunnel under järnväg och riksväg i en rak axel från Salutorget till Säterdalen. I detaljplanen ingår också angränsande markområden som under planprocessen bedömts vara lämpliga, med utgångspunkt i planprogrammet.

Mellan 2021-06-28 – 2021-08-29 var detaljplanen ute på granskning. Ett allmänt granskningsmöte hölls i Folkets hus i Säter 2021-08-17. Under granskningen inkom 12 skriftliga yttranden. Därefter har detaljplanen förtydligats och kompletterats på ett fåtal punkter som bland annat rör dagvatten, markföroreningar och riktvärden för trafikbuller. Några redaktionella justeringar har också skett. Detta har däremot inte inneburit några förändringar på planförslaget varför bedömningen är att detaljplanen är redo för antagande.

Ett antal inkomna synpunkter under planprocessen har rört trafikfrågan på bland annat Kungsvägen. Detta utreds separat av samhällsbyggnadssektorn för att klargöra lämpliga åtgärder på kommunens gator.

Bakgrund

I trafikverkets järnvägsprojekt ”Kapacitet- och hastighetshöjande åtgärder på Dalabanan” kommer en så kallad samtida infart att förläggas i Sätters centrum.

Kf § forts



Det innebär i sin tur att kommunen genom detaljplaneläggning behöver möjliggöra de nödvändiga åtgärder som järnvägsprojektet innebär på kommunens och på trafikverkets mark. Kommunens ambition är också att genom detaljplanen knyta samman Sätters innerstad via Salutorget mot Säterdalens entré till järnvägsstationen.

Samhällsbyggnadsförvaltningen fick därför 2019-02-19 §96 i uppdrag av Kommunstyrelsen att upprätta rubricerad detaljplan. Därefter har planprocessen pågått genom ett så kallat utökat förfarande enligt Plan- och bygglagen, PBL.

Konsekvensbeskrivning

Detaljplanens genomförande möjliggör trafikverkets kapacitetshöjande järnvägsprojekt, ett modernt och tillgängligt stationsområde och i förlängningen ett mer hållbart resande inom och utanför regionen. Där till skapas en mer tillgänglig, attraktiv och säker förbindelse för gång- och cykeltrafik mellan Sätters centrum, Säterdalen och stationsområdet.

Framtagande av samverkans- och medfinansieringsavtal mellan kommunen och trafikverket pågår för närvarande.

Beslutsunderlag

Bilaga 1. Plankarta, oktober 2021

Bilaga 2. Planbeskrivning, oktober 2021

Bilaga 3. Granskningsutlåtande, oktober 2021

Bilaga 4. Samrådsredogörelse, samrådsredogörelse juni 2021

Bilaga 5. Fastighetsförteckning, oktober 2021

Bilaga 6. Undersökning av betydande miljöpåverkan, april 2019

Bilaga 7. Planprogram för sambandet mellan Sätters järnvägsstation och centrum, 2019

Bilaga 8. PM Kungsvägen Dagvattenhantering, Kapacitetsberäkningar. Tyréns, 2020-10-09

Bilaga 9. PM Dagvatten, Sweco, 2021-04-09, förtydligande 2021-09-21

Bilaga 10. PM Förtydligande av bedömning av risker kopplade till föroreningar inom yta av parkmark, Sweco, 2021-10-07

Delges

Samhällsbyggnadsnämnden

Samhällsbyggnadssektorn

Trafikverket



Beslut om godkännande av Gransknings- utlåtande samt antagande av Detaljplan för mötesspår i Sätters tätort samt parkering och service vid Tuskaftet samt kv. Hyddan 8 m.fl.

Förslag till beslut

Förvaltningen föreslår kommunstyrelsens arbetsutskott besluta

- godkänna Granskningsutlåtande för Detaljplan för mötesspår i Säter tätort samt parkering och service vid Tuskaftet samt Hyddan 8 m.fl.

Förvaltningen föreslår kommunstyrelsens arbetsutskott föreslå kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige

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

Ärendebeskrivning

Detaljplanens syfte är att möjliggöra trafikverkets pågående järnvägsprojekt ”Kapacitet- och hastighetshöjande åtgärder på Dalabanan”, vilket bland annat innebär nya dubbelspår, ny perrong samt nedgång och tunnel vid stationsområdet. Därtill möjliggörs en ny gång- och cykeltunnel under järnväg och riksväg i en rak axel från Salutorget till Säterdalen. I detaljplanen ingår också angränsande markområden som under planprocessen bedömts vara lämpliga, med utgångspunkt i planprogrammet.

Mellan 2021-06-28 – 2021-08-29 var detaljplanen ute på granskning. Ett allmänt granskningsmöte hölls i Folkets hus i Säter 2021-08-17. Under granskningen inkom 12 skriftliga yttranden. Därefter har detaljplanen förtydligats och kompletterats på ett fåtal punkter som bland annat rör dagvatten, markföreningar och riktvärden för trafikbuller. Några redaktionella justeringar har också skett. Detta har däremot inte inneburit några förändringar på planförslaget varför bedömningen är att detaljplanen är redo för antagande.

Ett antal inkomna synpunkter under planprocessen har rört trafikfrågan på bland annat Kungsvägen. Detta utreds separat av samhällsbyggnadssektorn för att klargöra lämpliga åtgärder på kommunens gator.

Postadress

Box 300, 783 27 Säter
Telefon: 0225-55 000 (vxl)

Besöksadress

Rådhuset, Åsgränd 2, Säter

E-post

kommun@sater.se

Webbplats

sater.se



Bakgrund

I trafikverkets järnvägsprojekt ”Kapacitet- och hastighetshöjande åtgärder på Dalabanan” kommer en så kallad samtida infart att förläggas i Sätters centrum. Det innebär i sin tur att kommunen genom detaljplaneläggning behöver möjliggöra de nödvändiga åtgärder som järnvägsprojektet innebär på kommunens och på trafikverkets mark. Kommunens ambition är också att genom detaljplanen knyta samman Sätters innerstad via Salutorget mot Säterdalens entré till järnvägsstationen.

Samhällsbyggnadsförvaltningen fick därför 2019-02-19 §96 i uppdrag av Kommunstyrelsen att upprätta rubricerad detaljplan. Därefter har planprocessen pågått genom ett så kallat utökad förfarande enligt Plan- och bygglagen, PBL.

Konsekvensbeskrivning

Detaljplanens genomförande möjliggör trafikverkets kapacitetshöjande järnvägsprojekt, ett modernt och tillgängligt stationsområde och i förlängningen ett mer hållbart resande inom och utanför regionen. Där till skapas en mer tillgänglig, attraktiv och säker förbindelse för gång- och cykeltrafik mellan Sätters centrum, Säterdalen och stationsområdet.

Framtagande av samverkans- och medfinansieringsavtal mellan kommunen och trafikverket pågår för närvarande.

Beslutsunderlag

Bilaga 1. Plankarta, oktober 2021

Bilaga 2. Planbeskrivning, oktober 2021

Bilaga 3. Granskningsutlåtande, oktober 2021

Bilaga 4. Samrådsredogörelse, samrådsredogörelse juni 2021

Bilaga 5. Fastighetsförteckning, oktober 2021

Bilaga 6. Undersökning av betydande miljöpåverkan, april 2019

Bilaga 7. Planprogram för sambandet mellan Sätters järnvägsstation och centrum, 2019

Bilaga 8. PM Kungsvägen Dagvattenhantering, Kapacitetsberäkningar. Tyréns, 2020-10-09

Bilaga 9. PM Dagvatten, Sweco, 2021-04-09, förtydligande 2021-09-21

Bilaga 10. PM Förtydligande av bedömning av risker kopplade till föroreningar inom yta av parkmark, Sweco, 2021-10-07

Delges

Samhällsbyggnadsnämnden

Samhällsbyggnadssektorn

Trafikverket



Underskrifter

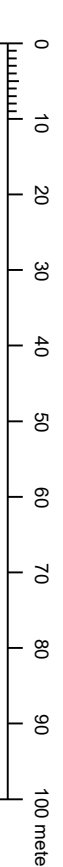
Katarina Hoyles Kobosko
Strategisk samhällsplanerare

Marita Skog
Kommundirektör

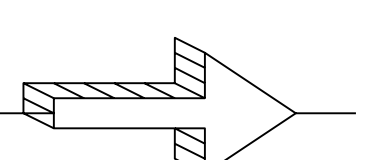


PLANKARTA

Skala: 1:1 000 (format A1)



E150400



GRUNDKARTANS BETECKNINGAR

	SÄTER 4/5		Fastighetsgräns
	Fastighetsbeteckning		Ledningsnät eller senut
	Fastighetsgränslinje		Fastighetsgränslinje, enstaka omringning
	Vegetationslinje		Gaturänns eller riksränns
	Järnväg		Slag
	Staket eller stängsel		Stönmur eller annan mur
	Hack		Agostbyggnads
	Höjdnurs resp punkts höjd		Start
	Dike, millinge		Beslutshus Fasad resp lik
	Utnus, Fasad resp lik		Överbyggnad eller verkstämning
	Öppning byggnad eller verkstämning		Samverk, transformatorstation
	Annan byggnad eller byggnadsdel		Trappa
	Träskoppe		Träl, Stenblock
	Fästgästing resp mast eller annan objektpunkt		Lystskoppe

GRUNDKARTAN

Koordinatsystem I plan är Sweref 99 15 45.
 Höjdsystem är RH2000.
 Detaljformering, aktualitet: 2021-10-11
 Fastighetsövervakning, aktualitet: 2021-10-11
 Grundkartans riktighet bekrävas
 Sten Stenbergh Karttekniker/GIS-ingenjör, Sätters kommun

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom området med nedanstående beteckningar. Endast enlyten användning och utformning är tillåten. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet.
GRÄNSBETECKNINGAR
 Planområdesgräns
 Användningsgräns
 Egenskapsgräns
 Administrativ gräns
 Administrativ och egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

	Allmän plats 4.kmp.5 § 1 a 12 P
	TORG
	GATA
	VÄG
	GANG
	CYKEL
	P-PLATS
	PARK
	NATUR

Kategori 4.kmp.5 § 1 a 12 P
 C₁ Mindre handel och mindre restaurang
 P₁ Parkering inkl. servicebyggnad
 T₁ Järnväg
 T₂ Järnväg, entledigt område

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS MED KOMMUNALT HUVUDMANNASKAP

Utformning av allmän plats

Plantering 4.kmp.5 § 1 a 12 P
 Gång- och cykelväg 4.kmp.5 § 1 a 12 P
 Hiss Hiss ska finnas mellan gatunivån och tunneln 4.kmp.5 § 1 a 12 P
 Skydd Skydd

Anläggningar för stadgivande viselse såsom lekplats, samlingsplats e dyli för ej anordnas 4.kmp.12 § 1 a 11 P.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Bebyggandets omfattning

Inom användningsområdet får högst 100 kvm byggsatsarea för serviceuppbyggnad uppföras. 4.kmp.11 § 1 a 11 P.

6.

Inom användningsområdet får högst 250 kvm byggsatsarea för mindre handel och restaurangandamål uppföras. Utöver detta får högst 100 kvm byggsatsarea för servicebyggnad för toalett, förord och dyli. uppföras. 4.kmp.11 § 1 a 11 P.

Placering
 P₁ Marken får inte förses med byggnad 4.kmp.10 § 1 a 11 P.
 Endast servicebyggnad innehållande toalett, förord och dyli. får placeras. 4.kmp.10 § 1 a 11 P.

Utformning
 Högsta byggnadshöjd i meter. 4.kmp.10 § 1 a 11 P.
 Högsta byggnadshöjd i meter från användningsområdet. 4.kmp.10 § 1 a 11 P.

Markens anordnande och vegetation
 Marken får inte användas för parkering. 4.kmp.10 § 1 a 11 P.

Varsamhet

Ekonomibyggnadens karaktärsdrag vad gäller färsidutformning och färsidning skall iakttagas så långt som möjligt. Alternativt kan aktnamaterial bygas till tegel. 4.kmp.10 § 1 a 12 P.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförande

Genomförandebestämmelser är 5 år från den dag planen vinner laga kraft. 4.kmp.21 § 10 § 1 a 13 P.

Ändrad löpplikt

Marklov krävs även för nedläggning av träd. 4.kmp.10 § 1 a 13 P.

Markreservat

Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar. 4.kmp.5 § 1 a 12 P.
 Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar. 4.kmp.6 § 1.
 Markreservat för tunnel för allmännyttig gång- och cykeltrafik. 4.kmp.9 § 1.

Rättighetsområden

Servitut avseende rätt till in- och utfart till förman för Fasaden 10. 4.kmp.10 § 2 a 12 P.

Strandskydd 4.kmp.17 § 1
 Strandskyddet är upphävt.

ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för mtönesspår i Sätters tätort samt parkering och service vid Tuskarflet samt kv. Hyddan 8 m.fl.
 Sätters kommun

Sätters kommun		Dalarnas Län	
SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN			
Andrés Moosberg Samhällsbyggnadschef	Yvonne Seger Arkitekt SÄRM/SA	Planuppdrag 2018-04-10	Beslutsdatum
Till planen hör:	Övriga handlingar:	Godkänd för samråd 2019-10-16	KS
Planarkna med bestämmelser Planbeskrivning Samrådsredogörelse	Grundarkna Fastighetsförteckning Undersökning av befintliga miljöpåverkan Planprogram (2019-03-29)	Godkänd för granskning 2021-08-22 Kompl. efter granskning 2021-10-08	Delegation SBN
Utvärdering (enligt PBL 2010:900, SFS 2014:900)	Vunnit laga kraft	Antagen 2021-MM-DD	KSau
			KF



PLANBESKRIVNING

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

Sätters kommun, Dalarnas län

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



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

Innehåll

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

HANDLINGAR

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

Övriga handlingar

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

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

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

PLANFÖRFARANDE OCH PLANPROCESS

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



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

BEGREPP OCH TERMER

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

Tabell 1. Tekniska begrepp och termer

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

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

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

- Det tidigare planlagda tunnelläget är inte längre aktuellt, utan ersätts av ett läge längre västerut.
- Möjligheterna för gående och cyklande att skapa ett attraktivt, säkert och tillgängligt sätt att nå planerad tunnel säkerställs på sikt på respektive sida av tunnelöppningen.
- Avgränsningen mellan parkmark (PARK) och kvartersmark för parkering (P) på norra sidan av järnvägen justeras.
- Området vid Tuskaftet (f.d. OK-macken) planläggs för att möjliggöra parkering (P₁), inklusive uppförande av servicebyggnader för parkeringen (toalett, förråd eller dylikt) samt byggnader för mindre handel och restaurang (C₁).

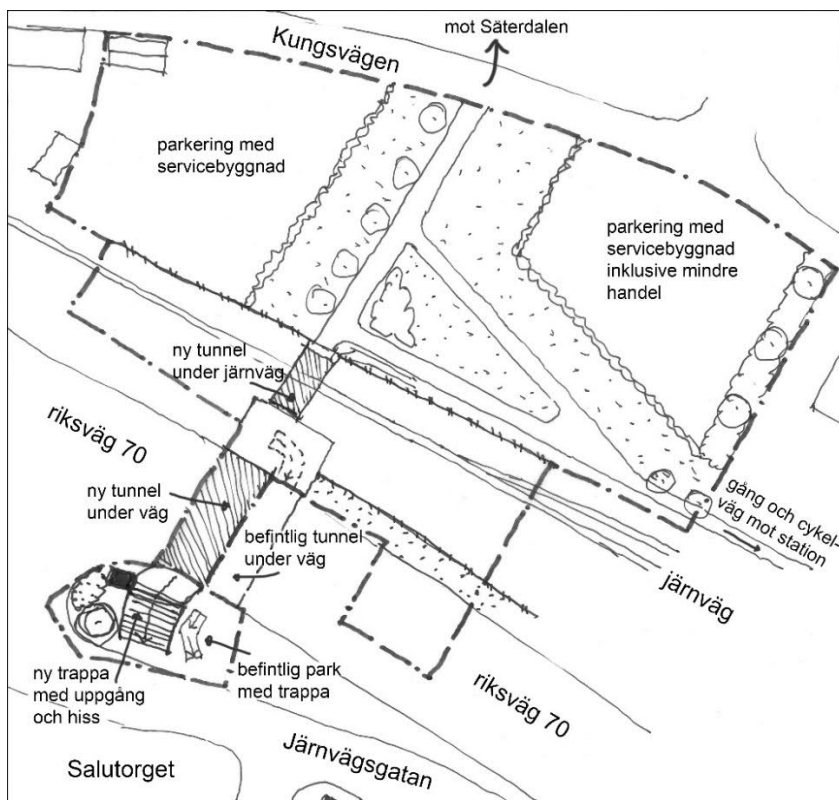
Efter samrådet har detaljplanen utvidgats vad gäller delområde A enligt följande:

- I nordväst utökas planen till fastigheterna Hyddan 8 och 9, för att lägga fast pågående markanvändning. Området, som ägs av kommunen, används idag för parkering, men är i gällande detaljplan planlagd för småindustriändamål. Området planläggs för parkering (P₁), inklusive uppförande av servicebyggnader för parkeringen (toalett, förråd eller dylikt) samt med varsamhetsbestämmelser (k₁) för befintlig ekonomibyggnad på fastigheten Hyddan 8.
- I anslutning till ovanstående utökning utökas även järnvägsområdet (T₁) vid kvarteret Hyddan på begäran av Trafikverket efter samrådet för att justera avgränsningen mellan planlagd allmän plats (GENOMFART) och kvartersmark för järnvägsändamål.
- För att säkerställa tillgängligheten till planerad tunnel under väg 70 och järnvägen för personer med funktionsnedsättning utökas planområdet till att även omfatta del av området mellan väg 70 och Järnvägsgatan i närheten av Salutorget och planläggs som Entrétorg. Planbestämmelse införs för att säkerställa att hiss ska finnas mellan gatuplanet och tunnelmyningen.

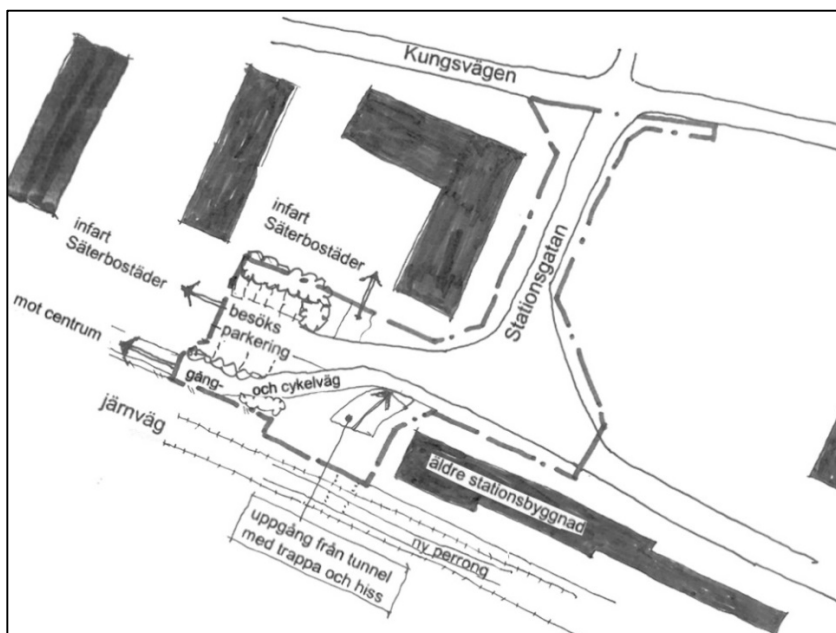
De delar av som kräver en ny detaljplan i delområde B (området vid järnvägsstationen, se sid 5) är följande:

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

Efter samrådet har detaljplanen inom delområde B utökats något i sydväst för järnvägsändamål (T₁), eftersom denna del i gällande detaljplan är planlagd som allmän plats (GATA₁).



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



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

PLANDATA

Lägesbestämning

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

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

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

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

Areal

Planområdets areal är cirka 12 946 m² (område A 10 035 m² och område B 2 911 m²).

Markägoförhållanden

Planområdet utgörs av följande fastigheter med tillhörande ägare:

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

Därutöver har Trafikverket vägrätt för väg 70.

SAMMANFATTANDE KONSEKVENSER

Förbättringar och förändringar för järnvägstrafiken och dess trafikanter

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

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

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

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

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

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

Förändrade trafikflöden

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

Förbättringar och förändringar vid järnvägsstationen

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

Dagvattenhantering och påverkan på miljö kvalitetsnorm

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

otillåten försämring eller äventyrande av miljökvalitetsnormerna för vattenförekomsten Ljusterån.

Övrigt

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

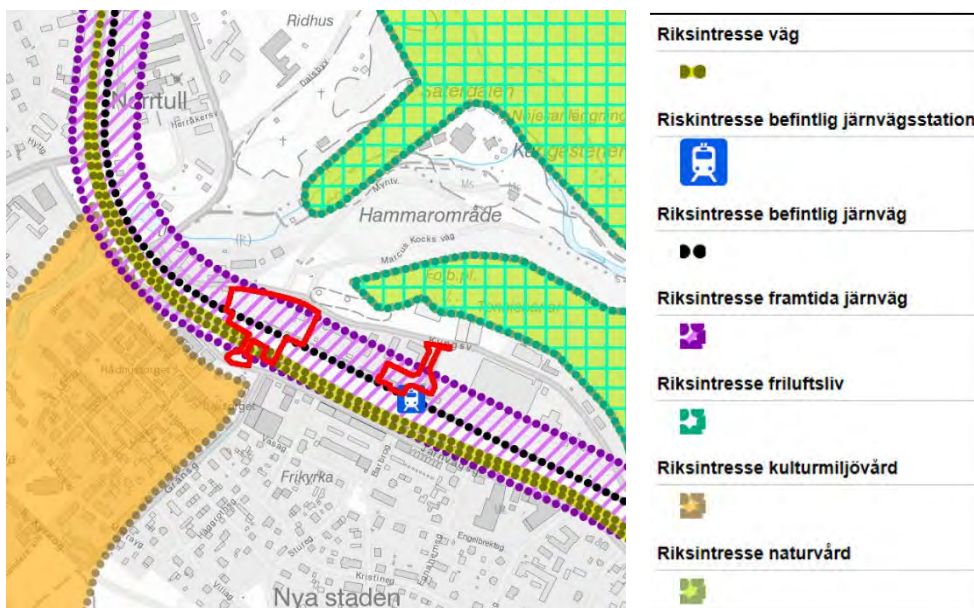
FÖRENLIGT MED 3, 4 OCH 5 KAP I MILJÖBALKEN

3 och 4 kap miljöbalken

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

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

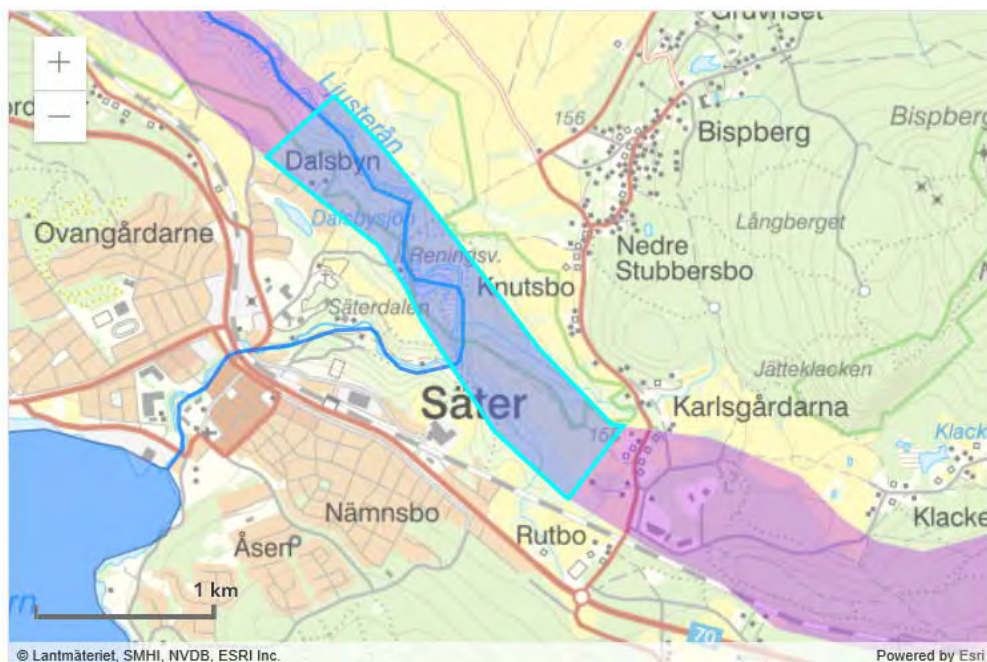
- Detaljplanen berörs av riksintressen för järnväg (Dalabanan) och järnvägsstation samt för väg (väg 70) enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Planförslaget möjliggör ett genomförande av Trafikverkets kapacitetshöjande åtgärder på riksintresset för järnväg (Dalabanan) för en förbättrad funktion hos järnvägen.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



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

Miljökvalitetsnormer enligt 5 kap miljöbalken

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



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

Tabell 2 Vattenförekomster med miljö kvalitetsnormer i närheten av planområdet

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

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

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

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

UNDERSÖKNING AV BEHOV AV MILJÖBEDÖMNING

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

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

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

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

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

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

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer

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

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

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

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

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

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

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

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

Planprogram

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



Figur 7 Övergripande inriktning i planprogrammet.

Planprogrammet ger sammanfattningsvis följande inriktning:

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

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

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

Länsstyrelsen yttrade sig under programsamrådet och framförde särskilt följande:

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

Kommentar:

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

Gällande detaljplaner

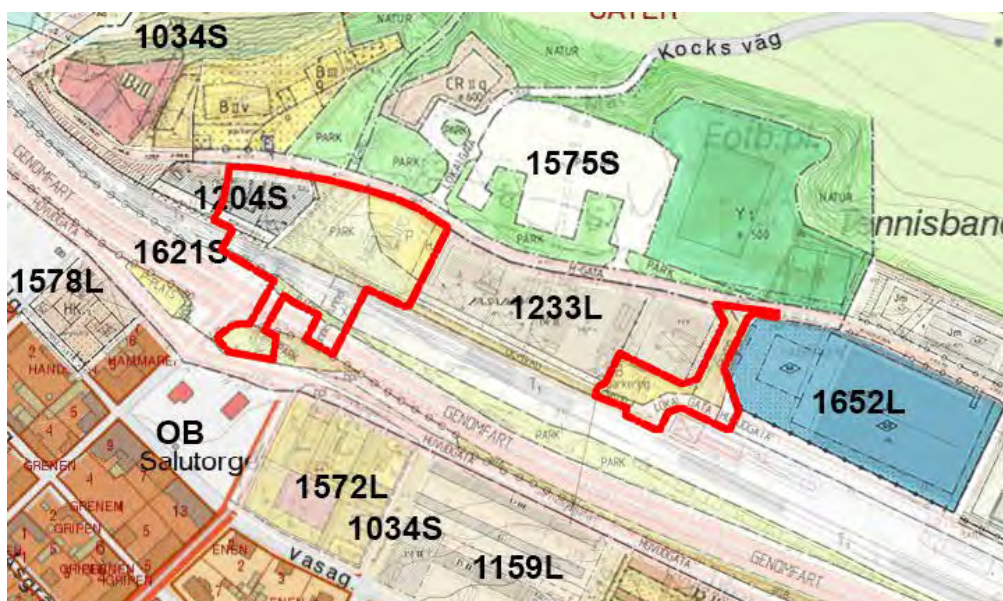
Planområdet berörs av följande gällande detaljplan (se även figur 8):

- Detaljplan för genomfart Säter med riksväg 70, järnvägen och angränsande områden (1621S). Genomförandetiden gick ut 2018-02-10. Vid korsningen Östra Långgatan/väg 70/Myntvägen redovisas en stängning av Myntvägen. En gångtunnel under väg 70 och järnvägen redovisas med riktning mot Grängsgatan. Norr om järnvägen finns planlagd parkmark. En gång-, cykel- och mopedväg sammanbinder parkområdet med järnvägsstationen. Vid järnvägsstationen är området närmast stationsfastigheten planlagt som lokalgata. Kommunens mark som gränsar mot Säterbostäders fastighet är planlagt för bostadsparkering. Den norra delen av Stationsgatan med anslutning mot Kungsvägen är planlagt som allmän plats med område som skyddar mot störning (SKYDD).
- Ändring av detaljplanen (stadsplanen) kring genomfartsleden i Säter (1204S). Genomförandetiden har gått ut. Planen gäller för fastigheterna Hyddan 8 och 9, med markanvändningen småindustriändamål (BJ)samt del av det angränsande järnvägsområdet (T₁) där gränsen i söder mot allmän plats (GENOMFART) justeras.

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

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

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



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

Kommunala beslut

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

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

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

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRESLAGNA FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER

Pågående planering av mötesspår på Dalabanan

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

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

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

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

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

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

Konsekvenser – projekt mötesspår Dalabanan

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

NATUR

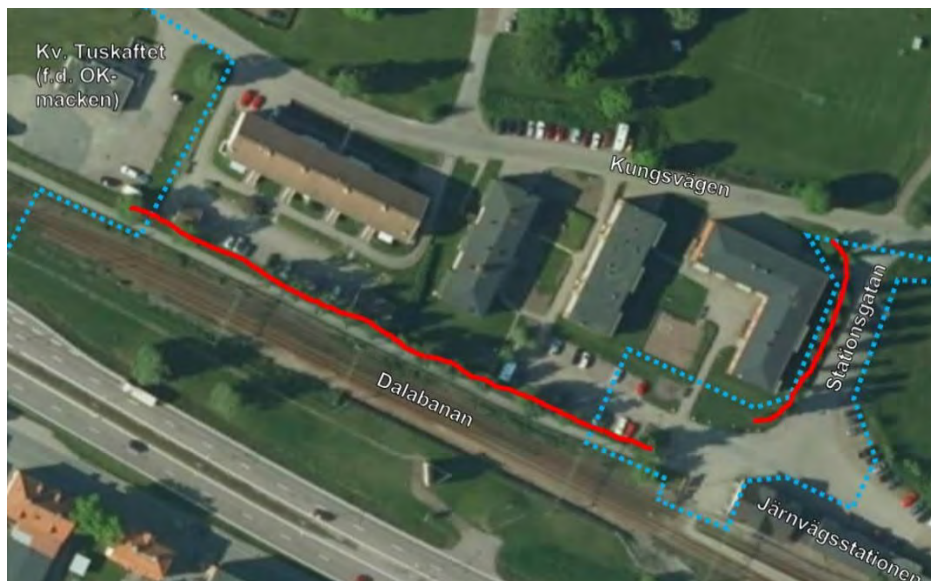
Mark och vegetation

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

Alléer med biotopskydd

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

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



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

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

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

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

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

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

Området söder om järnvägen

Mellan järnvägen och väg 70 planläggs en del av marken som naturområde – impedimentyta (NATUR₁).

Området mellan Järnvägsgatan norr om Salutorget och väg 70 planläggs som ett entrétorg (TORG₁), det vill säga en yta som utgör entré till den nya sammanhängande gång- och cykeltunneln under väg 70 och järnvägen. Här är tillgängligheten viktig och då ytan är begränsad är bedömningen att den lämpligaste lösningen för tillgängligheten är en hiss. Därför har en planbestämmelse införts med krav på hiss.

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

Området vid järnvägsstationen

Vid järnvägsstationen planläggs marken i anslutning till gång- och cykeltunnelns norra mynning som entréområde till järnväg (T₂). Förbi detta entréområde och stationshuset möjliggörs för en ny gång- och cykelväg (GÅNG, CYKEL).

Den nordligaste delen av ytan för parkering (P-PLATS) vid järnvägsstationen planläggs som plantering (plantering₁), detta för att kunna skapa ett visuellt skydd av vegetation mellan parkeringsytan och kvartersmarken för bostäder på fastigheten Fasaden 11.

GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN

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



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

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

Konsekvenser - geoteknik

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

BEBYGGELSE

Befintlig bebyggelse

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

Efter samrådet har planområdet utvidgats till att även omfatta fastigheterna Hyddan 8 och 9. I kv. Hyddan 8, som ägs av kommunen, finns en äldre ekonomibyggning se fotona i Figur 11 nedan. Byggnaden är ett välbevarat exempel på tidigare agrar bebyggelse i området. För att förtydliga vikten av att ändringar av byggnaden utförs varsamt så att hänsyn tas till byggnadens karaktär har en varsamhetsbestämmelse införts i planen. Ekonomibyggnadens karaktärsdrag vad gäller fasadutformning och fasadfärg samt takmaterial ska bibehållas. Alternativt kan takmaterial bytas till tegel (k₁).



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

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



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



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

Tillkommande bebyggelse

Parkering inklusive servicebyggnad (P₁)

Planförslaget har efter samrådet utökats med fastigheterna Hyddan 8 och 9, som ligger väster om nuvarande Myntvägen, i nordvästra delen av delområde A. Fastigheterna Hyddan 8 och 9 är i gällande detaljplan avsett för småindustriändamål (BJ) men används idag för parkering. Kommunen anser att detta område även fortsättningsvis bör användas för parkering (P₁) för att säkerställa en god tillgång på parkeringsplatser i närheten av centrum, Säterdalen och Sätters station. Inom användningsområdet (P₁) får uppföras servicebyggnader för information, toaletter, förråd och dylikt på högst 100 m² (e₁). Servicebyggnader får uppföras som närmast 30 meter från spårmit.

Servicebyggnader samt mindre handel och restaurang (P₁C₁)

Planförslaget innebär att marken vid Tuskaftet i anslutning till Kungsvägen i nordöstra delen av planområdets delområde A får användas för parkering (P₁) samt för mindre handel och restaurang (C₁) samt. Inom användningsområdet (P₁C₁) får uppföras byggnader för mindre handel och restaurang (C₁) på högst 250 m² samt servicebyggnader med toaletter, förråd och dylikt på högst 100 m² (e₂). Servicebyggnad kan även komma att omfatta en så kallad vattenkiosk som vid ett beredskapsläge med bortfall av dricksvatten i ledningsnätet via tappställe distribuera dricksvatten.

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

Inga byggnader får uppföras närmare än 30 meter till spårmit på närmast liggande järnvägsspår, vilket på plankartan regleras genom prickmark (mark som inte får förses med byggnad). Inom 30–40 meter från spårmit får servicebyggnader för information, toaletter, förråd och dylikt uppföras (korsprickad mark på plankartan). Byggnader för mindre handel och restaurang på högst 250 m² får uppföras som närmast 40 meter från spårmit.

Gång- och cykeltunnlar

När det gäller infrastrukturanläggningar möjliggör planen en ny gång- och cykeltunnel (t₁) under järnvägen och väg 70 i höjd med Salutorget och en ny gångtunnel mellan stationsperrongen och den norra sidan av järnvägen vid järnvägsstationen. Gång- och cykelförbindelsen under järnväg och väg 70 ansluts i norr mot ny gång- och cykelväg mot Säterdalen samt mot befintlig gång- och cykelväg mot järnvägsstationen (GÅNG, CYKEL) Anslutningen av södra delen av tunneln under väg 70 sker via trappa och hiss mot befintligt parkområde, nya entrétorget, i höjd med Salutorget. Utformningen av trapporna och hiss regleras inte i detaljplanen men ambitionen är att hissen utformas för att hantera cyklar och/eller att trapporna utformas så att cykel kan ledas förbi trappen.

Vid järnvägsstationen anordnas gångtunnel mellan stationsperrongen och de allmänna ytorna kring järnvägsstationen och Stationsgatan vilket innefattar trappa och hiss (T₂). Se även avsnitt "Gator och trafik".

Tidigare detaljplanelagt, ej genomfört läge för gångtunnel under väg 70 utgår (planläggs som VÄG₁ i sydöstra hörnet av delområde A).

Stadsmiljö, kulturmiljö och gestaltning

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

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

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

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

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

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

Konsekvenser - stadsmiljö, kulturmiljö

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

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

FRIYTOR

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

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

Konsekvenser - friytor

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



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



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

GATOR OCH TRAFIK

Befintliga gator och trafik

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

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

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

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

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

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

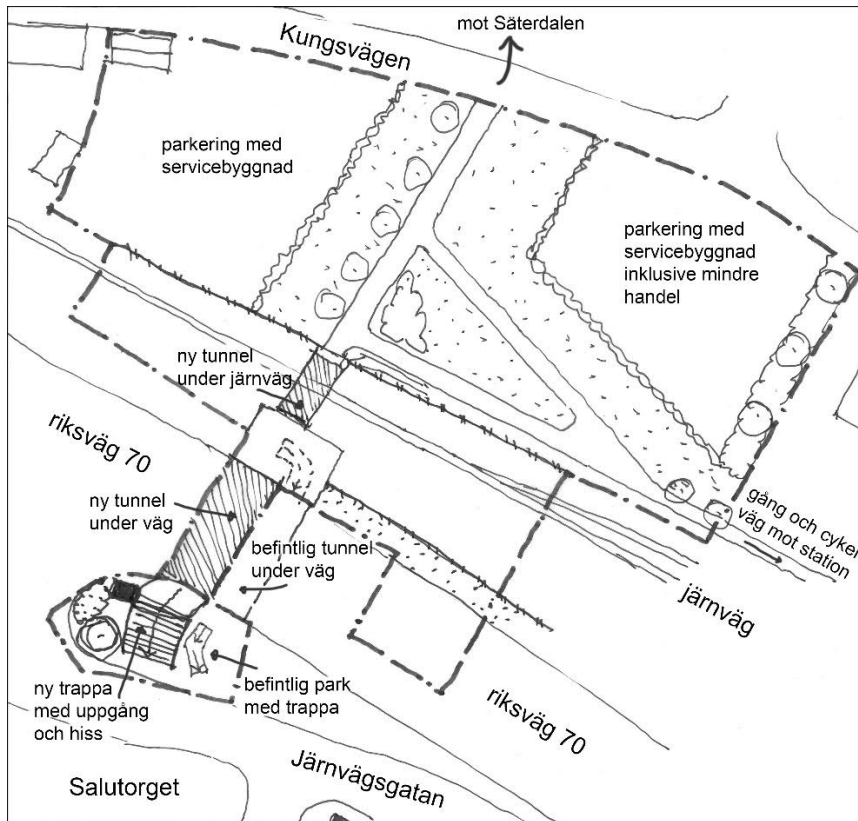


Figur 16 Gator och vägar i centrala Säter som kan beröras av planförslaget

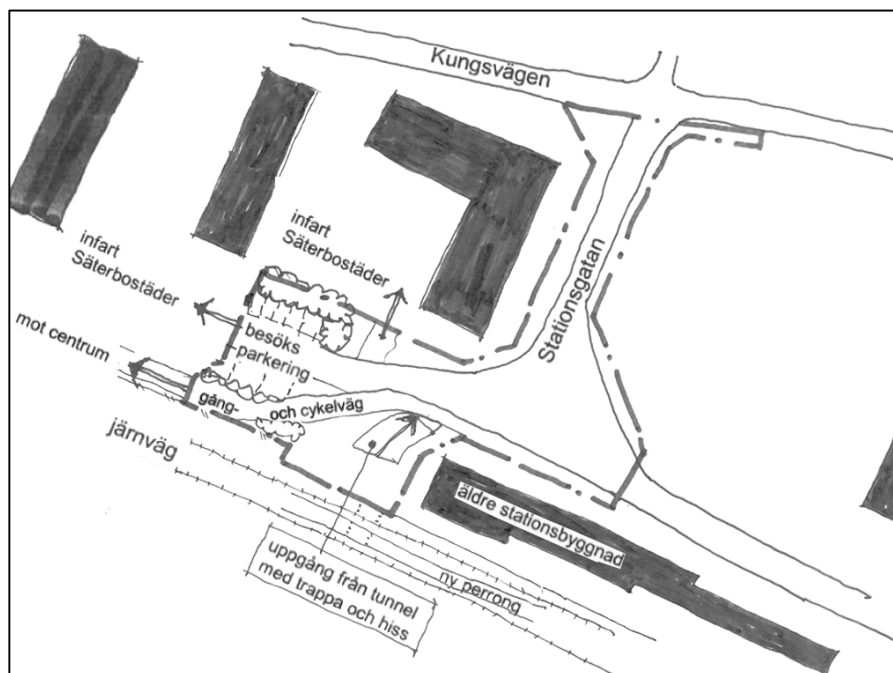
Föreslagna förändringar för gator och trafik

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

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



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



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

Omfördelning och alstring av trafik

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

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

Omfördelning av trafiken pga. stängd plankorsning

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

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

Trafikstring pga. utbyggnad vid Tuskaftet

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

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

Trafikstring pga. ändrad detaljplan för kvarteret Hyddan 8 och 9

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

Sammanfattning av ändrade trafikflöden

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

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

Tabell 3 Sammanställning av trafikflöden och dess förändringar

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

¹ mätår se sid 25 samt *Planprogram – sambandet mellan Sätters järnvägsstation och centrum*

² ådt = årsmedeldygnstrafik

³ nollalternativet innebär att Myntvägen är stängd i enlighet med gällande detaljplan

Gång- och cykeltrafik

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

Planen möjliggör ett nytt läge för en gång- och cykeltunnel (t₁) strax väster om det nuvarande läget. Den nya gång- och cykeltunneln förbinder norra sidan av järnvägen med centrum planskilt under både väg 70 och järnvägen. Direkt söder om aktuell detaljplan ansluts tunneln till ett befintligt mindre parkområde mellan Järnvägsgatan och väg 70. I detta parkområde ligger nuvarande nedgång till befintlig gångtunnel under väg 70. För att nå Säterdalen från den nya tunneln möjliggörs en ny gång- och cykelväg (GÅNG, CYKEL) där Myntvägen idag går. Det enligt gällande detaljplan östligare tidigare planlagda läget för en ny gång- och cykeltunnel under väg 70 och järnvägen med anslutning mot Grängsgatan tas bort med den aktuella planen (T₁, NATUR₁, VÄG₁).

Området mellan Järnvägsgatan norr om Salutorget och väg 70 planläggs som ett entrétorg (Torg₁), det vill säga en platsbildning som utgör entré till den nya sammanhängande gång- och cykeltunneln under väg 70 och järnvägen. För att säkerställa tillgängligheten till planerad tunnel under väg 70 och järnvägen för personer med funktionsnedsättning införs planbestämmelse att hiss ska finnas mellan gatuplanet och tunnelmynningen. Utformningen av trapporna och hiss regleras inte i

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

Längs järnvägens norra sida finns idag en gång- och cykelväg (Järnvägs promenaden) som förbinder plankorsningen Myntvägen/järnvägen med järnvägsstationen. De delar av denna gång- och cykelväg (GÅNG, CYKEL, gcväg₁) som påverkas av de nya tunnlarna ingår i planområdet.

Vid järnvägsstationen finns idag en gångförbindelse i plan med järnvägen för att nå nuvarande perrong. Planen möjliggör en entréyta (T₂) med till exempel trappor och hissar där den nya gångtunneln planeras att ansluta till den norra sidan av järnvägen.

Kollektivtrafik

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

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

Den aktuella planen möjliggör förbättrade gångförbindelser till både busstrafiken vid Salutorget och tågtrafiken vid järnvägsstationen genom nya gångtunnlar till Salutorget respektive stationsperrongen. Planen möjliggör även anordnande av busshållplats i anslutning till Säters station inom området för lokalgata (GATA₁).

Parkering

Fastigheterna Hyddan 8 och 9 utgörs i dagsläget av en grusad yta, som nyttjas för parkering av bland annat besökare till centrala Säter och till Säterdalen. Området kan även nyttjas av tågpendlare. Denna del av kvarteret Hyddan är detaljplanlagt för småindustriändamål, men planläggs nu för parkering inklusive servicebyggnad (P₁) för att långsiktigt säkerställa området för parkeringsändamål.

Bilparkering för besökare och personal till området för parkering, mindre handel och restaurang (P₁C₁) ska tillgodoseas inom kvartersmarken. Marken längs den östra gränsen av kvartersmarken (P₁C₁) får inte användas för parkering (n₁), detta för att skapa ett respektavstånd mot och minska påverkan på den angränsande bostadsfastigheten i öster.

Bilparkering för besökare till järnvägsstationen kan anordnas på allmän plats inom området för lokalgata (GATA₁) genom t.ex. kantstens- eller snedställda parkeringar och inom området för parkeringsplats (P-PLATS) som en separat parkeringsyta. Inom området för parkeringsplats (P-PLATS) finns idag bilparkering för Säterbostädernas lägenheter på kommunal mark, som i gällande detaljplan planlagd som kvartersmark för boendeparkering. De nuvarande boendeparkeringsplatser som med den aktuella planen tas i anspråk för allmän parkering kommer att ersättas med nya

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

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

Utrymme för anordning av cykelparkeringar finns vid järnvägsstationen inom framför allt området för gång- och cykeltrafik (GÅNG, CYKEL), men även i viss mån inom området för lokalgata (GATA₁).

Konsekvenser – gator och trafik

Ett genomförande av planförslaget innebär att:

- plankorsning Myntvägen/järnvägen stängs i enlighet med gällande detaljplan, gång- och cykeltunnel kan anläggas i nytt läge (t₁) vid centrum under korsningen med både väg 70 och järnvägen. Den nya gång- och cykeltunneln under väg 70 ansluts till ett så kallat entrétorg strax norr om Salutorget där nuvarande nedgång till befintlig tunnel under väg 70 finns. Planbestämmelse säkerställer att hiss ska finnas mellan gatuplanet och tunnelmynningen. Utformningen av trapporna och hiss regleras inte i detaljplanen men ambitionen är att hissen utformas för att hantera cyklar och/eller att trapporna utformas så att cykel kan ledas förbi trappen.
- ny gångtunnel under järnvägen kan anläggas från järnvägsplattformen till den norra sidan av järnvägen vid järnvägsstationen (T₂) med hiss till plattform och anslutning till befintlig gång- och cykelväg (GÅNG, CYKEL) på norra sidan av järnvägen.
- Stationsgatan från järnvägsstationen och norrut till Kungsvägen är öppen för trafik.
- boendeparkeringar på kommunal mark i anslutning till järnvägsstationen har omvandlats till besöksparkeringar för järnvägsstationen.

Ett genomförande av planförslaget bidrar till:

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

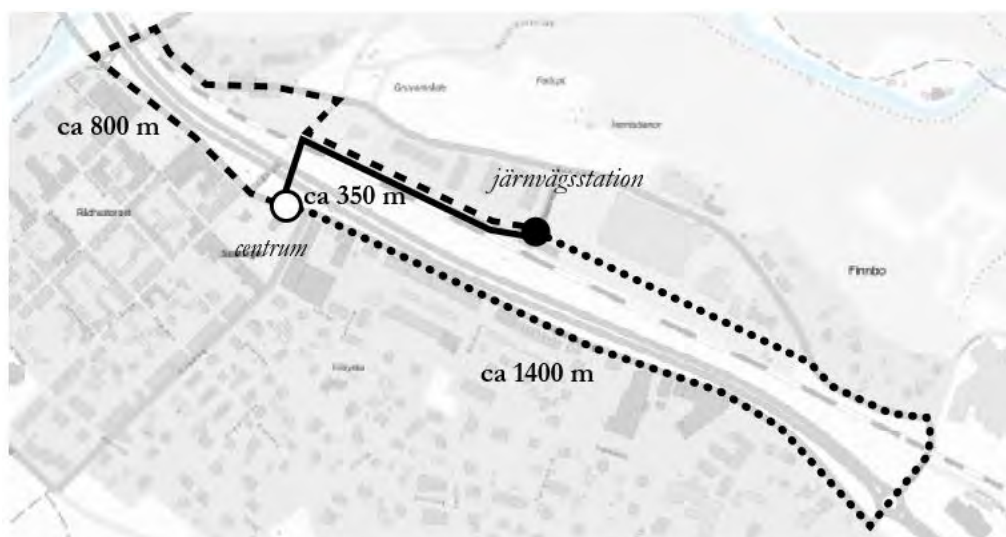
Punkter för biltrafik där framkomlighet och trafiksäkerhet kan komma att försämrats något:

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

Trafiksäkerhet, tillgänglighet, trygghet och attraktivitet

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

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



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

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

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

Planförslag – trafiksäkerhet, tillgänglighet, trygghet och attraktivitet

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

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

anslutningen till markplanet så att den blir tillgänglig för personer med funktionsnedsättning, till exempel personer med rullstol eller rullator och cyklister. För att uppnå tillgänglighet för dessa ska en hiss anläggas vid södra uppgången på entrétorget (TORG₁). Tillgängligheten för cyklister är begränsad. Kommunens ambition är att hissen utformas för att hantera cyklar och/eller att trapporna utformas så att cykel kan ledas förbi trappen. Alternativt kan cyklister välja att planskilt korsa väg 70 och järnvägen via Norrtullsvägen.

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

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

Konsekvenser – trafiksäkerhet, tillgänglighet, trygghet och attraktivitet

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

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

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten och avlopp

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

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

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

Dagvatten

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

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



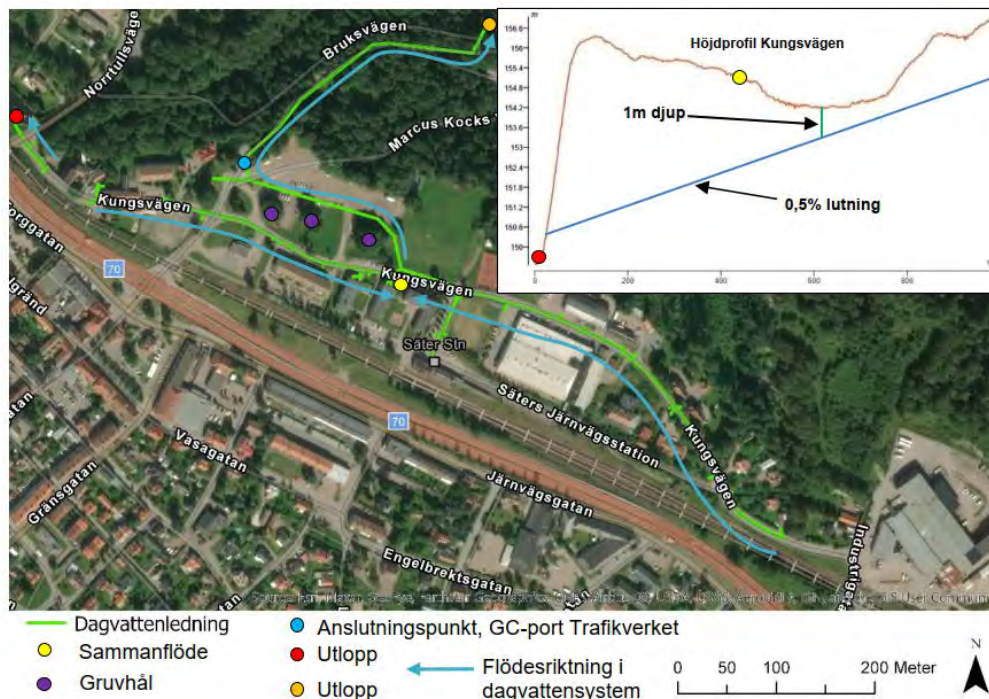
Figur 20 Befintliga dagvattenledningar

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



Figur 21 Utredningsområde för Tyréns kapacitetsutredning för dagvatten

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

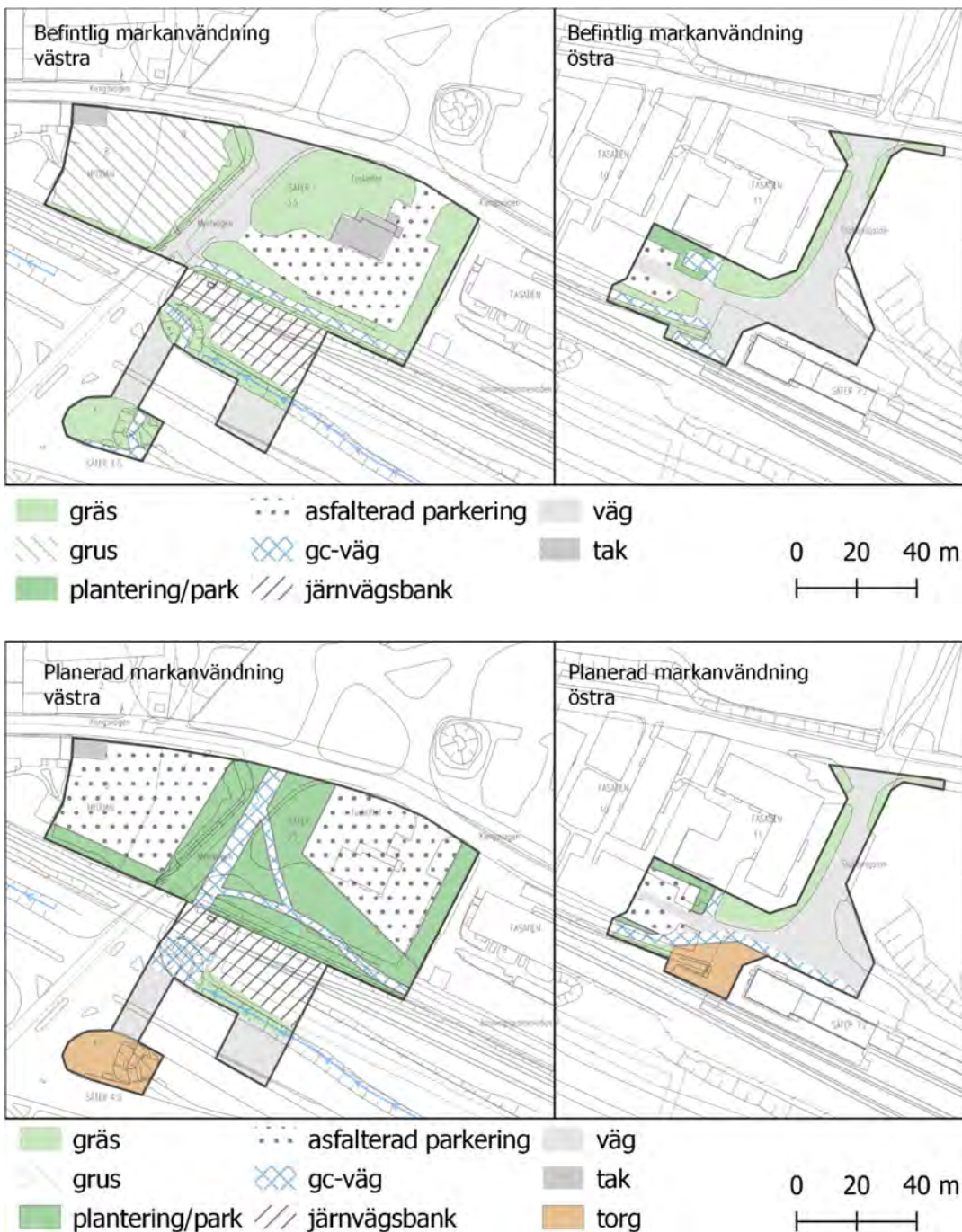


Figur 22 Utdrag ur Tyréns utredning. Projekterat dagvattenledningsnät med höjd profil (väst-östlig riktning) över Kungsvägen. Notera skalorna i höjdprofilen som ger en överdriven bild av höjdskillnaderna.

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

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

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



Figur 23 Planområdets markanvändning före respektive efter exploatering

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

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

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

Västra området

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

Vid den planerade GC-portens södra mynning finns idag trappa upp från den befintliga gångtunneln. Efter exploatering kommer trappan att breddas (TORG₁). Avvattning kommer liksom idag att ske till dagvattennätet på södra sidan. Vid behov bedöms möjlighet till rening finnas i anslutning till befintliga eller nya planerade träd i anslutning till trappan.

Stationsområdet - östra området

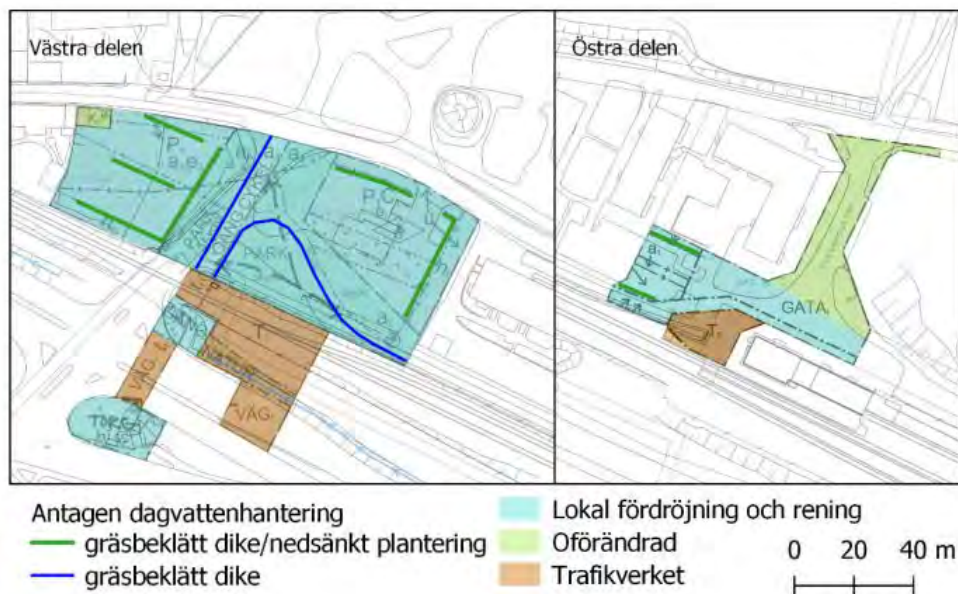
Idag avvattnas stationsområdet till det befintliga dagvattennätet norr om väg 70. Efter exploatering kommer avvattning ske till det nya självfallsnätet som planeras. För den planskilda förbindelsen kommer pumpning att krävas. I samband med förändringar av de asfalterade ytorna nordväst om stationshuset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

Byggskede

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

Dagvattenanläggningar

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



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

Trafikverkets järnvägsanläggning

Omhändertagandet av Trafikverkets dagvatten inom kvartersmark för järnvägsanläggning (T₁) kommer att hanteras och redovisas inom pågående järnvägsprojekt med mötesspår i enlighet med deras avvattningsriktlinjer. Diskussion pågår med kommunen angående anslutningen till det kommunala nätet.

Skydd grundvatten

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

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

Konsekvenser – dagvatten

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

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

El, tele och fiber

Elledningar passerar den nya gång- och cykeltunnelns mynning på norra sidan av järnvägen samt genom entréytan till järnvägen (T₂) vid järnvägsstationen. Ledningarna behöver troligen flyttas vid schakt för de nya tunnlarna och anslutande gång- och cykelförbindelser. Elledningar finns även i den norra resp. östra delen av Tuskaftet. Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar (u) finns utlagt i prickmarken närmast Kungsvägen resp. längs den östra gränsen mot den angränsande bostadsfastigheten dit elledningarna kan flyttas om behov uppstår till följd av att exploateringen vid Tuskaftet sker på ett sådant sätt att driften av ledningarna berörs. I övrigt finns även servisledningar för el på flera ställen inom planområdet, som även de kan komma att behöva flyttas.

Teleledningar finns framför allt inom allmän plats inom planområdet, däribland området för parkeringsplats (P-PLATS) vid järnvägsstationen. Ledningar berör även den nordöstra delen av entréytan till järnvägen (T₂). Ledningarna behöver troligen flyttas vid schakt för den nya gångtunneln till perrongen och anslutande entréyta. Teleledningar finns även i den norra resp. östra delen av Tuskaftet. Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar (u) finns utlagt i prickmarken närmast Kungsvägen resp. längs den östra gränsen mot den angränsande bostadsfastigheten dit teleledningen kan flyttas om behov uppstår till följd av att exploateringen vid Tuskaftet sker på ett sådant sätt att driften av ledningarna berörs.

Fjärrvärme

På norra sidan av järnvägen finns fjärrvärmeledningar i det som i den aktuella planen planläggs som parkområde (PARK) i delområde A och som gång- och cykelväg (GÅNG, CYKEL) och lokalgata (GATA₁) i delområde B. Fjärrvärmeledningarna berör även det nordvästliga hörnet av det som planläggs som entréområde till järnväg (T₂). På denna del kan ledningarna behöva flyttas en kortare sträcka med hänsyn till den nivåförändring som kan bli aktuell till följd av entréytan ner mot den nya gångtunneln till perrongen.

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

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

Verksamheter i området med kvartersmark (P₁C₁) kan ansluta sig till det befintliga fjärrvärmenätet.

Avfallshantering/återvinning

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

Konsekvenser – allmänna ledningar

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

HÄLSA, SÄKERHET OCH RISKER

Transporter av farligt gods

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

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

I den aktuella planen får inga byggnader uppföras närmare än 30 meter till spårmitt på närmast liggande järnvägsspår. Inom 30–40 meter från spårmitt får servicebyggnader för toaletter, förråd och dylikt uppföras. Byggnader för mindre handel och restaurang på högst 250 m² får uppföras närmast 40 meter från spårmitt. Byggnaden för handel/restaurang ska avse en verksamhet som inte innebär större ansamling av människor. Den tillåtna byggnadsytan bedöms innebära att högst 50 personer kan vistas samtidigt i byggnaden.

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

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

Konsekvenser – risker farliga transporter

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

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

Den föreslagna markanvändningen vid Tuskaftet är "parkering inkl. servicebyggnad" (P₁) och "mindre handel och restaurang" (C₁). Byggandsytan är begränsad till 250 m², vilket innebär att ett begränsat antal personer kommer att vistas inom området som ligger minst 40 meter från spåret.

Fastigheterna Hyddan 8 och 9 planeras för parkering inklusive servicebyggnad (P₁). Området används redan idag för parkering. Området inom 30 meter från spår kommer enbart användas för parkering.

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

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

Förorenad mark

Inom kvartersmarken, som planläggs för parkerings- och serviceändamål (P₁) samt mindre handel och restaurang (C₁), har det tidigare legat en servicebyggnad för fordonsverkstad och fordonstvätt. I samband med rivning av servicebyggnaden har marken sanerats under hösten 2020. Åtgärds målet för saneringen var Naturvårdsverkets generella riktvärden till känslig markanvändning (KM).

På fastigheten som OKQ8 AB-sålde till kommunen fanns även en tidigare drivmedelsstation (pumpar och cisterner) som låg på det område som anges som parkmark (PARK, skydd) i föreslagen detaljplan och som ligger mellan järnvägen och kvartersmarken P₁C₁. Drivmedelsstationen har sanerats under 2013. Ändamålet för saneringen var Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutets (SPBI) riktvärden för mindre känslig markanvändning (Jordart-Djup-SPI, MKM).

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

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

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

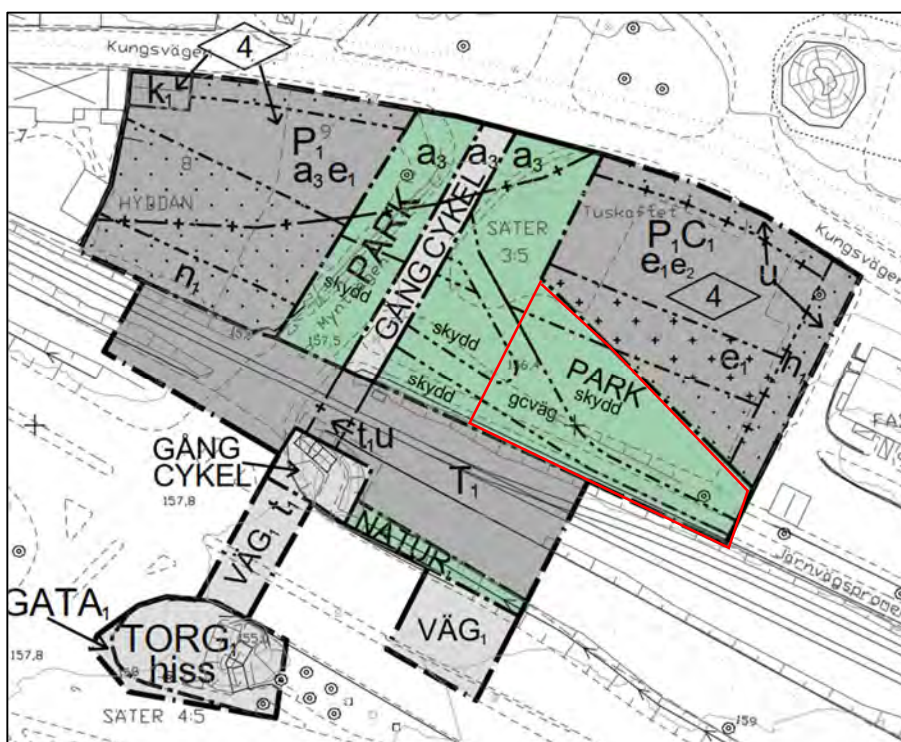
I samband med kommande byggnationer kan det vara aktuellt med ytterligare provtagningar.

Konsekvenser – risk förorenad mark

Den föreslagna användningen inom kvartersmarken, parkerings- och serviceändamål (P₁) samt mindre handel och restaurang (C₁), bedöms utifrån Boverkets och

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

Östra delen av parkmarken söder om kvartersmarken för parkering- och serviceändamål (P₁C₁). I PM Förtydligande av bedömning av risker kopplade till föroreningar i mark inom yta av parkmark beskrivs närmare hur den del av parkmarken, som är lokaliserad till det område där den tidigare drivmedelsstationen (pumpar och cisterner) låg, berörs av eventuella kvarlämnade restföroreningar från drivmedelsanläggningen för att avgöra vilka risker dessa kan komma att medföra för människor och miljö. För det aktuella området har en planbestämmelse införts (skydd) att anläggningar för stadigvarande vistelse såsom lekpark, samlingsplats och dylikt inte får anordnas på grund av risk för olyckor på järnvägen med transporter av farligt gods. Se figur nedan.



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

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

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

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

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

Även om enstaka halter överskrider nivåer för där risker för markmiljö- och spridning kan indikeras utifrån ett KM scenario, så har föroreningssituationen inte bedömts utgöra en risk för människor och miljö. Risker kopplade till markmiljö och spridning styrs av föroreningssituationen över ett större område snarare än den i enskilda punkter. Som representativ halt¹ vid bedömning av risker för markmiljö och spridning har ett medelvärde över hela området för den före detta drivmedelsstationen använts på nivå 1,5-2,5 meter från markytan, eftersom kända restföroreningar har kvarlämnats på dessa nivåer. Samtliga värden underskrider med god marginal nivåer för där risker för markmiljö och spridning till naturresurser kan indikeras, utifrån ett KM scenario.

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

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

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

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

Översvämningar till följd av skyfall

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

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

Konsekvenser - översvämningar

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

Trafikbuller

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Räddningstjänstens insatstid

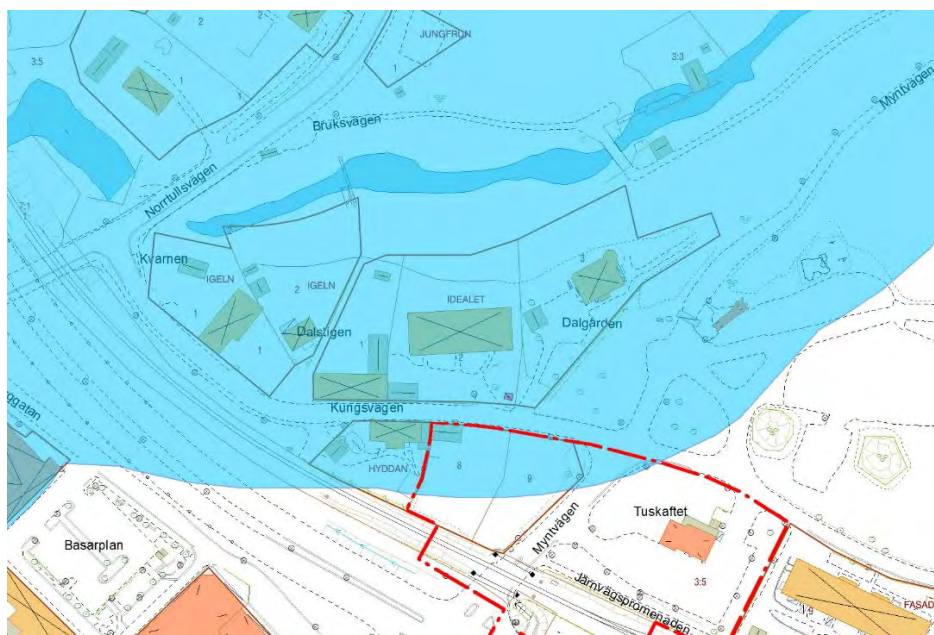
Normal beredskapstid för räddningstjänsten är inom 10 minuter. Räddningsstation finns i Sätters tätort. Räddningstjänsten har under samrådet framhållit att en eventuell framtida avstängning av Järnvägsgatan, som finns beskriven i planprogrammet, kan komma att innebära längre insatstid. Någon avstängning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

Brottsförebyggande arbete

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

STRANDSKYDD

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



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

Följande delar av detaljplanen berörs av strandskydd:

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

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

Strandskyddet föreslås upphävas genom införande av planbestämmelsen strandskyddet är upphävt (a₃ och a₄) för områdena P₁, PARK samt GÅNG och CYKEL.

Särskilt skäl för upphävandet av strandskyddet är följande:

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

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

MELLANKOMMUNALA FRÅGOR

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

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

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

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

Konsekvenser – mellankommunala frågor

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

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

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

Genomförandetid

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

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

Huvudmannaskap

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

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR OCH KONSEKVENSER

Fastighetsreglering, servitut, gemensamhetsanläggningar mm.

Genomförandet av detaljplanen förutsätter följande fastighetsregleringar (se även):

- Kvarteretsmarken vid Tuskaftet (P₁C₁) ska styckas av till en ny fastighet.
- del av fastigheten Hyddan 9 ska överföras till kommunens fastighet Säter 3:5, planläggs som parkmark
- den del av järnvägsfastigheten (Säter 7:1) som planläggs som "naturområde – impedimentyta" (NATUR₁) förs över till fastigheten Säter 4:5.
- del av fastigheten Säter 4:5 som planläggs för järnvägsändamål (T₁) förs över till fastigheten Säter 7:1

- den del av fastigheten Säter 3:5 som vid järnvägsstationen planläggs som "järnväg – entréområde" (T₂) förs över till fastigheten Säter 7:1.
- den del av fastigheten 7:1 som vid järnvägsstationen planläggs som gång- och cykelväg (GÅNG, CYKEL) förs över till fastigheten 3:5.

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

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

För att säkerställa tillfarten till boendeparkeringen för fastigheterna Fasaden 10 och 11 över den allmänna parkeringen (P-PLATS) vid järnvägsstationen ska servitut bildas avseende rätt till in- och utfart till förmån för fastigheten Fasaden 10 (a₁). Servitutet belastar fastigheten Säter 3:5. Kommunen bedömer att det är lämpligt att anlägga en allmän korttidsparkering för besökande till stationsområdet i direkt anslutning till perrongområdet samtidigt som befintlig tillfart till bostadsfastigheten Fasaden 10, som ägs av Säterbostäder, säkerställs. Fördelarna med att bilda detta servitut bedöms överstiger kostnaderna och olägenheterna och strider inte mot syftet med den allmänna platsmarken.

Ledningsrätt

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

TEKNISKA FRÅGOR

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

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

EKONOMISKA FRÅGOR

Detaljplanen bekostas av Sätters kommun.

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

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

MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER

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

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

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

Efter granskningen har planbeskrivningen kompletterats/förtydligats vad gäller:

- riktvärden för vägtrafik utifrån trafikbullerförordning samt slutsatsen att dessa värden inte överskrids
- vissa detaljer vad gäller sakuppgifter kring tidigare anläggningar vid Tuskaftet och uppgifter om förorenad mark vad gäller genomförda åtgärder och provtagningar
- slutsatserna i den förenklade riskbedömningen, som har tagits fram efter granskningen
- PM Dagvatten har förtydligats utifrån synpunkter i Länsstyrelsens granskningsyttrande
- redovisning av bedömning av lämplighet och bättnadsvillkor för rättighetsområdet a₁
- användningsbestämmelsen GÅNG mellan gång- och cykeltunneln under järnvägen respektive väg 50 kompletteras med bestämmelsen CYKEL

PLANSKEDEN

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

Sätters kommun 2021-10-08

Andréas Mossberg
samhällsbyggnadschef

Yvonne Seger
Arkitekt SAR/MSA



2021-10-08

Granskningsutlåtande

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



**SÄTERS
KOMMUN**

SAMHÄLLSBYGGNADSSEKTORN



Dokumentinformation

Dokumentnamn	Dokumenttyp	Omfattar
Granskningsutlåtande		
Dokumentägare	Dokumentansvarig	Publicering
Samhällsbyggnadssektorn	Andréas Mossberg	2021-10-08
Beslutsinstans	Beslutad	Diarienummer
Kommunstyrelsens arbetsutskott	2021-10-19 §121	KS2019/0024 SBN2019/0026



Innehåll

1	Inledning	4
2	Sammanfattning av inkomna yttranden	5
2.1	Sammanfattning av och kommentarer till inkomna yttranden	5
2.1.1	Kommunala yttranden	5
2.1.2	Statliga och regionala yttranden.....	7
2.1.3	Företag, föreningar och organisationer	14
2.1.4	Privatpersoner	16
3	Ställningstagande	20
3.1	Justering av detaljplaneförslaget	20
3.2	Beaktande av synpunkter	20



1 Inledning

Hur har samrådet bedrivits?

Granskningen av detaljplanen har pågått mellan 2021-06-28 och 2021-08-29. Det har hållits ett granskningsmöte på Folkets hus i Säter 2021-08-17. Här deltog även Trafikverket och representanter från kommunpolitiken. Därutöver har information om granskningen samt detaljplanehandlingarna funnits tillgängliga på kommunens hemsida, på Rådhuset och på Sätters bibliotek.

Totalt inkom 12 skriftliga yttranden under granskningstiden samt ett från Lantmäteriet efter granskningstiden.

Syfte och innehåll

Detaljplanens syfte är att möjliggöra de åtgärder som Trafikverkets pågående järnvägsprojekt ”Kapacitet och hastighetshöjande åtgärder på Dalabanan” medför. Planen syftar även till att möjliggöra parkering, restaurang- eller servicebyggnad i området runt den gamla OKQ8-tomten (Tuskaflet och Hyddan m.fl.). Kommunens ambition är att knyta samman Sätters innerstad via Salutorget mot Säterdalens entré och järnvägsstationen.

Granskningsutlåtandet syftar till att ge kommunens beslutande organ, samrådsgruppen samt övriga en redovisning av de synpunkter som lämnats in under granskningen, samt vilka överväganden som görs i samband med detta. Synpunkterna presenteras och kommenteras på följande sidor.

Texterna och eventuella bilder redovisas så som de lämnats till kommunen, men utan den formatering som texten ursprungligen hade. Inga namn eller övriga personuppgifter redovisas enligt dataskyddsförordningen (GDPR). Text som enbart rör frågor kring skrivelsens ankomst till kommunen, generella upplysningar eller består av en sammanfattning av detaljplanen är inte inkluderade. De skriftliga yttrandena, inklusive bilagor, är diarieförda i sin helhet och finns tillgängliga hos Samhällsbyggnadssektorn.



2 Sammanfattning av inkomna yttranden

Följande yttranden har inkommit.

Yttranden	Ankomst-datum	Ingen erinran	Synpunkter
Kommunala yttranden			
Miljö- och byggnämnd	2021-08-18		X
Brottsförebyggande rådet (BRÅ)	2021-08-27		X
Statliga och regionala yttranden			
Länsstyrelsen	2021-08-26		X
Lantmäteriet	2021-09-06		X
Räddningstjänsten Dala Mitt	2021-07-06	X	
Polismyndigheten	2021-08-06		X
Trafikverket	2021-08-18	X	
Företag, föreningar och organisationer			
DalaEnergi	2021-06-29	X	
SJ AB	2021-08-26		X
Dalform	2021-08-29		X
Privatpersoner			
Privatperson 1	2021-07-15		X
Privatperson 2	2021-08-18		X
Privatperson 3	2021-08-29		X

2.1 Sammanfattning av och kommentarer till inkomna yttranden

2.1.1 Kommunala yttranden

2.1.1.1 Miljö- och byggnämnden

Buller

Enligt planbeskrivningen kommer den beräknade ekvivalenta ljudnivån för västra delen av Kungsvägen att bli 57 dB(A), dvs. över riktvärdena i regeringens proposition 1996/97:53. Även om förändringen jämfört med dagens situation inte är så stor innebär detta att åtgärder behöver vidtas - inte bara att de "kan behövas" som planbeskrivningen säger.

Förorenad mark

Inom kvartersmarken, som planläggs för parkerings- och serviceändamål (P1) samt mindre handel och restaurang (C1), har det tidigare legat en servicebyggnad. I denna byggnad har det tidigare bedrivits en fordonsverkstad och en fordonstvätt. I planbeskrivningen står det att det på detta område har legat en bensinstation. I samband med rivning av servicebyggnaden har



marken sanerats under hösten 2020 till känslig markanvändning (KM). I planbeskrivningen står det att kvartersmarken P1C1 har sanerats till mindre känslig markanvändning (MKM).

Något grundvattenprov togs inte i samband med rivningen av servicebyggnaden. Förorenings-situationen i grundvatten i detta område bör utredas.

Tidigare bensinstation (pumpar och cisterner) låg på det område som anges som parkmark (skydd) i föreslagen detaljplan och som ligger mellan järnvägen och kvartersmarken P1C1. Bensinstationen har sanerats under 2013 till Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutets (SPBI) riktvärden för mindre känslig markanvändning Gordart-Djup-SPI, MKM).

Riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM) tillämpas exempelvis vid industri-områden eller större vägar. Riskerna med kvarlämnade halter och denna föroreningsnivån vid markanvändningen parkmark (skydd) bör beskrivas närmare.

Trafikverket har under 2018 tagit jordprover längs med järnvägssträckan som visar att det finns markföroreningar i halter över KM i en provpunkt (M7) som ligger inom planområdet. Inga halter över MKM påträffades i samband med denna provtagning. I planbeskrivningen står det att påträffad markförorening vid denna provtagning ligger 500 m öster om planområdet.

Under 2020 har Trafikverket genomfört ytterligare provtagningar längs med järnvägssträckan som indikerar att det kan finnas markföroreningar i halter över KM och MKM inom planområdet.

Kommentar:

Planbeskrivningens text om riktvärden för trafikbuller kompletteras utifrån gällande trafikbullerförordning (2015:216), vilket anger att buller från vägtrafik bör underskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå bostadsfasad. Sammantaget bedöms förändringarna vara små vad gäller bullersituationen och gällande riktvärden vid fasad för bostäder överskrids inte.

Planbeskrivningen kompletteras vad gäller tidigare anläggningar för fordonsservice och fordonstvätt samt drivmedelsstation och vissa detaljer beträffande åtgärdade och nya provtagningar av markföroreningar i enlighet med miljö- och byggnadsnämndens yttrande.

En förenklad riskbedömning har efter granskningen tagits fram för eventuella risker vad gäller kvarlämnade markföroreningar i området där drivmedelsstationen (pumpar och cisterner) tidigare låg. I riskbedömningen görs förtydligande av bedömning av risker kopplade till föroreningar i mark och eventuellt behov av riskreducerande åtgärder. Slutsatsen är att föroreningsituationen inom området bedöms utgöra en låg och acceptabel risk för människors hälsa och miljö. Föroreningsituationen bedöms inte medföra något behov av riskreducerande åtgärder.



Situationen med grundvattnet kommer fortsatt utredas i samråd med Trafikverket. För att säkerställa kännedom om grundvattnets eventuella förorening behöver provtagning ske. Detta arbete kommer dock genomföras utom detaljplanens arbete och i nära samarbete med Miljö- och Byggnämnden.

2.1.1.2 Brottsförebyggande rådet (BRÅ)

BRÅ vill framföra att man särskilt beaktar trygghetsfrågorna generellt i detaljplanen och specifikt möjligheten att förflytta sig tryggt och säkert från centrum till järnvägsstationen. Särskilt uppmärksam för BRÅ är den planerade gångtunneln under riksvägen/järnvägen och tunneln under järnvägsspåret vid den nybyggda perrongen.

BRÅ tänker förutom på en bra belysning även att väggarna och taket i tunnelarna utformas så att det inte inbjuder till klotter. För en klottrad tunnel upplevs som otrygg. Man bör även förbereda så att om det behövs, finns möjlighet att kameraövervaka väg/järnvägstunneln och även anslutningarna till densamma från centrum och från Säterdalen. Skulle klotter förekomma i tunnelarna förutsätter BRÅ att materialvalet i tunnelväggar och tak medger en enkel och kostnadseffektiv klottersanering så att inte ansvariga dröjer med att sanera klottret.

En annan viktig aspekt är att gång- och cykeltunneln har tydliga anvisningar eller tydlig utformning så att risken för gående att bli påkörd av cyklist är minimal.

Utformningen av miljön före och efter gång- och cykeltunneln är också viktig för att tunneln ska kännas öppen och säker. Att miljön utanför tunneln ger små möjligheter till överraskningsmoment och att det är bra sikt när en går eller cyklar ut ur tunneln kan bidra till att öka tryggheten.

Kommentar:

Synpunkterna noteras inför arbetet med detaljprojekteringen och byggskedet.

2.1.2 Statliga och regionala yttranden

2.1.2.1 Länsstyrelsen

Överprövningsgrundande synpunkter

Länsstyrelsens granskning har identifierat en överprövningsgrundande fråga enligt 11 kap. 10 § plan- och bygglagen.



Miljö kvalitetsnorm

Planbeskrivningen har kompletterats med en beskrivning av recipienten för dagvattnet från planområdet inklusive en bedömning av möjligheten att nå miljö kvalitetsnormen. En dagvattenutredning utifrån modellerad belastning av föroreningar i dagvattnet har genomförts. I konsultens dagvattenutredning står det att mängderna av vissa föroreningar kommer att öka men att nivåerna generellt kommer att ligga lägre än före exploatering. Detta gör att bedömningen att växtbeklädda diken kommer att räcka. Bedömningar av om MKN för vatten kan följas kan inte göras utifrån slutsatsen att föroreningsnivåerna generellt kommer att vara lägre. Bedömningar måste göras för de ämnen som har gränsvärden eller klassgränser som kan påverka den kemiska, respektive ekologiska statusen negativt.

Enligt dagvattenutredningen, som baseras på modellering, kommer belastningen av kväve, kvicksilver, PAH16 och benso(a)pyren att öka. Det finns osäkerheter med modelleringen, men icke-försämringskravet innebär att inga verksamheter som påverkar möjligheten att följa MKN för vatten negativt eller äventyrar möjligheten att följa MKN för vatten får genomföras. Även om kvicksilverbelastningen från planområdet är marginell i förhållande till den atmosfäriska depositionen av kvicksilver får planområdet inte försämr situationen i recipienten Ljusterån (WA47955892). Benso(a)pyren har uppmätts i Ljusterån, och halterna är under gränsvärdet men eftersom modelleringen uppskattar att belastningen av benso(a)pyren kommer att öka finns det en risk att dagvatten från planområdet påverkar MKN negativt. Detta påverkar vikten av att anlägga dagvattenreningsåtgärder inom planområdet som innebär att MKN för vatten kan *följas*.

Övrigt

Undersökning av betydande miljöpåverkan

Undersökningen av betydande miljöpåverkan bör kompletteras med en bedömning av möjligheten att följa miljö kvalitetsnormen (MKN) för vatten.

Kommentar:

Dagvattenutredningen och planbeskrivningen förtydligas vad gäller beskrivningen av modellerad belastning av föroreningar av kväve, kvicksilver, PAH16 och benso(a)pyren i dagvattnet och vad gäller bedömning av planens inverkan på möjligheten att följa miljö kvalitetsnormen (MKN) för vatten.

Utifrån förtydligandet som redovisar att planen inte innebär att vattenmiljön försämras på ett otillåtet sätt eller äventyrar möjligheten att uppnå den status eller potential som vattnet ska ha enligt en miljö kvalitetsnorm så behövs ingen ytterligare komplettering göras av undersökningen av betydande miljöpåverkan beträffande eventuell påverkan på miljö kvalitetsnorm. Avstämning har skett med länsstyrelsen 2021-09-21.



2.1.2.2 Lantmäteriet

Vid genomgång av planförslagets handlingar (daterade juni 2021) har följande noterats:

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

FASTIGHETSINDELNINGSBESTÄMMELSER – RÄTTIGHETSOMRÅDE

I plankartan har rättighetsområde a₁ lagts ut där ett servitut ska gälla till förmån för Fasaden 10. Rättighetsområdet har införts på ett område som utgör allmän plats PARKERING.

Lantmäteriet vill inledningsvis betona att fastighetsindelingsbestämmelser (FIB) för rättighetsområden inte skapar någon rättighet i sig, för det krävs dessutom att servitut bildas vid en lantmäteriförrättning.

När fastighetsindelingsbestämmelser (FIB) införs i en detaljplan ska planprocessen också innefatta prövning av vissa grundläggande krav som ställs i fastighetsbildningslagen (FBL), se 4 kap 18 § 3 st PBL. För reglering av indelningen i servitut ska villkoren i 3 kap. 1 § (allmänna lämplighetskraven) och 5 kap. 4 § 1 st (båtnadsvillkoret) FBL prövas. Redovisningen av prövningen av de paragrafer i FBL som framgår av 4 kap 18 § 3 st PBL behöver vara i nivå med vad som redovisas i en lantmäteriförrättning med tvångsinslag. Lantmäteriet kan inte finna någon sådan redovisning i planhandlingarna. Planbeskrivningen behöver kompletteras med det.

I det nu aktuella planförslaget är förmånsfastigheten Fasaden 10 belägen utanför planområdet. Prövningen av rättighetsområdet som måste dock omfatta även denna fastighet.

Att lägga ut rättighetsområde där en enskild fastighet ska ges rättighet att använda allmän plats kan vara problematiskt, både juridiskt och praktiskt. Ett servitut måste uppfylla villkoren i 3 kap. 1 § (allmänna lämplighetskraven) och 5 kap. 4 § 1 st (båtnadsvillkoret) FBL. Praktiskt så gäller att allmän plats ska skötas av kommunen medan ett servitut ska skötas av förmånsfastigheten.

Eftersom FIB om rättighetsområde a₁ skapar en lösning till den föreskrivna lösningen och de fastigheter som berörs inte blir planenliga förrän bestämmelserna genomförts, är det betydelsefullt att även effekterna av FIB klagörs i planbeskrivningen. Det skulle också underlätta förståelsen om beskrivning och prövning av fastighetsindelingsbestämmelserna redovisas under särskild rubrik.

Ett alternativ till att planlägga FIB för rättighetsområde på allmän plats PARKERING är att planlägga området som ska användas som tillfart till Fasaden 10 som allmän plats GATA, precis som man gjort med infarten till Fasaden 11. Då skulle inget rättighetsområde behövas och fastigheten får direktanslutning till kommunal gata. Den yta som ska användas som



tillfartsgata kan användas för det ändamålet av både Fasaden 10 och allmänheten som ska parkera. Kommunen får då dessutom full rådighet över området vilket minskar risken för oklarheter kring skötseln.

Ett annat alternativ är att planlägga parkeringen som kvartersmark, behålla rättighetsområdet och göra en prövning av det i planbeskrivningen.

PLANKARTAN

I listan med planbestämmelser står markreservat u med två gånger.

Delar av planen som bör ses över

MARKRESERVAT FÖR TUNNEL

I detaljplanen har markreservat t1 lagts ut på allmän plats VÄG₁ och på kvartersmark T₁. Lantmäteriet saknar en redovisning i planbeskrivningen av hur markreservatet t₁ är tänkt att genomföras.

Lantmäteriet vill här upplysa om följande vad gäller t-områden:

- Genom att lägga ut t-område i en detaljplan reglerar kommunen endast att byggnadsnämnden inte får bevilja bygglov som hindrar möjligheten att bilda en rättighet för allmänhetens tillträde till t-området. För att rättigheten ska vara säkerställd krävs det dock att det även finns en upplåtelse t.ex. ett servitut till förmån för en kommunal fastighet.

Det innebär alltså att kommunen inte kan bevilja bygglov för åtgärder som hindrar att en tunnel kan byggas. För att kunna genomföra en tunnelbyggnation behöver dock planstöd för det finnas i användnings- och egenskapsbestämmelser.

- När någon annan än kommunen (tex Trafikverket) äger marken kan ägaren kräva att kommunen ska ordna en rättighet för att använda utrymmet och betala ersättning för detta.
- Det finns inget regelverk kring utbyggnad och underhåll av anläggningar på t-områden. Om ingen annan bygger ut anläggningar på området faller det därför rimligen på kommunen att ordna detta.

Kommunen är skyldig att sköta underhåll och renhållning inom t-områden sedan man t.ex. skapat rättighet för området. Om det i en gällande plan är så att markägaren, eller någon rättighetshavare, inte vill upplåta en sådan rätt och släppa fram allmänheten, har kommunen små möjligheter att tvinga sig till en sådan rätt. För att vara säker på



att få tillträde till fastigheten behöver normalt sett rättigheten säkras upp innan planen antas.

- Om kommunen och markägaren inte skrivit något avtalsservitut kring t-området krävs det dessutom att det är av väsentlig betydelse för en kommunal fastighet för att det ska vara möjligt att bilda ett servitut på t-området i en lantmäteriförrättning.

Tunnel inom allmän plats VÄG

Markreservat för allmänna trafik och väganläggningar t används för att ge allmänheten tillgång till markområden som de annars inte skulle ha rätt att använda, oftast kvartersmark.

Markreservat genomförs vanligen vid en lantmäteriförrättning där servitut att använda området bildas till förmån för en kommunal fastighet. När det gäller allmän platsmark, som i detta fall, så äger kommunen redan marken vilket innebär att något servitut varken kan eller behöver bildas till förmån för en kommunal fastighet.

Eftersom markreservatet bara reglerar att byggnadsnämnden inte får bevilja bygglov som hindrar möjligheten att bilda en rättighet för allmänhetens tillträde till t-området, så ser Lantmäteriet inte vilken nytta markreservatet gör i detta fall. Något servitut kan inte bildas.

Om kommunen anser att enbart bestämmelsen VÄG₁ inte är tillräckligt planstöd för att en gång- och cykeltunnel ska kunna byggas så bör man reglera tydligare med användnings- eller egenskapsbestämmelser. Ett alternativ istället för markreservatet t₁ kan vara att lägga ut en egenskapsbestämmelse som anger att underjordisk gång- och cykeltunnel får finnas.

Tunnel inom kvartersmark T1

Där markreservat t₁ läggs ut inom kvartersmark kan Lantmäteriet konstatera att den berörda järnvägsfastigheten inte ägs av kommunen. För att genomföra markreservatet krävs därför att ett servitut för gång- och cykeltunnel bildas.

Markreservatet reglerar endast att byggnadsnämnden inte får bevilja bygglov som hindrar möjligheten att bilda en rättighet för allmänhetens tillträde till t-området. Om kommunen och markägaren inte skrivit något avtalsservitut krävs att servitutet är av väsentlig betydelse för den härskande fastighetens ändamålsenliga användning för att lantmäteriet ska kunna bilda det. Allmänheten får tillgång till kvartersmarken först när ett servitut har bildats.

Markreservatet i sig utgör inte något planstöd för att bevilja bygglov för en underjordisk tunnel. Om kommunen anser att enbart kvartersmark T₁ inte är tillräckligt planstöd för att en gång- och cykeltunnel ska kunna byggas så bör man reglera tydligare med användnings- eller egenskapsbestämmelser.



Ett alternativ till den nuvarande planläggningen där kvartersmark T₁ har planlagts med markreservat t₁ är att som komplement till markreservatet lägga ut en egenskapsbestämmelse som anger att underjordisk gång- och cykeltunnel får finnas.

Ytterligare ett alternativ är att i denna del av planen pröva och lägga ut ett rättighetsområde.

Sammanfattningsvis kan konstateras att genomförandet av den planerade gång- och cykeltunneln behöver ses över och beskrivas tydligare i planbeskrivningen.

ANVÄNDNINGSBESTÄMMELSER

Lantmäteriet får uppfattningen om att hela sträckan från allmän plats TORG till Kungsvägen ska utgöra ett gång- och cykelstråk. Intill järnvägen är det dock ett område som endast är utlagt som GÅNG. Kommunen bör se över om det är avsikten att det ska vara så.

Kommentar:

Lantmäteriet har under samrådsskedet inkommit med enbart en synpunkt på samrådshandlingen som rörde möjligheterna att införa bestämmelsen a₁ inom allmän plats.

Kommunen noterar med förvåning att myndigheten nu vid granskningen har inkommit med ett flertal nya synpunkter, som inte framförts tidigare under samrådet. Myndighetens yttrande har dessutom inkommit efter utgången av granskningstiden. I yttrande finns information som kunde ha varit till nytta för utformningen av detaljplanen om den kommit i under samrådstiden, men som i det nuvarande planeringsskedet skulle innebära förnyad granskning och därmed förskjuten tidplan för det högt prioriterade projektet med kapacitetshöjning av Dalabanan. Kommunen gör utifrån detta nedanstående avvägningar vad gäller föreslagna ändringar rörande inkomna synpunkter.

Angående fastighetsinbeträffningsbestämmelser-rättighetsområden

Planbeskrivningen förtydligas vad gäller redovisning av bedömning av lämplighet och båtnadsvillkor för rättighetsområdet a₁.

Angående plankartan

Plankartan redovisar två bestämmelser för u-område på grund av att dessa hänvisar till olika lagrum, eftersom de ligger på kvartersmark respektive allmän platsmark. Allt i enlighet med Boverkets allmänna råd om redovisning av reglering i detaljplan.

Angående markreservat för tunnel

Markreservat för tunnel (t₁) har gjorts utifrån det sätt som traditionellt har varit brukligt vid detaljplanläggning av allmänna gång- och cykeltunnlar. Kommunen kan instämma i att hur säkerställande av att en gång- och cykeltunnel kan ske kontra Trafikverkets kvartersmark för järnvägsändamål respektive dess vägrätt skulle kunna ske på annat sätt än genom markreservat för tunnel. Av planhandlingarna



(planbestämmelse och planbeskrivning) framgår tydligt att marken avses användas för en tunnel för allmängiltig gång- och cykeltrafik. Med hänsyn till vikten av att planeringsprocessen inte i onödan förlängs så görs ingen ytterligare reglering. Kommunen bedömer att eftersom Trafikverket genomför projektet utifrån att tunnarna är en förutsättning för att anlägga mötesspåret på Dalabanan, så är åtkomsten till marken för avsett ändamål i praktiken säkerställd. Kommunen och Trafikverket kommer inför antagandet upprätta ett samverkans- och medfinansieringsavtal där bland annat underhåll och skötsel av tunnarna regleras.

Angående användningsbestämmelse

Användningsbestämmelsen GÅNG mellan gång- och cykeltunneln under järnvägen respektive väg 50 kompletteras med bestämmelsen CYKEL, vilket felaktigt har fallit bort Denna allmänna platsmark, som utgörs av en mindre yta, ligger direkt söder om T₁ och anges i planbeskrivningen som område för gång- och cykelväg. Kompletteringen bedöms vara en redaktionell ändring.

2.1.2.3 Räddningstjänsten Dala Mitt

Räddningstjänsten har ingenting att erinra.

2.1.2.4 Polismyndigheten

Polismyndigheten har ingen annan uppfattning än den som framfördes i samrådsyttrandet i december 2019.

Det som kan betonas utifrån det lämnade yttrandet är trygghetsaspekten. Den nya tunneln kommer att öka trafiksäkerheten, eftersom den kommer att gå under både järnväg och väg. Tunneln kan dock bli en plats där otrygghet kan uppstå. Avgörande är om en potentiell gärningsman upplever tunneln som lämplig att begå brott i eller inte.

God belysning och att en gärningsman inte ska få känslan av att vara ostörd i tunneln, kan delvis förebygga problemen. Det har i närtid genom lagstiftningen öppnats nya möjligheter till ett mer generöst regelverk för att montera trygghetskameror. Att veta att man som gärningsman både kan bli iakttagen i realtid och i efterhand, verkar sannolikt hämmande. Den upplevda trygghetskänslan och faktiska säkerheten påverkas sannolikt i positiv riktning för de som går i tunneln, samtidigt som det rimligen gör tunneln mindre intressant för brottsliga aktiviteter.

Gång- och cykelvägen från tunneln mot stationsområdet och även i själva stationsområdet befinner sig under öppen himmel, men det är ändå viktigt ur ett brottsförebyggande perspektiv



med god insyn och belysning. Samma princip gäller där. Det ska vara oattraktiva platser för personer med brottsliga avsikter.

Som tidigare nämnts, finns Polismyndigheten tillgänglig för fortsatta dialoger.

Kommentar:

Synpunkterna noteras inför arbetet med detaljprojekteringen och byggskedet.

2.1.2.5 Trafikverket

Trafikverket har inget att erinra mot detaljplanen.

2.1.3 Företag, föreningar och organisationer

2.1.3.1 DalaEnergi

Dala Energi har inget att erinra på granskningen av detaljplanen för mötesspår i Sätters tätort samt parkering och service vid Tuskaftet samt kv Hyddan 8 m.fl.

2.1.3.2 SJ AB

SJ AB (SJ) har tidigare (2019-02-07) yttrat sig över föreliggande byggobjekt men vill lämna några kommentarer i anslutning till rubricerad planbeskrivning.

SJ AB ser med stor tillfredsställelse på att den otidsenliga och ganska primitiva stationsanläggningen i Säter nu uppgraderas och moderniseras och görs säkrare. Dalabanan är en viktig huvudjärnväg och SJs planer för framtiden inbegriper väsentligt utökad trafik med moderna snabbtåg.

Järnvägssträckan Avesta Krylbo-Borlänge som Säter ligger utmed är redan i nuläget hårt trafikerad med blandad trafik av gods-, regional- och fjärrtåg. På längre sikt behöver sträckan byggas ut till komplett dubbelspår.

SJ vill därför kraftigt poängtera vikten av att Sätters kommuns översiktsplan reserverar mark för ett dubbelspår genom hela tätorten (och naturligtvis även genom resten av kommunen).



Det är också önskvärt att den nya GC-tunneln för Myntgatan redan i nuläget byggs så bred att två spår kan rymmas. Om en sådan byggnation sker i ett senare skede finns stor risk för kostnadsökningar och långvariga framkomlighetsproblem för såväl tågtrafik som GC-trafik.

Om inte detaljplanen lämnar utrymme för ett andra spår längs med det nuvarande riskerar en ny dubbelspårig sträckning av järnvägen att förläggas utanför Sätters tätort. Detta vore mycket olyckligt och skulle påtagligt försämra järnvägens konkurrenskraft.

Kommentar:

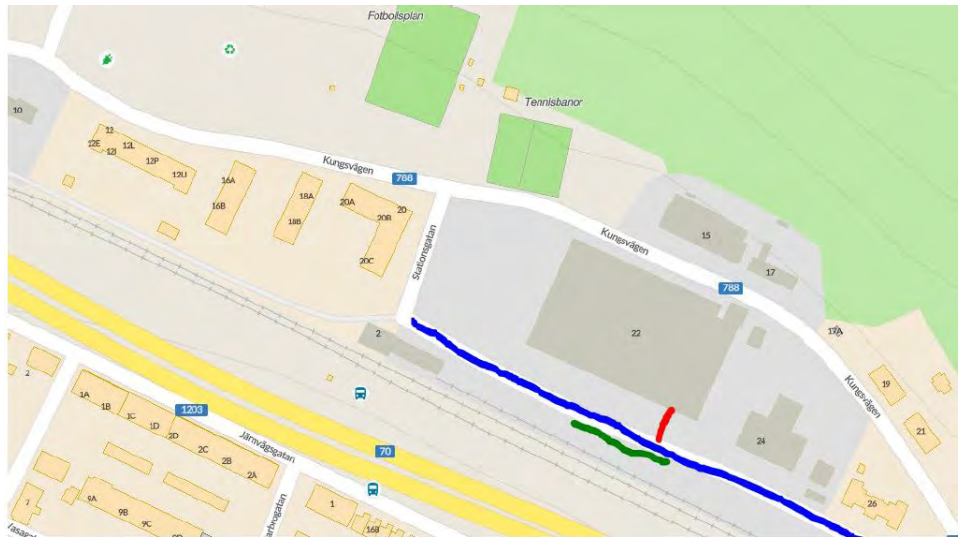
Det är svårt att i dagsläget bygga en gång- och cykeltunnel anpassad för ett framtida dubbelspår. Detta då radien på kurvan norr den tänkta gång- och cykeltunneln är mycket snäv och det exakta läget på ett framtida dubbelspår, kräver en linjeberäkning och fullständig konsekvensbedömning för en längre sträcka norrut. Detta ingår inte i projektets uppdrag.

Det som i nuläget genomförs omöjliggör inte en anpassning av gång- och cykeltunneln till ett framtida dubbelspår.

2.1.3.3 Dalform

För oss på Dalform är det viktigt att lastbilar med släp även i framtiden har möjlighet att vända när dom har lastat eller lossat gods hos oss på Kungsvägen. Idag vänder lastbilarna på Gruvplan vid Säterdalen.

Sedan ser vi gärna att grusvägen mellan Dalform och spåret (inritat blått på bild nedan) får ett namn så att vi kan ha detta vägnamn som post- och besöksadress p.g.a. att vårt kontor har ingång enligt rött streck på bild nedan. Dessutom parkerar vi våra bilar efter vägen utanför vårt kontor idag (grönt streck på bild nedan) vilket vi hoppas att vi kan göra i framtiden också.



Kommentar:

I de planer som finns för Gruvplanens utveckling kommer behovet av vändplats att beaktas. Arbetet med gruvplans framtida utformning är än så länge ett Visionsdokument. Genomförandet kommer behöva etappindelas och fortsatt dialog kring lastbilarnas behov av vändning kan ske.

Stationsgatans förlängning kommer utredas i ett senare skede. Utformningen av gatan och vilka funktioner den kommer få kommer hanteras i en separat utredning. I den kommer också behov av parkeringar att utredas.

I frågan om gatunamn för "grusvägen" så kommer sträckan att namnges i enlighet med interna rutiner. Frågan hanteras separat.

2.1.4 Privatpersoner

2.1.4.1 Privatperson 1

Vad gäller utformning och de planer som lyfts fram i underlagen till detaljplanen så tillstyrker jag dessa som bra.

Däremot så ser jag risken med att nuvarande överfart över järnvägen med tillhörande trafikljus tas bort riskerar att bidra till fortsatt hög hastighet på riksvägen genom centrala Säter då ett uppmärksamhetsmoment försvinner då det blir färre påfarter till riksvägen i höjd med centrum.



Jag föreslår därför att ni i samband med att den nya gångtunneln under riksvägen anläggs även tar bort trafikljusen och ersätter denna med en rondell, motiven till detta är flera:

- Dämpad hastighet genom centrala Sätters stadskärna då fordon som idag näst intill regelmässigt kör för fort mot gällande hastighet tvingas sänka farten i god tid före rondellen i både södergående och norrgående riktning.
- Trafiksäkerheten höjs då risk för kollisioner mellan färdande på riksvägen och fordon som ansluter till riksvägen genom påfart undanröjs.
- Miljömässig fördel för Sätters stadskärna då utsläppsökande stopp och iväggkörning vid rödljusen undanröjs till fördel för en lägre jämnare hastighet på fordonen.
- Underhålls- och reparationskostnader för rödljusen försvinner då behoven upphör.
- En rondell skulle bidra till att minska känslan av genomfart och bidra till en mer sammanhållen koppling mellan riksvägen och staden.
- Behov av rödljusen kommer ej finnas då överfarten över järnvägen försvinner.
- Anläggningsmaskiner finns redan på plats för arbetet med gångtunneln varvid en särskild etablering för rondellbygget inte nödvändig om samordning med tunnelarbetet sker. Merkostnaden för att anlägga en rondell vid detta stora projekt torde vara minimal.

För att öka trafiksäkerheten ytterligare så föreslår jag även att det samtidigt anläggs en rondell vid utfarten i höjd med Frendo. Detta utifrån att hastigheten på denna sträcka är hög och bilar som kommer norr ifrån snabbt ankommer mot påfarten från en skyddad kurva som i folkmun kallas "dödens kurva". Argumenten till att även detta förslag läggs till kan hämtas i mitt grundyttrande kring korsningen i höjd med Salutorget här ovan.

Kommentar:

Synpunkter kring väg 70 noteras. Dialog med Trafikverket förs kontinuerligt där exempelvis utmaningarna med väg 70:s utformning genom Säter tas upp. Väg 70 och dess utformning är en fråga för Trafikverket och den nationella planen. Kommunen har inga mandat att bygga åtgärder i statligt vägnät.

2.1.4.2 Privatperson 2

1. Enligt Trafikverket planerar de att flytta den norra spårväxeln till där Myntvägen idag går. Detta är inte många meter (20-50m), se bifogad bild. Vad vinner man på det? När de ändå inte kan stanna tåg som är 750m, som var den ursprungliga planen. Om det blir 630m eller 600m kan inte spela någon större roll. Detta kommer dels kosta en massa skattepengar, men framför allt innebär det att Myntvägen kommer stängas. Detta kommer medföra stora trafikproblem, inte minst vid tisdagsträffarna, andra större arrangemang i Säterdalen och Nostalgidagarna.



2. Om/när Myntvägen stängs och dubbelspåret förlängts (söder ut), förbi Industrigatans järnvägsövergång finns en betydande risk att in/utfarten kommer vara stängd betydligt oftare. För ett långt tåg kommer blockera överfarten, samt att det kommer gå flera tåg (person-/godståg) i framtiden. Har man (Trafikverket/kommun) beräknat konsekvensen (antalet bomfällningar/tid när bommarna är nere) av förlängningen av dubbelspåret? Risken blir att det blir långa köer, speciellt mot Rv.70 där det är en kort väg till rondellen.
3. Oberoende vad som planeras, så måste onödig trafik(tung) hindras att åka in på Kungsvägen. Det finns många lastbilar som åker till gruvplan för att rasta, övernatta, lasta om m.m. Detta borde kunna undvikas om man dels ”förbjuder” denna typ av trafik in på Kungsvägen/gruvplan, men även genom att man bygger ett alternativ. T.ex. en ”rast-/omlastningsplats” vid södra infarten, borde finnas på plats i närheten av rondellen/tvätten.
4. Redan i dag är det många som åker alldeles för fort på Kungsvägen, önskar se åtgärder kring detta problem.
5. Loket som står vid tågstationen borde tas bort.
6. Gamla perrongen som för länge sedan användes för godstrafik borde snyggas upp/tas bort.
7. Oklart vad kommunen kommer bidra med för att rusta upp stationshuset/förrådsbyggnad (privat ägo). För om man rustar upp området blir det konstigt om stationshuset inte får samma upprustning.

Kommentar:

När det gäller åtgärder samt vilka konsekvenser de får på Dalabanan och väg 70 är det en fråga för Trafikverket.

En separat utredning pågår för att se över vilka åtgärder som är lämpliga att vidta på Kungsvägen.

Kommunen avser att studera vidare detaljutformningen av Kungsvägen-Norrullsvägen med fokus på trafiksäkerhet. Samhällsbyggnadssektorn kommer att genomföra studier kring detta utanför pågående detaljplanearbete och resultatet kommer påvisa eventuellt åtgärdsbehov.

Ett Visionsdokument för Gruvplanens framtida utveckling håller på att tas fram. Detta arbete kommer även innebära att lastbilstrafiken i området behöver studeras vidare.

Loket ägs av ägaren till fastigheten Säter 7:2. Den gamla perrongen kommer tas bort i samband med att de nya järnvägsspåren anläggs då den ytan kommer behövas för nya spårområdet.

Det pågår för närvarande samtal med stationsbusägaren om områdets framtid. Kommunen kan inte rusta upp privat egendom.



2.1.4.3 Privatperson 3

Mitt hus och min verksamhet ligger inklämt mellan Kungsvägen och järnvägen som båda kommer trafikerats hårdare framöver, hur mycket vibrationer/buller/trafik/avgaser får man ha nära bostadshus?

Känner mig inklämd mellan vägar/järnvägar och myndigheter. Sänker värdet avsevärt på fastigheten/tomten, hur kan jag kompenseras för det?

Dessutom sliter det på huset/fasaden, då snö plogas upp på husväggen eftersom det är så trångt på Kungsvägen, när det är blött/slaskigt sprutar det upp snöslask/grus på fönster o fasad, varje gång det asfalteras om blir vägen högre vilket jag förmodar gör det sämre oxå med avrinning mot huset.

Trafiken kommer att öka avsevärt på Kungsvägen, i dagsläget passerar närmare ca 3000 fordon per vecka bakom min fastighet varav 79% enligt senaste mätningarna var hastighetsöverträdelser.

Fartdämpande åtgärder behövs, och bättre trafiksäkerhet för gångtrafikanter då knappt 2 personbilar kan mötas vintertid, vilket kan bli svårt med smal väg mellan 2 huskroppar som ej går att bredda om husen står kvar. Känner själv oro då jag har minderåriga barn hemmaboende.

Kommentar:

Kommunen avser att studera vidare detaljutformningen av Kungsvägen-Norrtullsvägen med fokus på trafiksäkerhet. Samhällsbyggnadssektorn kommer att genomföra studier kring detta utanför pågående detaljplanearbete och resultatet kommer påvisa eventuellt åtgärdsbehov. Förändringarna vad gäller bullersituationen på Kungsvägen bedöms utifrån gjorda beräkningar vara små och gällande riktvärden vid fasad för bostäder överskrids inte.



3 Ställningstagande

3.1 Justering av detaljplaneförslaget

Följande justeringar/kompletteringar görs:

- Planbeskrivningens kompletteras med riktvärden för trafikbuller utifrån gällande trafikbullerförordning (2015:216) samt slutsatsen att dessa värden inte överskrids
- Planbeskrivningen förtydligas vad gäller tidigare anläggningar för fordonsservice och fordonstvätt samt drivmedelsstation (pumpar och cisterner) och vissa detaljer beträffande genomförda.
- Planbeskrivningen förtydligas utifrån slutsatserna i den förenklade riskbedömningen som har gjort efter granskningen vad gäller identifierade markföroreningar och varför riskreducerande åtgärder inte bedöms nödvändiga.
- Dagvattenutredningen och planbeskrivningen förtydligas vad gäller beskrivningen av modellerad belastning av föroreningar av kväve, kvicksilver, PAH16 och benso(a)pyren i dagvattnet och vad gäller bedömning av planens inverkan på möjligheten att följa miljö kvalitetsnormen (MKN) för vatten.
- Planbeskrivningen förtydligas vad gäller redovisning av bedömning av lämplighet och båtbadsvillkor för rättighetsområdet a₁.

3.2 Beaktande av synpunkter

Följande instanser, sakägare och allmänhet har inte, helt eller delvis, fått sina synpunkter tillgodosedda gällande frågor som hanteras i detaljplan:

- Lantmäteriet
- Privatperson 1
- Privatperson 2
- Privatperson 3

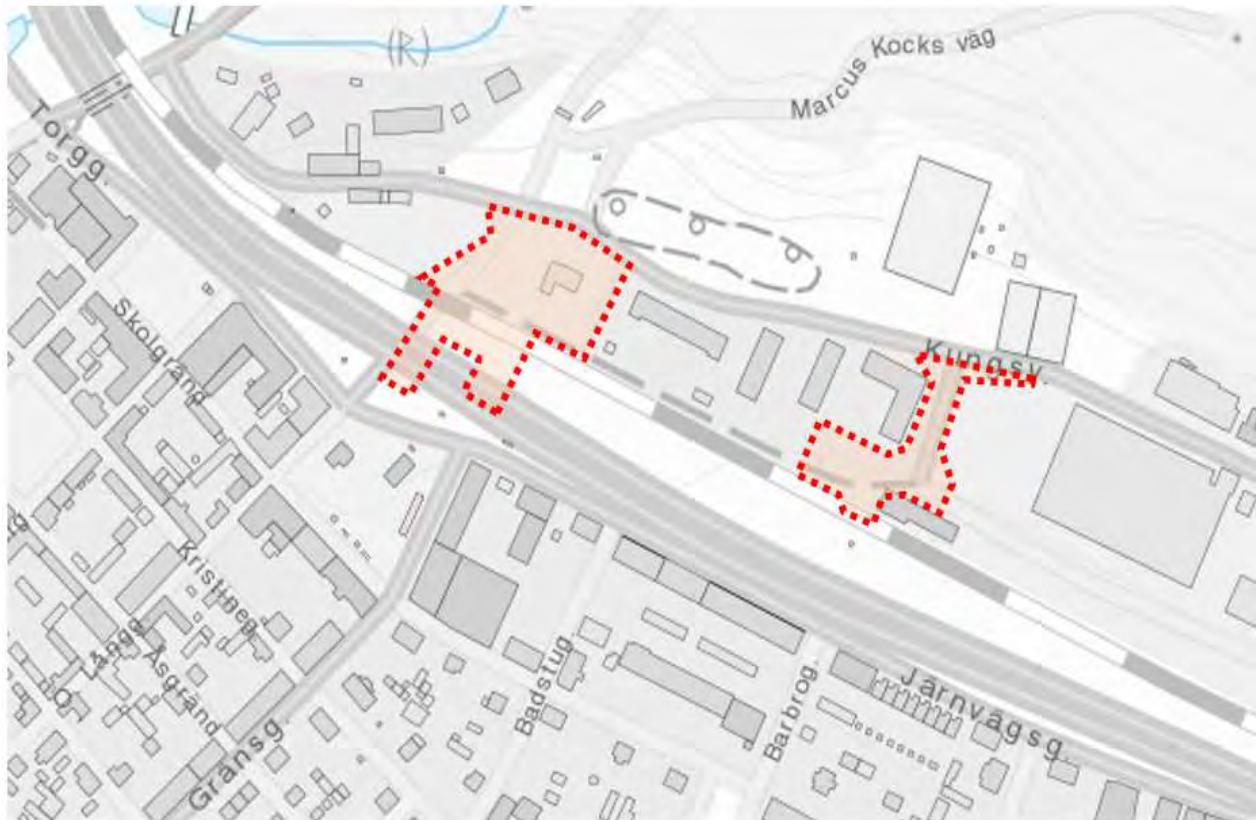
Samhällsbyggnadssektorn,
Säter 2021-10-08

Katarina Hoyles Kobosko

Strategisk samhällsplanerare

Andréas Mossberg

Samhällsbyggnadschef



Samrådsredogörelse

Detaljplan för mötesspår i Sätters tätort samt
parkering och service i kv. Tuskaftet med flera

Efter samrådet har namnet på detaljplanens ändrats till:
Detaljplan för mötesspår i Sätters tätort samt
parkering och service vid Tuskaftet och kv. Hyddan 8 med flera



Innehållsförteckning

Inledning	3
Hur har samrådet bedrivits?	3
Syfte och innehåll	3
Sammanfattning av inkomna synpunkter	3
Inkomna yttranden	3
Sammanfattning av och kommentarer till inkomna yttranden	4
<i>Kommunala yttranden</i>	4
<i>Statliga och regionala yttranden</i>	6
<i>Företag, föreningar och organisationer</i>	10
<i>Politiska partier</i>	14
<i>Privatpersoner</i>	16
<i>Samrådsmöten</i>	25
Ställningstagande	25
Justering av detaljplaneförslaget	25
Beaktande av synpunkter	26

Inledning

Hur har samrådet bedrivits?

Samrådet för detaljplanen har pågått mellan 2019-10-28 och 2019-12-08. Det har hållits två samrådsmöten under samrådstiden. Den ena på Sätters stadshotell (2019-11-05) riktad till näringsidkare i Sätters centrum och den andra på Folkets hus i Säter riktad till allmänheten (2019-11-25). På den senare deltog även Trafikverket och representanter från kommunpolitiken. Därutöver har information om samrådet samt detaljplanehandlingarna funnits tillgängliga på kommunens hemsida, på Rådhuset och på Sätters bibliotek. Totalt inkom 25 skriftliga yttranden under samrådstiden.

Syfte och innehåll

Detaljplanens syfte är att möjliggöra de åtgärder som Trafikverkets pågående järnvägsprojekt ”Kapacitet- och hastighetshöjande åtgärder på Dalabanan” medför. Planen syftar även till att i kvarteret Tuskaftet (f.d. OK-macken) möjliggöra parkering, inklusive uppförande av servicebyggnader. Kommunen har ambition att knyta samman Sätters innerstad via Salutorget mot Säterdalens entré och järnvägsstationen.

Samrådsredogörelsen syftar till att ge kommunens beslutande organ, samrådskretsen samt övriga en redovisning av de synpunkter som lämnats in under samrådet, samt vilka överväganden som görs i samband med detta. Synpunkterna presenteras och kommenteras på följande sidor.

Texterna och eventuella bilder redovisas så som de lämnats till kommunen, men utan den formatering som texten ursprungligen hade. Inga namn eller övriga personuppgifter redovisas enligt dataskyddsförordningen (GDPR). Text som enbart rör frågor kring skrivelsens ankomst till kommunen, generella upplysningar eller består av en sammanfattning av detaljplanen är inte inkluderade. De skriftliga yttrandena, inklusive bilagor, är diarieförda i sin helhet och finns tillgängliga hos Samhällsbyggnadssektorn.

Sammanfattning av inkomna synpunkter

Inkomna yttranden

Följande yttranden har inkommit under samrådstiden:

Yttranden	Ankomst-datum	Ingen erinran	Synpunkter
Kommunala yttranden			
Socialnämnden	2019-11-20		X
Kommunstyrelsen	2019-12-03		X
Brottsförebyggande rådet (BRÅ)	2019-12-07		X
Miljö- och byggnämnden *	2019-12-18		X
Statliga och regionala yttranden			
Länsstyrelsen*	2019-12-16		X
Lantmäteriet	2019-11-13		X
Trafikverket	2019-11-13		X
Polismyndigheten	2019-12-05		X
Region Dalarna	2019-12-05		X
Räddningstjänsten Dala Mitt	2019-12-05		X
Företag, föreningar och organisationer			
PostNord	2019-10-28		X

Skanova	2019-11-20		X
DalaEnergi	2019-11-26	X	
FTAB	2019-12-08		X
ICA Supermarket Säter	2019-12-08		X
Mig & Alice/Linblom Design	2019-12-08		X
Politiska partier			
Miljöpartiet de gröna	2019-12-08		X
Moderaterna	2019-12-08		X
Privatpersoner			
Privatperson 1	2019-12-05		X
Privatperson 2	2019-12-06		X
Privatperson 3	2019-12-07		X
Privatperson 4	2019-12-08		X
Privatperson 5	2019-12-08		X
Privatperson 6	2019-12-08		X
Privatperson 7	2019-12-08		X
Samrådsmöten			
Möte med näringsidkarna i Sätters centrum	2019-11-05		X
Allmänt samrådsmöte	2019-01-28		X

*Miljö- och byggnämnden bad (2019-11-21) Samhällsbyggnadsnämnden om förlängd svarstid för att inkomma med sitt samrådsyttrande 2019-12-18 efter bygg- och miljönämndens sammanträde. Chefen för Samhällsbyggnadssektorn godkände på delegation (2019-11-29) detta önskemål och angav 2019-12-18 som sista svarsdag.

*Länsstyrelsen fick också förlängd svarstid.

Sammanfattning av och kommentarer till inkomna yttranden

Kommunala yttranden

Socialnämnden

Tjänstemannautlåtet antas som socialnämndens eget och översänds till Samhällsbyggnadsnämnden i Sätters kommun.

Förvaltningens ståndpunkt

Detaljplanen möjliggör god tillgänglighet, säkerhet och trygghet för äldre och funktionshindrade, som använder kollektiva färdmedel och även i samband med förflyttning från centrum till järnvägsstationen och busshållplatser.

Kommentar:

Synpunkten noteras.

Kommunstyrelsen

Detaljplanen för mötesspår i Sätters tätort samt parkering och service i kv. Tuskaftet säkerställer inte tillgänglighet mellan Gruvplan och Sätters centrum. Pågående planläggning detaljplan 3 (del av Torggatan och Järnvägsgränd) syftar till att lösa anslutning mot Salutorget på ett tillgängligt sätt. Detta förutsätter att detaljplanen Tuskaftet förverkligas i sin helhet i närtid inklusive ny gång- och cykelväg under Rv70.

Kommentar:

Den nu aktuella detaljplanen utökas i anslutning till planerad gång- och cykeltunnel under väg 70, så att anläggandet av en trapp och hiss möjliggörs i anslutning till Järnväggsgatan och Salutorget. Detta för att säkerställa att tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning till den nya tunneln kan anordnas i samband med bygget av tunneln. Utformningen av trapporna och hiss regleras inte i detaljplanen men ambitionen är att hissen utformas för att hantera cyklar och/eller att trapporna utformas så att cykel kan ledas förbi trappen. Alternativt kan cyklister välja att planskilt korsa väg 70 och järnvägen via Norrtullsvägen.

Brottsförebyggande rådet

BRÅ vill framföra att man särskilt beaktar trygghetsfrågorna generellt i detaljplanen och specifikt möjligheten att förflytta sig tryggt och säkert från centrum till järnvägsstationen. Särskilt uppmärksam för BRÅ är att den planerade gångtunneln under riksvägen/järnvägen och tunneln under järnvägsspåret vid den nybyggda perrongen.

BRÅ tänker förutom på en bra belysning även att väggarna och taket i tunneln utformas så att det inte inbjuder till klotter. För en klottrad tunnel upplevs som otrygg. Man bör även förbereda så att om det behövs finns möjlighet att kameraövervaka väg/järnvägstunneln och även anslutningarna till densamma från centrum och från Säterdalen. Skulle klotter förekomma i tunneln förutsätter BRÅ att materialvalet i tunnelväggar och tak medger en enkel och kostnadseffektiv klottersanering så att inte ansvariga dröjer med att sanera klottret.

Kommentar:

Synpunkten noteras inför kommande byggskede. Planbeskrivningen kompletteras kortfattat om utformningssynpunkterna.

Miljö- och byggnämnden

Miljö- och byggnämnden ställer sig generellt bakom de beskrivningar, tankegångar och planer som finns i planhandlingarna. På några områden skulle nämnden dock önska en ökad tydlighet i punkter kring miljö- och hälsoskydd:

- Som nämns i planbeskrivningen är skyddet av grundvattenresursen, kopplat till den kommunala vattentäktn och kommande utökning av skyddsområdet för denna, en viktig fråga. Området för detaljplanen har även pekats ut av länsstyrelsen i Vattenförsörjningsplan – Dalarnas län som ett Klass 1 område (viktig skyddsvärd grundvattenförekomst av regionalt intresse). Hänsyn till detta behöver också tas vid utformningen av själva mötespassagerna i Trafikverkets järnvägsprojekt, så att konsekvenserna av en olycka med farligt gods kan minimeras så mycket som möjligt. Så länge det kan ske utan att grundvattenskyddet riskeras är dock ett lokalt omhändertagande av dagvatten med fördröjningsmagasin och liknande eftersträvanvärt.

- Att aspekterna kring trafikbuller behöver hanteras i Trafikverkets järnvägsprojekt nämns i planbeskrivningen. Till detta kommer dock även förändringar i bullernivåer utifrån omledningen av vägtrafik och de förväntade förändringar i trafikmönster som beskrivs i planen. En bullerberäkning som även inkluderar detta behövs därför.

- Förekomst av vissa markföroreningar efter järnvägssträckningen i staden har tidigare rapporterats av Trafikverket till Miljö- och byggenheten. Utifrån detta behöver provtagningar och vid behov ytterligare hänsyn och/eller sanering ske under byggprocessens lopp.

- I kvarteret Tuskaftet har marken tidigare sanerats till nivån MKM – Mindre känslig markanvändning. Beroende på framtida användning kan vidare undersökningar och åtgärder krävas. Om marken ska användas till exempelvis park- eller lekområde behöver den saneras ytterligare för att uppnå nivåerna enligt ”Känslig markanvändning”.

Kommentar:

Synpunkten om vikten av att Trafikverket i sitt järnvägsprojekt tar hänsyn till behovet av skydd av grundvattenresursen noteras. Detta hanteras genom miljölagstiftningen. Efter samrådet har dels en generell utredning om hantering av dagvatten utmed Kungsvägen, kapacitetsutredning tagits fram, dels en bedömning av möjligheterna att uppnå recipientens miljö kvalitetsnorm inom planområdet. Planbeskrivningen kompletteras med detta.

Planbeskrivningen kompletteras med en sammanställning över beräknad ökning av trafikflödet på Kungsvägen utifrån tidigare redovisning i planprogrammet samt nu aktuella förändringar. Utifrån dessa flöden görs dessutom en enkel översiktlig bullerberäkning för Kungsvägen.

Planbeskrivningen kompletteras vad gäller risker för förorenad mark utifrån genomförd marksanering hösten 2020 i samband med rivning av bottenplatta vid den före detta drivmedelsstationen. Efter saneringen underskerids riktvärdena för känslig markanvändning (KM). Utifrån påpekande från Länsstyrelsen införs en planbestämmelse (skydd) för området mellan kvartersmarken (P_{1C1}) och järnvägsspåret. Där får inte anläggningar för stadigvarande vistelse såsom lekpark, samlingsplats och dylikt anordnas på grund av risk för olyckor på järnvägen med transporter av farligt gods. Detta innebär att parkmarken avses endast nyttjas extensivt för förflyttningar mellan stationsområdet och det nya gång- och cykelstråket mot Säterdalen.

Planbeskrivningen kompletteras även med att Trafikverket har 2018 i samband med den pågående planerade ombyggnaden av mötesspåret rapporterat om påträffad förorening. Detta fynd berör inte detaljplanen utan ligger cirka 500 meter öster om järnvägsstationen.

Statliga och regionala yttranden

Länsstyrelsen

Frågor som kan leda till att denna plan överprövas enligt PBL 11:10

- Miljö kvalitetsnormer dagvatten

Planområdet ingår i verksamhetsområdet för dagvatten. I planbeskrivningen saknas en beskrivning av recipienten för dagvattnet och möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormen. I planbeskrivningen finns angivet att öppna diken är ett lokalt omhändertagande av vatten. Det behöver utredas om denna hantering är tillräcklig för eventuella föroreningar som kan komma från bearbetningen av mark under pågående järnvägsprojekt och av dagvattnet från planområdet.

- Hälsa säkerhet

På järnvägen transporteras farligt gods och inom 30 meter från järnvägen finns en risk för allvarlig påverkan från en olycka med farligt gods eller från avkörning/urspårning. Parkområdet inom 30 meter från järnvägen bör regleras så att området inte nyttjas för stadigvarande vistelse som t ex evenemang, lekplatser, träffpunkter eller marknadsplatser.

Övrigt

I planbeskrivningen anges att det under en tid kan vara problem med tillgängligheten i befintlig tunnel under väg och järnväg. Då den befintliga plankorsningen stängs är det viktigt att tillgängligheten till och i gång- och cykeltunneln säkerställs. Detta kan med fördel göras genom att planområdet utökas med den berörda delen av etapp 2 för att möjliggöra en trygg och tillgänglig gång- och cykeltrafik. Det är viktigt att människor med olika funktionsnedsättningar kan utnyttja gång- och cykeltunneln för att nå järnvägsstationen och andra målpunkter i området. Vid utformningen av tunneln är det viktigt att tänka på att tunneln utformas på ett sådant sätt att den ger en trygg upplevelse.

-Biotopskydd

Planbeskrivningen anger att det finns två alléer inom planområdet. Det framgår dock inte om alléerna kommer att påverkas av det planerade åtgärderna. Alléer omfattas av biotopskydd. Planbeskrivningen kan kompletteras med denna uppgift. Alléerna behöver markeras i plankartan och marklov bindas till dem.

Om träden kommer att skadas på något sätt behöver en ansökan om dispens från biotopskyddet skickas in till Länsstyrelsen.

-Strandskydd

I plankartan saknas en markering av gränsen för strandskyddet. Plankartan bör kompletteras med detta.

Kommentar:

Planbeskrivningen kompletteras vad gäller recipient och möjlighet att uppnå miljö kvalitetsnorm. Dessutom kompletteras planbeskrivningen utifrån genomförd kapacitetsutredning för hantering av dagvatten utmed Kungsvägen samt PM dagvattenhantering.

Planbeskrivningen förtydligas med att parkmarken i anslutning till järnvägsområdet inte ska nyttjas för evenemang, lekplatser med mera. En skyddsbestämmelse införs för parkområdet inom 30 meter från järnvägsspåret om att anläggningar för stadigvarande vistelse så som lekplats, samlingsplatser eller dylikt får inte anordnas.

Planområdet utvidgas i anslutning till Järnvägsgränd för att möjliggöra anläggandet av en hiss i anslutning till uppgången mot Järnvägsgränd och Salutorget, för att säkerställa full tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Planbestämmelse införs om krav på marklov för nedtagning av alléträd, förutom för alléträd som kommer att beröras av Trafikverkets träsäkerhetsåtgärder. Planbeskrivningen kompletteras angående eventuell påverkan på alléträd utifrån planerade åtgärder.

Efter samrådet har detaljplanen utökats till att omfatta även Hyddan 8 och 9, som berörs av strandskydd i större omfattning, och därmed hanteras strandskyddet samlat för alla berörda markområden genom införande av planbestämmelse om upphävande med angivande av särskilda skäl.

Lantmäteriet

Vid genomgång av planförslagets samrådshandlingar (daterade oktober 2019) har följande noterats:

Bestämmelsen a₁ rättighetsområde kan inte användas inom allmän plats utan endast inom kvartersmark.

Kommentar:

Bestämmelsen a₁ har införts för att säkerställa att utformningen av den allmänna parkeringsplatsen görs så att infarten till fastigheten Fasaden 10 säkerställs. Enligt Boverkets planbestämmelsekatalog för pågående planer kan egenskapsbestämmelse om rättighetsområde för servitut införas på allmän plats. Enligt de tidigare allmänna råden BFS 2014:5, som gällde när denna detaljplan påbörjades, kan enligt punkten 8.6 administrativa bestämmelser för nya rättighetsområden införas. Enligt punkten 8.1 kan de administrativa bestämmelserna tillämpas för kvartersmark, vattenområden och allmän plats.

Trafikverket

Trafikverket Region Mitt har inget emot detaljplanen för mötesspår i Sätters tätort samt parkering och service i kv. Tuskaftet.

Plankartan och järnvägsprojektets handlingar stämmer överens.

I planbeskrivningen står att en ny gång- och cykeltunnel ska göras under både järnvägen och väg 70. Trafikverket vill förtydliga att den befintliga tunneln under väg 70 kommer att vara kvar.

Kommentar:

Detaljplanen innebär att en ny gång- och cykeltunnel ska anläggas under väg 70. Pågående markanvändning, dvs befintlig tunnel under väg 70, kan pågå tills dess ny tunnel byggs i enlighet med detaljplanen. Beträffande nyttjandet av befintlig

gångtunnel mellan entrétorg och ny tunnel behöver ett antal träffas vad gäller eventuellt behov av tillgänglighetsanpassning innan detaljplanen antas.

Polismyndigheten

Polismyndigheten har två huvudsakliga synpunkter i detta ärende.

Den brottsförebyggande aspekten nämns som den första synpunkten. Ett brott förutsätter tre beståndsdelar enligt rutinaktivitetsteorin.

- Motiverad gärningsman.
- Lämpligt objekt.
- Avsaknad av kapabel väktare.

Målet är att dessa tre faktorer inte ska inträffa samtidigt. Då finns en ökad risk för att brott ska ske. I den aktuella detaljplanen handlar det mycket om att området ska vara byggt så att förutsättningarna för att det ska vara ett lämpligt objekt inte längre finns. Det handlar både om människor som rör sig där och fasta objekt. En gärningsman ska inte finna det attraktivt att begå brott där.

Trafikaspekten nämns som den andra synpunkten. För att förebygga att i första hand oskyddade trafikanter råkar illa ut, är god sikt och belysning väsentliga delar. Om oskyddade trafikanter och fordon har separata vägar, ökas givetvis säkerheten.

Polismyndigheten deltar gärna i kommande samverkan kring hur dessa synpunkter på bästa sätt kan anpassas till detaljplanen.

Kommentar:

Kommunen instämmer i vikten av brottsförebyggande arbete inte minst med avseende på oskyddade trafikanter och ser fram emot fortsatt samverkan med polismyndigheten.

Region Dalarna

Generellt ställer sig Region Dalarna positiv till planförslaget, och mer specifikt på följande grunder:

- Ett genomförande av den aktuella detaljplanen innebär att planerad utbyggnad av mötesspår vid Sätters station kan genomföras. Det gynnar utvecklingen av Dalabanan vilket är avgörande för regionens utveckling och kommer främja såväl Säter som andra kommuner i regionen avseende arbets- och studiependling, besöksnäring och kompetensförsörjning. Utbyggnaden kommer möjliggöra 750 meters tåg.
- Planförslaget gynnar kollektivt och hållbart resande och ökar säkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter. Förslaget möjliggör för ökad överflyttning från väg till tåg och buss, och underlättar för byte mellan tåg och buss.
- Nuvarande utformning av stationsområdet och dess anslutningar missgynnar kollektivt resande och upplevelsen av närhet mellan stationsområde och Sätters centrum, något som förbättras vid ett genomförande av planförslaget. Att tillgängliggöra stationsområdet ökar förutsättningarna för attraktivitet för såväl boende som verksamheter inom Sätters tätort.
- Förslaget möjliggör för kommande planer som avser förändringar kopplat till riksväg 70. I dessa möjligheter ingår framtida kvalitetshöjande åtgärder av genomfarten och entrén till centrum. Med sådana åtgärder uppnås en mer positiv bild av staden och förbättring av möjligheterna för förbipasserande att uppfatta fler kvaliteter av Säter, vilket i sin tur kan gynna Sätters besöksnäring- och befolkningsutveckling.

Synpunkter på samrådsförslaget och fortsatt arbete:

- En förutsättning för genomförandet är att åtgärderna ej minskar framkomligheten på riksväg 70.
- Det är positivt att det bakomliggande planprogrammet avser möjliggöra för utvecklad stråkhållplats efter RV 70 (hänvisning till etapp 2). Etapp 2 bör även möjliggöra att stråkhållplatsen förses med cykelparkeering och är upplyst och väderskyddad. Förslag till åtgärder bör tas fram i samråd med kollektivtrafikförvaltningen.
- Planförslaget brister i stora delar avseende tillgänglighetsanpassning, då tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, cyklister och barnvagnar i stora delar ej tillgodoses i koppling till nya planskilda korsningen vid Myntvägen under väg 70 och järnväg, eftersom möjligheterna att utforma anslutningen till markplanet för dessa personer är begränsade. I förslaget beskrivs att det krävs att planprogrammets etapp 2 genomförs för att uppnå full tillgänglighet. Tillgänglighet för alla ska vara en förutsättning för genomförandet. Med detta förslag uppnås tillgängligheten endast om en annan detaljplan avseende etapp 2 genomförs. Planförslaget bör justeras för att även omfatta åtgärder för att tillgodose alla målgruppers behov, alternativt så bör detta planförslag tydligare villkora ett framtida genomförande av detaljplan avseende etapp 2, med en tillhörande tidplan. Region Dalarna understryker vikten av att en tillförlitlig lösning uppnås för alla målgrupper avseende tillgänglighet.
- Vid utformning för gång- och cykeltrafik beskrivs i förslaget vikten av att utformningen medger öppna allmänna platser med långa siktlinjer, för att uppnå ökad trygghet och säkerhet för oskyddade trafikanter. Detta gäller särskilt i och kring tunnlar. Till detta kan kompletteras att sådana platser bör vara väl upplysta och fria från skymmande buskage, för att ytterligare öka tryggheten.
- Planförslaget är något oklart avseende om det medger uppförande av busshållplatser inom plankartans område GATA₁ där så är lämpligt. Detta kan utvecklas i planbeskrivningen.

Kommentar:

Planområdet utvidgas i anslutning till Järnvägsgränd och Salutorget för att möjliggöra anläggandet av en hiss i anslutning till uppgången mot Järnvägsgränd/Salutorget för att säkerställa full tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Utformningen av trapporna och hiss regleras inte i detaljplanen men ambitionen är att hissen utformas för att hantera cyklar och/eller att trapporna utformas så att cykel kan ledas förbi trappen.

Kommunen instämmer i vikten av en god gestaltning av gång- och cykelvägarna till och från järnvägsstationen, vilket bland annat innebär god belysning, öppna ytor och bra siktlinjer.

Planbeskrivningen kompletteras vad gäller möjligheterna att anlägga busshållplatser inom lokalgata (GATA₁).

Övriga synpunkter noteras.

Räddningstjänsten Dala Mitt

Sedan Samhällsbyggnadsnämnden anhållit om räddningstjänstens yttrande meddelas följande:

- På sida 31-32 diskuteras riskerna för bebyggelse inom kvarteret Tuskaftet med avseende på dess närhet till Farligt Gods-led. Bedömning har gjorts att restaurang kan klassificeras som en verksamhetstyp som inte kräver särskild riskhantering. Räddningstjänstens uppfattning är att restaurang snarare skulle kunna utgöra samlingslokal och rekommenderar därför en särskild riskhantering avseende detta.

- Räddningstjänstens insatstid anges i planbeskrivningen på sida 33. Där anges att ”Normal beredskapstid för räddningstjänsten är inom 10 minuter.” Om det då menas att Räddningstjänsten är på plats inom 10 minuter från det att larmet gått så vill vi hänvisa till skrivningen nedan som kan påverka denna insatstid.

Särskild synpunkt gällande avstängning Järnvägsgatan enligt ”Planprogram för sambandet mellan Sätters järnvägsstation och centrum ”

Räddningstjänsten Dala Mitt var remissinstans vid framtagandet av Järnvägsgatan och missade då att lämna särskilda synpunkter gällande avstängningen av Järnvägsgatan i anslutning till Grängsgatan/ Salutorget.

Se våra tankar om detta:

- Brandstationens belägenhet innebär att en avstängning av Järnvägsgatan märkbart skulle förlänga våra insatstider av två skäl:

1. Torggatan och vidare in på Järnvägsgatan är en normal inryckningsväg för många brandmän - det vill säga, det är den väg som de åker för att ta sig in till brandstationen vilket de har 5 minuter på sig att göra. Avstängningen innebär att de måste köra omvägar och det förlänger därmed insatstiden.
2. Järnvägsgatan till Torggatan från brandstationen sett är sedan en mycket lämplig väg för utryckning med räddningsfordon för att nå många delar av Säter. En avstängning skulle alltså också innebära fördröjning för våra räddnings-/ utryckningsfordon i samband med att man lämnat brandstationen.

Sammantaget ber vi om ursäkt att inte räddningstjänsten har inkommit med dessa synpunkter tidigare men önskar och hoppas att det finns möjlighet att föra en dialog om detta, trots allt.

Kommentar:

Planbeskrivningens kvalitativa bedömning av risker rörande farliga transporter på järnväg kompletteras vad gäller kvarteret Tuskaftet. Planbeskrivningen förtydligas så att det klart framgår att endast en mindre restaurang tillåts. Den maximala byggnadsytan på 250 m² bedöms innebära att högst cirka 50 personer vistas samtidigt i byggnaden. Den kvalitativa bedömningen kompletteras vad gäller risk för olyckor och dess konsekvenser. Kommunen bedömer att området har goda förutsättningar att lätt utrymmas.

I det inledande skedet till den aktuella detaljplanen, framförallt i planprogram för sambandet mellan Sätters järnvägsstation och centrum, har olika utformningar av trafiksituationen kring Salutorget studerats. Någon avstängning av Järnvägsgatan har inte planerats. Förslaget om en eventuell anslutning av Grängsgatan mot väg 70 banteras inte i detaljplanen för mötesspår. Om detta aktualiseras i efterföljande planeringsprocesser kommer fördjupad dialog att hållas med bland annat räddningstjänsten.

Företag, föreningar och organisationer

PostNord

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan. Kontakta PostNord i god tid för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation. En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

Kommentar:

Synpunkten noteras.

Skanova

Skanova har ledningar i detaljplaneområdet, se bifogad karta (*finns i sin helhet på samhällsbyggnadssektorn*). Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Denna ståndpunkt ska noteras i planhandlingarna.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Kommentar:

Planbeskrivningen förtydligas med att vid eventuellt behov av flytt av ledningar ska detta bekostas av exploatör om inte annan överenskommelse har träffats i samband med ledningarnas tillkomst. Övriga synpunkter noteras.

DalaEnergi

Vi på Dala Energi har inget att erinra på denna detaljplan.

FTAB

Som ägare till stationsbyggnaden vid Stationsgatan 2 finns det en hel del frågeställningar som under årens lopp vuxit fram. Nu berörs inte stationshuset av den nya detaljplanen som ligger för samråd men den omnämns lika fullt vid ett flertal tillfällen i såväl text som bild i den nya planen varför några kommentarer och frågeställningar är relevanta.

Historiken kring järnvägsstationen sträcker sig till 1800-talets slut då den uppfördes på den plats den står idag av praktiska skäl, man placerade stationen där tågen stannar. Detta är ganska naturligt då det är spårsträckningen som styr möjligheten rent praktiskt hur man kan bromsa in och mötas med spårbanden trafik. 2008 köpte undertecknad stationen av Jernhusen som sålde ut mindre stationer då intresset att fortsatt äga och driva dessa i egen regi inte fanns. Till saken hör att för att få köpa en byggnad av denna typ, centralt placerad krävs tillstånd av kommunen som har förköpsrätt, så även i detta fall. Kommunen tillfrågades och svaret blev att kommunen hade inga planer för järnvägsstationen. Funktionen som järnvägsstationen hade skulle i stället flyttas till det nya resecentrum som skulle stå klart några år senare närmare bestämt 2011. Med facit på hand 10 år senare kan man konstatera att kommunen antingen undanhöll sin faktiska plan eller inte visste bättre vad man höll på med. Detta är i sig anmärkningsvärt och har fått till följd att de planer som undertecknad då hade fått läggas åt sidan i väntan på besked för många år framöver.

Idag har stationshuset funktionen av kontor, lager, lagerförsäljning, samt väntsal. Lagerhanteringen innefattar behov av truck som krävs för lastning och lossning av det gods som främst kommer med lastbil från Tyskland men även andra leveranser förekommer. Frågan är här som ställts tidigare hur man tänkt sig med den nya planen när det gäller truckhanteringen. Det finns ett utrymme som benämns truckgarage och som när magasinet uppfördes hade just den funktionen. Nu med nya planen ser det ut som att den hanteringen omöjliggörs då det av såväl utrymmesskal som praktiska skäl blir svårt att hantera trucktrafik i området.

Möten har hållits med kommunen och undertecknad där de nuvarande planerna presenterats och diskuteras. Som det ser ut nu om planerna blir av kan den tunga delen som kräver truck inte längre bedrivas i fastigheten. För att komma vidare har undertecknad lagt några förslag på hur man skulle kunna ändra

inriktning på disponerandet av fastigheten. Hur kommunen tänkt sig sin framtid är något oklart och några konkreta förslag finns inte i dagsläget. Som utvecklingen ser ut kommer resandet med spårbunden trafik att expandera och i och med detta kraven på fungerande faciliteter kring resandet att öka. Ett exempel på en sådan facilitet är möjligheten att för pendlare parkera sitt fordon på ett säkert och betryggande sätt. Idag är det ytterst tveksamt om så är fallet. Stationsgatan som delvis består av grusväg har blivit parkering för bilpendlare och trafiken har flyttat in på järnvägsstationens fastighet, se bifogad bild nedan som visar exempel på detta.



Bild visar parkerade bilar på tvärs över körväg samt trafiken hänvisad till järnvägsstationens fastighet.

Trenden är att antalet bilar som parkerar på befintlig körväg ökar och trängsel mellan staket som Trafikverket satt upp mitt på fastighetstomten och parkerade bilar försvårar för såväl vägunderhåll som trafik. I förslaget från Sweco säger man att det citat ”Kring stationshuset finns en otydlighet vad gäller trafikytor för gående, cyklade respektive biltrafik vilket bidrar till ökad risk för olycksincidenter.” Det är om man tittar på kartor och gamla planen inte oklart utan det är det nya felaktiga nyttjandet som i sig skapat oklarheten.

En annan fråga är hur man kommer att utföra schaktarbeten så att skador på stationsbyggnaden inte uppstår. Att man måste göra någon form av spontning är ganska uppenbart och frågan är då hur lång tid är det i så fall tänkt att denna spånt ska vara på plats? Och vilka garantier har man ifall skadan sker? En ytterligare frågeställning som framkommit är hur man tänker från kommunens sida är när man pratar om en integrerad och fungerande stad.

I ena läget säger man att man vill knyta samman ”centrum” med stationsområdet och få det till en fungerande enhet.

Och i andra läget när frågan ställs till kommunen varför bara vissa får hjälp av kommunen med faciliteter säger man att det är bara ”nuvarande” centrum som kommunen inriktar sig på. Hur går det ihop? Är planen så att man vill både ha kakan och äta den och samtidigt låta någon annan stå för kostnaden?

Kommentar:

Vid möte mellan fastighetsägaren och kommunen har konstaterats att det redan i nuläget är svårt att klara truckhanteringen inom befintlig fastighet och enligt gällande säkerhetsbestämmelser. Ägaren framförde då tankar om att flytta den tunga verksamheten och i stället utveckla till exempel butik och café i byggnaden. Framtida nyttjande av fastigheten Säter 7:2 bör prövas genom upprättade av en ny detaljplan för att bedöma vilken/vilka markanvändningar som är lämpliga. Initiativ till eventuell ny detaljplan tas av fastighetsägaren och bekostas av denne.

Genomförandefrågor som gäller till exempel Trafikverkets behov av spontning mot fastigheten Säter 7:2 hanteras inte i detaljplanen utan är en lovfråga. Behov av spontning har diskuterats i järnvägsprojektet och Trafikverkets ansikt är att förlägga spontningen en bit in på sin fastighet. Det är Trafikverket och fastighetsägaren som vid behov får avtala om frågor rörande ansvar för spontning.

I samband med förändringarna vid stationen kommer utformningen av gatumarken ses över vad gäller bland annat kantparkeringar. Övriga synpunkter noteras.

ICA Supermarket Säter

Jag känner en viss oro inför de beslut som ska tas rörande stängningen av överfarten samt byggandet av tunneln under riksvägen.

Efter att ha tagit del av materialet samt besökt ett informationsmöte på Sätters Stadshotell där det redogjorts för tankarna i och kring projektet måste jag säga att det är svårt att göra sig en helhetsbild av vilka konsekvenserna blir av detta projekt. Den färdiga helheten i detta projekt kan inte på något vis ses då den delas upp i etapper samt att viktiga frågor som tillgänglighet och parkeringar ska behandlas separat. Avsaknaden av detta oroar mig djupt.

Det brukar i vår ”värld” talas om de tre viktigaste sakerna för att kunna bedriva handel, det är läge, läge och läge. Om tillgängligheten påverkas kan detta få förödande konsekvenser. Jag vill med detta skicka med och understryka hur viktigt det inte bara är för ICA Supermarket Sätters framtid att:

- Parkeringar i anslutning till verksamheten inte påverkas.
- Torggatan hålls öppen för biltrafik i båda riktningar.
- Den visuella kontakten med verksamheten från riksvägen inte påverkas negativt.

Livsmedelshandeln i Säter hade vid den senaste undersökningen över 50% av besöken i tätorten, våra verksamheter är en motor för besöken i staden och en förutsättning för att övrig handel skall kunna fungera och kunna utvecklas.

Kommentar:

Kommunen är väl medveten om vikten av en god trafiklösning för handeln i centrum. Kommunen har hållit ett flertal möten med näringsidkare i centrum där förändringar i centrum har diskuterats. Kommunen och Trafikverket för samtal om den framtida lösningen av anslutningen mellan centrala Säter och väg 70.

Det pågående planarbetet behöver genomföras skyndsamt för att möjliggöra åtgärder som ökar kapaciteten på Dalabanan. Planarbetet inleddes med ett planprogram för att belysa en möjlig etappvis utbyggnad och olika utformningar av trafiksituationen kring Salutorget studerades, men omgivande gator ingår inte i den aktuella detaljplanen. Efter plansamrådet föreslås att planområdet utvidgas i anslutning till Järnvägsgatan för att möjliggöra anläggandet av en hiss i anslutning till uppgången mot Järnvägsgatan och Salutorget och därmed säkerställa full tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. I kommunen pågår även arbete med en översyn av fördjupningen av översiktsplanen för Sätters tätort och där kommer trafikföringen i centrum belysas samlat.

Mig & Alice/Linblom Design

Angående planer om att bygga om centrum.

Jag känner mig oroad över att inte veta hur planerna ser ut om att ev. stänga av Torggatan för biltrafik. Oroad när ni säger att ni inte heller vet när man frågar? Oroad att när det väl drar igång så kommer det inte att finnas ngt att säga till om.

Vi som driver verksamheter på Torggatan är oerhört måna om att gatan behålls öppen ifrån båda riktningarna då våra kunder strömmar utifrån andra kommuner och dessa kommer då givetvis med bil.

Att då stänga av lättillgängligheten samt eventuellt ta bort parkeringar för att ta sig till våra verksamheter vore förödande.

Kommentar:

Den aktuella detaljplanen innebär ingen stängning av Torggatan. Se även kommentar ovan till ICA Supermarket Säter.

Politiska partier

Miljöpartiet de gröna

Övergripande synpunkter

Dalabanan och riksväg 70 bildar i dag en bred barriär som delar Sätters tätort i två delar. Det är viktigt att minska barriäreffekten så mycket som möjligt så att de delar av Säter som ligger norr/öster om Dalabanan och riksvägen kan bli en naturlig del av staden. Det nu föreliggande förslaget är ett steg i rätt riktning men lämnar en hel del frågor obesvarade.

Dalabanan är i stort behov av upprustning och utbyggnad. Miljöpartiet tycker att det är positivt att Trafikverket satsar på detta även om behovet är mycket större än de investeringar som planeras. För att Dalabanan ska kunna bli det nav i Dalarnas kommunikationer som den behöver vara behövs stora investeringar i järnvägen samt moderna tåg.

Tillgänglighet

En stor svaghet med förslaget är att det inte i sig leder till en bra tillgänglighet mellan centrala Säter och de delar av staden som ligger på andra sidan järnvägen för de som inte kan gå i trappor, det vill säga de som är beroende av hjälpmedel som rollator eller rullstol, cyklister med flera. Vi anser att det är viktigt att en tunnelloösning med en ny tunnel som går under både järnväg och riksvägen och som uppfyller kraven på tillgänglighet kommer till stånd i närtid.

Bil- och lastbilstrafik

Miljöpartiet anser att det behövs en långsiktig planering av hur infrastrukturen för väg- och gatutrafik i Sätters innerstad ska utformas. De förändringar som beskrivs i denna detaljplan kommer att leda till ändringar i trafikflödena i Säter. Effekterna redovisas till del men vi efterfrågar en tydlighet i hur konsekvenserna av stängningen av järnvägsövergången ska hanteras. Det är sannolikt något som till stor del ligger utanför ramen för denna detaljplan.

Vi ser ett behov av ett samlat grepp kring hur trafiksystemet i Säter ska utformas på lång sikt. Det som direkt påverkas av den här detaljplanen är Kungsvägen och Dalstigen men även t.ex. korsningen RV 70/Smedjebacksvägen. Den sistnämnda korsningen är olycksdrabbad och ett ökat trafikflöde ökar riskerna för olyckor. De planer som finns för västra Säter inklusive Skönvik riskerar dessutom leda till ökad trafik på Smedjebacksvägen och dess korsning med RV 70. Miljöpartiet anser att barriäreffekten från riksvägen och järnvägen behöver minska och att en trafiksäker trafiklösning skapas som ger ett minimum av lokala

miljö- och bullerproblem. Att det sannolikt är ett mödosamt arbete jämkas samman alla intressen och hitta en lösning gör inte behovet av en sådan lösning mindre.

Kommentar:

Den nu aktuella detaljplanen utökas i anslutning till planerad gång- och cykeltunnel under väg 70, så att anläggandet av en trapp och hiss möjliggörs i anslutning till Järnvägsgatan och Salutorget. Detta för att säkerställa att tillgängligheten till den nya tunneln för personer med funktionsnedsättning kan anordnas i samband med bygget av tunneln. Den nya gång- och cykeltunneln under väg 70 ansluts till ett så kallat entrétorg strax norr om Salutorget där nuvarande nedgång till befintlig tunnel under väg 70 finns. Utformningen av trapporna och hiss regleras inte i detaljplanen men ambitionen är att hissen utformas för att hantera cyklar och/eller att trapporna utformas så att cykel kan ledas förbi trappen. Alternativt kan cyklister välja att planskilt korsa väg 70 och järnvägen via Norrtullsvägen.

I kommunen pågår arbete med en översyn av fördjupningen av översiktsplanen för Sätters tätort och där kommer trafikföringen i centrum beläggas samlad.

Moderaterna

Vi ser positivt på förslaget till att skapa förutsättningar för att möjliggöra de åtgärder som Trafikverkets pågående järnvägsprojekt ”Kapacitet- och hastighetshöjande åtgärder på Dalabanan” medför (se avsnitt ”Pågående planering av mötesspår på Dalabanan”). Moderaterna har följande synpunkter på samrådshandlingen.

Område A

-Ny tunnel

Även om de båda tunnlarna kommer att byggas i två etapper så är det viktigt att tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning löses även för den befintliga tunneln under tiden till en ny tunnel under riksvägen kommer att byggas.

Utökning av detaljplanen i område A Detaljplanen bör utökas så att även det västra området tas med i detaljplanen (gamla Segebaden-Berg).

-Parkeringar

Då Sätters Kommun inte har någon uttalad policy för att ”arbeta för att minska antalet parkeringsplatser”. För att värna om företagen och handeln i Sätters centrum bör man verka för att man kan parkera i centrum. Det bör byggas parkeringsplatser som täcker behovet för att besöka företag och handel i Sätters centrum. Parkeringarna bör finnas i centrum och i områden nära centrum. Parkeringsplatser för personer som åker tåg och är borta en längre tid bör även kunna anordnas inom område A.

-Trafikanalys

Vi ställer oss frågan om en riktig trafikanalys är gjort. Hela centrum är under utredning av att byggas om. Trafikflödet kommer att öka på Torggatan, Järnvägsgatan och Grängsgatan och dessa gator kommer att bli nya genomfartsgator för lokal trafik i Sätters centrum. Trafiken på Kungsvägen med trafik från både söder och norr kommer att öka när Myntvägen stängs. Det gör också att korsningen i norr vid Ingo riksväg 70 och väg 650 (Smedjebacksvägen) samt korsningen vid Karl Hedin AB rondellen riksväg 70 och väg 788 (Kungsvägen) kommer att bli betydligt mera trafikerad. Totala resultatet blir ett mycket högre trafiktryck än i dag. Det bör finnas med en plan för det.

Område B

-Parkering

Det bör anordnas parkeringsplatser som täcker behovet för personer med funktionsnedsättning samt även för personer som dagpendlar. Parkering för lämna/hämta bör även anordnas. Parkeringsplatser för längre tid bör anordnas utanför område B.

-Gång- och cykelväg

Gång- och cykelvägar bör anordnas på ett säkert sätt skilda från biltrafik detta gäller både förbi ny uppgång och stationsbyggnaden men även längs Stationsgatan till Kungsvägen.

-Tillgänglighet

Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning ska lösas på alla ställen som omfattas av detaljplanen. Exempel från parkeringsplatser reserverade för rörelsehindrade till väntrum, toaletter, hiss till gångtunnel, hiss upp till perrongen samt plats/sittplats under tak på perrongen.

Kommentar:

Detaljplanen utökas i anslutning till planerad gång- och cykeltunnel under väg 70, så att anläggandet av en trapp och hiss möjliggörs i anslutning till Järnvägsgatan. Detta för att säkerställa att tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning till den nya tunneln kan anordnas i samband med bygget av tunneln. Den nya gång- och cykeltunneln under väg 70 ansluts till ett så kallat entrétorg strax norr om Salutorget där nuvarande nedgång till befintlig tunnel under väg 70 finns. Utformningen av trapporna och hiss regleras inte i detaljplanen men ambitionen är att hissen utformas för att hantera cyklar och/eller att trapporna utformas så att cykel kan ledas förbi trappen. Alternativt kan cyklister välja att planskilt korsa väg 70 och järnvägen via Norrtullsvägen.

Detaljplanen utökas så att den omfattar fastigheterna Hyddan 8 och 9 för att säkerställa att området även på sikt kan nyttjas för parkering.

Planbeskrivningen förtydligas vad gäller bedömningen av framtida trafikflöde på Kungsvägen utifrån planprogrammet och nu aktuella förslag till förändringar. I pågående arbete med en översyn av fördjupningen av översiktsplanen för Säters tätort kommer trafikföringen i centrum behövas samlat.

Inom planens delområde B vid järnvägsstationen finns ett område planlagt för parkeringar i direkt anslutning till nedgången till perrongerna. Dessa parkeringar är tänkta dels för handikappfordon samt för hämtning och lämning av passagerare. Pendlarparkering kan anordnas dels som parkering längs med del av Stationsgatan, dels på parkeringsområdena vid kvarteret Tuskaftet och Hyddan.

Ytterligare utveckling av gång- och cykelstråken behöver studeras i samband med arbetet med en översyn av fördjupningen av översiktsplanen för Säters tätort.

Privatpersoner

Privatperson 1

Vill lämna följande förslag till verksamhet i kvarteret Tuskaftet.

Genom åren har Säterdalen behandlats styvmoderligt och det har lämnats en mängd förslag på att visa och lyfta Säterdalens natur, geologi och kultur vilka samtliga har hamnat i någon pärm. Nu kommer en ny chans och jag vill att det på något sätt ska informeras om Säterdalens rika natur och kultur samt Ljusteråns olika industrier. Mitt förslag är en byggnad i kvarteret Tuskaftet där information om ovanstående ska finnas tillgänglig.

Kommentar:

Kommunen instämmer i vikten av att lyfta fram Säterdalens rika natur och kultur. Detaljplanen möjliggör att behov av till exempel informations- och servicebyggnader kan tillgodoses. Planbestämmelserna för kvarteret Tuskaftet är formulerade så att det, utifrån hänsyn tagen till risk för ohyckta med farligt gods på järnvägen, ska finnas en flexibilitet för att kunna tillgodose framtida behov.

Privatperson 2

(Privatperson 2 lämnar som samrådsyttrande de handliga och det yttrande som lämnades av hen i samband med Planprogram för sambandet mellan Sätters järnvägsstation och centrum SBN2018/0770. Bilagor i form av planbeskrivning och samrådsredogörelse från 2019-03-26 redovisas inte här utan finns tillgängliga i sin helhet på samhällsbyggnadssektorn).

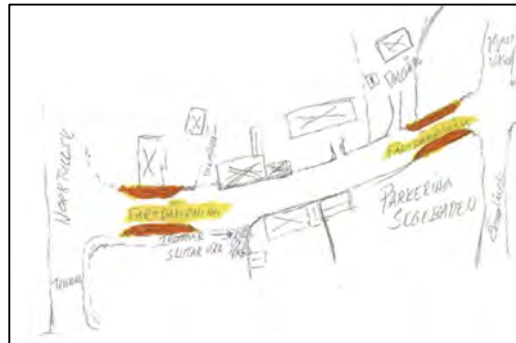
Nordvästra delen av Kungsvägen mot Kvarnbacken

På grund av att järnvägsövergången vid Myntvägen ska stängas så kommer trafiken att öka kraftigt nordvästra delen av Kungsvägen mot Kvarnbacken, både tung trafik och personbilar. I dagsläget åker tung trafik (24 meters), timmerbilar, bussar och personbilar på denna väg i båda riktningar. När järnvägsövergången kommer att stängas kommer denna trafik att öka kraftigt. Förslag är att fartdämpning byggs på 2 platser, se bilaga (skiss).

Trottoar finns från Norrtullsvägen fram till Kungsvägen 2, där slutar trottoaren. Gående på gatan där trottoar saknas medför att två bilar inte kan mötas. Vintertid är gatan så smal, 4,5 meter, att gå på gatan är en livsfara. Se bilaga. Fartdämpande åtgärder har begärts hos kommunen tidigare vid två tillfällen utan att åtgärder har vidtagits. Hastigheten i dag är 30 km och det är ett fåtal som håller denna hastighet.



Kungsvägen från väst



Förslag på fartdämpande åtgärder

Gällande den nya planerade GC-tunneln under järnvägen och riksväg 70 så bör det vara rejält med belysning och kameraövervakning. Idag väljer många bort att gå i gångtunneln kvällstid och nattetid då det är en rädsla, istället går man över riksväg 70.

Kommentar:

Kommunen delar bilden av att Kungsvägen-Norrtullsvägen behöver studeras vidare med fokus på trafiksäkerhet. Samhällsbyggnadssektorn kommer att genomföra studier kring detta utanför pågående detaljplanearbete och resultatet kommer påvisa eventuellt åtgärdsbehov.

När det gäller utformning av ny gång- och cykeltunnel så är det av stor vikt att den utformas så att den upplevs trygg och attraktiv, vilket kommunen har frambullat i planbeskrivningen. Samtal förs med Trafikverket om utformning av nya tunneln.

Privatperson 3

Drygt 80 gånger nämns GÅNG -väg, -tunnel, och -stråk. CYKEL ett par gånger extra. Inte en enda gång nämns "Befintlig handel", "Befintliga företag", "Befintliga näringsidkare". "Befintligt näringsliv".

Jag anser att förslaget saknar perspektivet om en levande stadskärna och ett näringsliv som har möjlighet att klara den tuffa konkurrensen från IT-handeln. Vi får inte glömma Sätters mål om "I Säter känner medborgarna trygghet och livskvalitet."

En stad där handlarna inte kan bedriva sin handel kommer att göra vår stad död och då kommer vi mista tryggheten och i en förlängning livskvaliteten. Innan beslut tas bör en mycket större hänsyn tas till "En fungerande handel och näringsliv"

Kommentar:

Pågående detaljplanearbete är fokuserat på Trafikverkets projekt för att möjliggöra utbyggnad av kapaciteten på Dalabanan. För att planarbetet inte ska orsaka fördröjning av detta projekt har planområdet fått en så snäv avgränsning som möjligt.

Parallellt med aktuell detaljplan pågår även arbetet med att ta fram en ny fördjupad översiktsplan för Sätters tätort. I denna utgör frågor rörande näringsliv och handel en central del. Kommunen har regelbundet träffar med näringsidkarna i centrum kring frågor som rör utveckling av stadskärna.

Privatperson 4

Jag önskar att det byggdes upp en modell över hur det kan tänkas bli i och med de planer som finns rörande trafiken i Säter. Först då, med en modell, blir det möjligt att få överblick och riktigt se ett tänkt resultat. Den modellen vill jag gärna se utställd på biblioteket.

Planen är att Säterdalen ska ha 500 000 besökare per år har jag tidigare läst. Hur, vilka vägar i Säter, ska dessa besökare ta för att komma fram till Säterdalen? Vägen som löper parallellt med järnvägen och riksvägen lär bli tungt belastad. Hur ska då gående och cyklister ta sig fram på ett säkert sätt?

Problemet kvarstår också omkring den planerade tänkta siktlinjen från staden mot dalen då Trafikverkets stålträdsstaket kommer att ligga mitt i den vyn.

Kommer det att finnas en jour verksam 24/7 som reparerar hissen?

Kommentar:

Inom kommunen pågår ett utvecklingsarbete för långsiktig och strategisk utveckling av Säterdalen. De pågående utvecklingsarbetena för Säterdalen och Grunplan i kombination med nu planerade åtgärder för att få tillstånd en väl fungerande förbindelse mellan centrum och Säterdalen bidrar till att stärka Säterdalen som ett av regionens främsta besöksmål. I pågående arbete med en översyn av fördjupningen av översiktsplanen för Sätters tätort kommer trafikföringen i centrum belysas samlat. Se även kommentar till skrivelse från Moderaterna.

Skötsel av tunnlar och hiss är en viktig fråga som kommer ske via den ordinarie verksamheten. Kommunens system för felanmälan gör att störningar och brister snabbt kan uppmärksammas och åtgärdas.

Övriga synpunkter noteras.

Privatperson 5

Jag ser positivt på förslaget till att skapa förutsättningar för en säker gång och cykel förbindelse under väg och järnväg samt nya förutsättningar för stationsområdet.

Jag har följande synpunkter på planbeskrivningen.

Geotekniska förhållanden (enligt planbeskrivningen)

Enligt SGU:s jordartskarta utgörs marken i område A av glacial silt och i område B av sandig morän. Pålning av hela eller delar av tunneln kan dock inte uteslutas, beroende på siltens mäktighet och tunneln utformning. Risk för sättningar vid ytlig grundläggning med platta på mark kan föreligga. Inför byggstart bör en geoteknisk undersökning göras för att bestämma val av grundläggningsmetod.

- Jag anser att en Geoteknisk undersökning ska utföras att i planförfarande säkerställa förutsättningar för grundläggning av tunnlar mm.

Stadsmiljö, kulturmiljö och gestaltning

När detaljplanen (område A) utökas bör den av byggnaden (ladan) som kvarstår efter Segebaden-Berg AB skyddas med q i plankartan.

- Jag anser att byggnaden (ladan) skyddas med q i plankartan.

Gator och trafik (enligt planbeskrivningen)

Ett genomförande av planen innebär att Myntvägen stängs för biltrafik mellan Kungsvägen och väg 70, vilket är i enlighet med gällande detaljplan. I och med det stängs också plankorsningen över järnvägen. Istället anläggs en ny gång- och cykeltunnel under både järnvägen och väg 70. Detta är en helt nödvändig åtgärd för att uppfylla planens syfte.

- Jag anser att framtida trafikflöden bör utredas dock inte inom denna plan.

Trafikbuller (enligt planbeskrivningen)

Planområdet gränsar till riksvägen, järnvägen och Kungsvägen som ger upphov till trafikbuller. Järnvägen ger även upphov av vibrationer som kan öka i och med att tåg kan mötas utan att behöva stanna.

- Jag anser att en Trafikbuller- och vibrationsutredning ska utföras i planförfarande för att gällande krav på buller och vibrationer.

Strandskydd

Förutsättningar för att upphäva strandskyddet är inte tillräckligt motiverade. Det finns inte motiverat att något av skälen för dispens skulle vara uppfyllda.

- Jag anser att detta måste beskrivas i planbeskrivningen.

Jag har följande synpunkter på planbestämmelserna på plankartan.

Utökning av område A

För att skapa ett symmetriskt intryck i omgivningen och även skapa förutsättningar för utveckling av den ”fula” grusplan som nu finns.



Område som bör ingå i detaljplanen (grönt område)

- Jag anser att detta område ska ingå i detaljplanen med ett lika syfte som det högra området (före detta OK-macken).

Området mellan tunnel under järnväg och tunnel under väg bör utformas med en beteckning som skapar förutsättningar för framtiden och medger en möjlighet till tex en överbyggnad av denna öppnad del.



Område för befintlig trapp till tunnel under väg

- Jag anser att detta område ska delas i två områden T1 och VÄG1 med markreservat t1.

Området som har benämnts med NATUR bör istället benämnas med VÄG1 för att med ändring enligt ovan för att möjliggöra bästa förutsättningar för framtida busshållplatser.



Område med Natur

- Jag anser att detta område ska byta ändamål från NATUR till VÄG1

Området för **P1 C1** saknar utformningsbeteckning för högsta bygghöjd.



Område för kvartersmark

-Jag anser att symbol för byggnads höjd ska införas.

Anslutning av ny gång och cykelväg från befintlig gång och cykelväg längs järnvägen till den nya gång och cykelväg från ny tunneln vidare mot Kungsvägen. Denna gång och cykelväg bör utformas så att en smidig passage/korsning skapas åt alla håll.



Område med cykel och gångväg på park

-Jag anser även denna gång och cykelväg ska markeras med GÅNG och CYKEL

Område B

Det finns ett område inte gränsat till befintlig detaljplan (1621 Genomfart Säter). Plangränsen sammanfaller inte med användningsgräns på befintlig detaljplan.



Område som inte sammanfaller med den äldre detaljplanen



Befintlig detaljplan 1621

- Jag anser att detta ska justeras.

Kommunalt huvudmannskap

Säters kommun är huvudman för detaljplanen.

Genomförandetiden är 5 år.

Allmän platsmark för järnväg och genomfartsväg förvaltas av Trafikverket.

Övrig allmän platsmark förvaltas av Säters kommun.

- Jag anser att detta kanske bör förtydligas in plankarta och planbeskrivning

Slutsammanfattning Område A

Här har jag klippt ihop ny detaljplan med befintlig detaljplan



Område A (mitt förslag med befintlig detaljplan 1621 Genomfart Säter)

Kommentar:

Geotekniska förhållanden: I planbeskrivningen anges att inför bygglov kan geotekniska undersökningar behöva göras för att bestämma val av grundläggningsmetoder. Texten ändras till att sådan undersökning ska göras. Trafikverket kommer att ansvara för anläggandet av tunnarna och detta ingår i det pågående järnvägsprojektet. Trafikverket har stor erfarenhet av liknande projekt och geotekniska undersökningar.

Stadsmiljö, kulturmiljö och gestaltning: Ekonomibyggnaden på fastigheten Hyddan 8 är ett välbevarat exempel på tidigare agrar bebyggelse i området. Samhällsbyggnadssektorn bedömer att lämplig skyddsnivå är att införa varsambetsbestämmelse (k) för att bevara byggnadens karaktär.

Gator och trafik: Planbeskrivningen kompletteras med en sammanställning över beräknad ökning av trafikflödet på Kungsvägen utifrån tidigare redovisning i planprogrammet samt nu aktuella förändringar. I pågående arbete med en översyn av fördjupningen av översiktsplanen för Sätters tätort kommer trafikföringen i centrum bebyggas samlat. Se även kommentar till skrivelser från Miljö- och byggnämnden samt Moderaterna.

Trafikbuller: Anläggandet av mötesspår sker med stöd av Lagen om byggande av järnväg. Trafikverket och Länsstyrelsen har bedömt att den planerade åtgärden inte innebär "byggande av järnväg", vilket innebär att det inte krävs en järnvägsplan. Hänsyn till befintlig bebyggelse sker utifrån järnvägslagstiftningen. I kommunens detaljplan hanteras enbart markanvändningen inom planområdet. Behov av buller- eller vibrationsutredning bedöms i första hand av Trafikverket. Planbeskrivningen kompletteras med en sammanställning över beräknad ökning av trafikflödet på Kungsvägen utifrån tidigare redovisning i planprogrammet samt nu aktuella förändringar samt med en enklare översiktlig bullerberäkning för Kungsvägen. Se även kommentar ovan till skrivelse från miljö- och byggnadsnämnden.

Strandskydd: Strandskyddet avsågs inte att upphävas för den berörda delen av NATUR. Efter samrådet har detaljplanen utökats till att omfatta även Hyddan 8 och 9, som berörs av strandskydd i större omfattning och därmed hanteras upphävandet av strandskyddet samlat för alla berörda markområden och planbestämmelse införs.

Utökning av område A: Området väster om detaljplanens delområde A, fastigheterna Hyddan 8 och 9, är i gällande detaljplan avsett för småindustriändamål (BJ) och används idag för parkering. Kommunen anser att detta område även fortsättningsvis bör användas för i första hand parkering. Planområdet utvidgas så att även dessa fastigheter tas med, eftersom de är väsentliga för att säkerställa en god tillgång på parkeringsplatser i närheten av både, centrum, Säterdalen och Sätters station.

Övriga synpunkter inom område A

Synpunkterna på hur den allmänna platsen bör regleras runt den nya gång- och cykeltunneln under väg 70 och avgränsning mellan kvartersmarken mellan järnvägen (T₁) och allmänplats, naturområde (NATUR) respektive

vägområde (VÄG1) noteras. Eventuellt kan någon förändring behöva ske här efter att Trafikverkets utredning kring den nya tunneln under väg 70 och anslutningarna från väg 70 mot centrala Säter har genomförts. I dagsläget finns inget utredningsmaterial som kan ligga till grund för förändringar här. Kommunen ser t.ex. positivt på att bibehålla en öppning mellan de två tunneldelarna, vilket kan bidra till både upplevelse av trygghet och attraktivt dagsljus.

I planbeskrivningen anges att inom området för **P1 C1** får ny bebyggelse uppföras till en högsta byggnadshöjd av 4 meter. Tyvärr har denna planbestämmelse av misstag ej införts på plankartan, vilket åtgärdas inför granskningen.

Gång- och cykelvägen genom parkområdet nedanför kvarteret Tuskaftet har reglerats genom egenskapsbestämmelser, eftersom den exakta placeringen av den inte går att lägga fast i dagsläget. Efter samrådet har Trafikverket ytterligare studerat möjligheten att förlägga gång- och cykelvägen närmare järnvägen. Stråket kompletteras med en genare anslutning upp mot Kungsvägen.

Område B:

Kommunen instämmer i att planområdet bör utökas så att det även omfattar den lilla kil för järnvägsändamål (T₁), vilken i gällande detaljplan har markanvändningen LOKALGATA.

Huvudmannaskap: Enligt Boverket så ska bestämmelse angående huvudmannaskapet endast införas om det är **enskilt** huvudmannaskap. Huvudregeln är att kommunen är huvudman för allmän plats och detta behöver inte regleras. Av planbeskrivningen framgår att kommunen är huvudman.

Privatperson 6

Vill framföra mina åsikter ang. avstängning av överfart Myntvägen från centrum över järnvägsöverfarten till Säterdalen och Kungsvägen. Jag anser att ni delar av centrum, och vi på Kungsvägen blir avskärmade ifrån centrum. Jag själv driver en frisørsalong där.

Jag trodde att ni försökte att måna om att behålla så mycket man kan av centrala Säter i sin helhet, inte dela av. Och allra helst med tanke på att det snart inte finns några butiker och caféer kvar i centrum. Och blir det svårt att komma av från rv 70 för att komma till centrum så åker man förbi tex. Till Borlänge där utbudet är mycket större. Man måste oxå tänka på äldre och handikappade som måste ta bilen till affärer och dyl. de kan inte gå hur långt som helst för att parkera, så ett bilfritt centrum fungerar inte anser jag, för vi måste väl tänka på allas behov!

Tänkte på bygget av en tunnel och dyl. är inte trevligt att gå i ensam på kvällar och helger med tanke på rån och överfall som man läser om dagligen i tidningar. Då är det bättre och lägga alla gångvägar ovanjord.

Tänker på Säterdalen på sommaren som tex. vid Nostalgin, och tisdags träffarna, då kommer det att bli kaos på Kungsvägen som redan är trång, och redan väldigt trafikerad, det kommer inte att bli optimalt.

Ni skriver utveckling av Säterdalen som turistmål? Kommer man inte från Säter och vet riktigt hur man tar sig dit när man inte kan åka över järnvägsöverfarten, så kanske man struntar i det. För idag åker i princip alla bil och de flesta vill åka så nära som möjligt och det ska vara lätt att ta sig fram, och med en avstängd överfart blir det inte det anser jag. Tror inte det blir till en fördel för Säterdalen.

Sedan känns det inte vidare tryggt om ni har tänkt att lägga busshållplatserna efter rv 70, där skolbarnen ska stå på mornarna för att åka till skolan. Känns helt absurt att lägga busshållplatser vid en tungt trafikerad väg! Törs inte ens tänka på vad som kan hända då. Försöker man inte att lägga dom vid mindre vägar om möjligt!

Nu förstår jag att allt detta handlar om att järnvägen vill bygga dubbla spår på den befintliga järnvägen vid stationen. Men finns inte alternativet att bygga dubbelspåret utanför Säter tex. Från Yttreheden mot Hede-

mora trakten, är det ett alternativ? Vad är det som säger att det måste göras i centrala Säters? och inte utanför?

Kommentar:

De pågående kapacitets- och hastighetsbörjande åtgärderna på Dalabanan innebär att befintliga mötesspår förlängs samt att ett nytt mötesspår byggs söder om Hedemora. År 2011 gjordes en förstudie där olika förslag till åtgärder studerades och värderades. När det gäller förlängningen i Säters centrum så har olika alternativ studerats, men befintliga förhållanden så som topografi, befintlig bebyggelse med mera innebär att det inte är möjligt att förlänga mötesspåret utan att stänga Myntvägen. Redan när den gällande detaljplanen togs fram var avsikten att Myntvägen skulle stängas. Samhällsbyggnadssektorn kommer att genomföra studier om eventuella åtgärdsbehov vad gäller trafiksäkerheten utmed Kungsvägen – Norrtullvägen, se även kommentar till privatperson 2.

Ett utvecklingsprojekt pågår kring utformning och nyttjande av Säterdalen och Gruvplan och där behandlas såväl parkeringsmöjligheter som tillfart, se även kommentar till privatperson 4.

Kommunen instämmer i vikten att få tillstånd en trygg och attraktiv gång- och cykeltunnel, vilket även bland annat Brottsförebyggande rådet frambullit i skrivelse. Frågan diskuteras kontinuerligt med Trafikverket.

Frågan om busshållplatser är något som diskuteras med Kollektivtrafikmyndigheten.

Planbeskrivningen förtydligas vad gäller bedömningen av framtida trafikflöde på Kungsvägen utifrån planprogrammet och nu aktuella förslag till förändringar. I pågående arbete med en översyn av fördjupningen av översiktsplanen för Sätters tätort kommer trafikföringen i centrum belysas samlat.

Privatperson 7

- Om järnvägsövergången vid Myntgatan stängs, kommer trafiken vid omdirigering att öka avsevärt med bilar och tung trafik på nordvästra delen av Kungsvägen o Kvarnbacken, och vid evenemang i Säterdalen blir det väldigt märkbart med förmodligen stora trafikproblem. Då det i dagsläget är väldigt trångt och 2 personbilar kan mötas (knappt de vintertid) men absolut inte med dessutom en gångtrafikanter, hur tänker man åtgärda de angående oskyddade trafikanter? Trafiksäkerheten är ju viktig, och hastighetsbegränsningen på 30 km/h överskrider av flertalet. Dessutom tror jag flera kommer välja att gå denna väg i stället för i en lång gångtunnel som känns osäker att passera genom kvällen o nattetid.

- Fartdämpning i form av avsmalnande väg vid Kungsvägen 2 och ev en smal trottoar för oskyddade trafikanter är ett förslag. Vilket också reducerar bullret från trafiken som kommer öka avsevärt för mig boende på Kungsvägen 2 och därmed sänker värdet på min fastighet avsevärt.

- Beträffande att binda ihop centrum och sidan vid Säterdalen, anser jag att vi blir mer avgränsade från staden om plankorsningen stängs, vilket också kan påverka mitt företag negativt. Varför byggs ej mötesspår utanför centrum, då de dessutom kan göras längre och ev möta framtida behov bättre.

Kommentar:

Kommunen instämmer i att vissa åtgärder kan behövas genomföras vad gäller detaljutformningen av Kungsvägen – Norrtullvägen för att säkerställa bland annat trafiksäkerhet. Kommunen kommer att titta vidare på detta.

När det gäller utformning av ny gång- och cykeltunnel så är det av stor vikt att den utformas så att den upplevs trygg och attraktiv, vilket kommunen har frambullit i planbeskrivningen. Planbeskrivningen förtydligas vad gäller bedömningen av framtida trafikflöde på Kungsvägen utifrån planprogrammet och nu aktuella förslag till förändringar. Se även kommentarer till Moderaterna, privatperson 2 och 5.

Samrådsmöten

Här redovisas i korthet olika frågeställningar och synpunkter som framkommit under båda samrådsmötena.

- När kan den exakta järnvägsspårdragningen förväntas vara fastställd?
- Vad är tidplanen för projektet?
- Måste korsningen över järnvägen stängas av i Sätters centrum?
- Kan tunnlarna placeras någon annan stans längs järnvägen?
- Viktigt att tillgängligheten är 100% till Salutorget från Tuskaftet.
- Viktigt med god tillgänglighet för bilar i centrum för fortsatt levande handel.
- Att stänga av överfarten över järnvägen kommer öka distansen mellan Säterdalen och centrum.
- Varför byggs inte tunneln under järnväg och väg samtidigt?
- Hur ska tillgängligheten lösas mellan tunnlarna, samt vid uppgången mot Salutorget?
- Hur kommer Salutorget/Gränsgatan/Järnvägsgatan och trafiksituationen att påverkas?
- Vad kommer att hända med Stationshuset?
- Var kommer busshållplatserna att finnas?
- Varför samlokaliseras inte bussar och tåg till tågstationen?
- Var kommer pendlarparkeringar för bilar att finnas?
- Varför tillåter ni parkering på kv. Tuskaftet?

Kommentar:

På kommunens hemsida under ”Trafik- och stadsplanering” under *stadsplanering/Pågående planarbete* finns kommentar till ovanstående frågor redovisade.

Ställningstagande

Justering av detaljplaneförslaget

Detaljplanen justeras på följande punkter innan det blir föremål för godkännande inför granskning.

- Planområdet utökas mot Järnvägsgatan och Salutorget, för att möjliggöra anläggning av ett entréorg med hiss och trappor i anslutning till gångtunneln under väg 70.
- Planområdet utökas med fastigheterna Hyddan 8 och 9 för att säkerställa pågående markanvändning för parkering. Varsamhetsbestämmelser införs för den äldre ekonomibyggnaden på fastigheten Hyddan 8.
- Planområdet utökas i nordväst för kvartersmarken för järnvägsändamål (T₁) i anslutning till kvarteret Hyddan på begäran av Trafikverket efter samrådet för justering av gränsen mellan allmän platsmark (GENOMFART) och järnvägsändamålet (T₁).
- Planområdet utökas med ett litet område vid järnvägsstationen för att inom järnvägsområdet helt släcka ut markanvändningen för vändplan på lokalgata enligt gällande detaljplan.
- Planbeskrivningens kvalitativa bedömning av risker rörande farliga transporter på järnväg kompletteras för området kring Tuskaftet. Skyddsbestämmelse (skydd) införs för parkområdet söder om Tuskaftet inom 30 meter från järnvägsspåret om att anläggningar för stadigvarande vistelse inte får anorras.
- Krav införs på marklov för nedtagning av alléträd som ligger inom planområdet och som inte berörs av Trafikverkets trädskyddsåtgärder.
- Högsta tillåtna byggnadshöjd vid Tuskaftet (P₁C₁) införs på plankartan.
- Efter utökning av planområdet hanteras även fråga om upphävande av strandskydd.
- Planbeskrivningen kompletteras vad gäller dagvattenhanteringen utifrån genomförd kapacitetsutredning för hantering av dagvatten utmed Kungsvägen samt PM dagvattenhantering som bland annat redovisar möjlighet att uppnå miljö kvalitetsnormen i berörd recipient.

- Diverse förtydliganden görs i planbeskrivningen bland annat vad gäller beräknat trafikflöde på Kungsvägen inklusive en enklare beräkning av trafikbullret, risk vid olycka med transporter av farligt gods, risk med förorenad mark och vattenmiljö kvalitetsnormer.

Namnet på detaljplanen har delvis ändrats efter samrådet till: *Detaljplan för mötesspår i Säters tätort samt parkering och service vid Tuskaftet och kv. Hyddan 8 med flera.*

Därutöver tillkommer vissa redaktionella ändringar i detaljplanen.

Beaktande av synpunkter

Följande instanser, sakägare och allmänhet har inte, helt eller delvis, fått sina synpunkter tillgodosedda gällande frågor som hanteras i detaljplan:

- Miljö- och byggnadsnämnden
- Länsstyrelsen
- Lantmäteriet
- Räddningstjänsten Dala Mitt
- FTAB
- Moderaterna
- Privatperson 2
- Privatperson 3
- Privatperson 4
- Privatperson 5
- Privatperson 6
- Privatperson 7

Samhällsbyggnadssektorn,
Säter 2021-06-14
Godkänt av KSau 2021-06-22 §85

Mikael Spjut
Tillförordnad samhällsbyggnadschef



2021-10-11

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

Aktualitetsdatum i Fastighetsregistret: 2021-10-11

Beteckning på registerkartan	Fastighetsägare, adress	Övrigt
------------------------------	-------------------------	--------

1.1 Fastigheter inom planområdet

FABRIKEN 6	Sätters kommun 783 27 Säter	
HYDDAN 8	Sätters kommun 783 27 Säter	
HYDDAN 9	Sätters kommun 783 27 Säter	
SÄTER 3:5	Sätters kommun 783 27 Säter	
SÄTER 4:5	Sätters kommun 783 27 Säter	
SÄTER 7:1	Trafikverket 781 89 Borlänge	

1.2 Marksamfälligheter inom planområdet

Inga kända

1.3 Anläggningsamfälligheter inom planområdet

Inga kända

1.4 Rättigheter inom planområdet

Serv 1 Till förmån för: Säter 3:5	Se fastigheter inom planområdet	Avtalsservitut väg 20-IM2-58/575A.1
Serv Till förmån för: Idun 1	Säters kommun 783 27 Säter	Avtalsservitut väg 20-IM2-77/7653.1 Ej lokaliserad. Belastar Hyddan 9
Serv Till förmån för: Idun 1	Säters kommun 783 27 Säter	Avtalsservitut ledning 20-IM2-58/575.1 Ej lokaliserad. Belastar Fabriken 6
Säter 3:5	Se fastigheter inom planområdet	
Serv Till förmån för: Säter 4:5	Se fastigheter inom planområdet	Avtalsservitut ledning 20-IM2-31/23.1 Ej lokaliserad. Belastar: Hyddan 8
Lr 1 Till förmån för: Dala Elnät AB	Dala Elnät Ab Box 254 793 26 Leksand	Ledningsrätt Starkström 2082-832.1
Väg nr 70	Trafikverket 781 89 Borlänge	

2.1 Fastigheter utanför planområdet

EKEN 6	Select Fastigheter Ab Djupdalen 62 783 93 Stora Skedvi
FABRIKEN 7	Cava Fastighets Ab Kungsvägen 22 783 35 Säter
FASADEN 9	Kopparleden Ab C/O Newsec Property Asset Management Ab Box 11405 404 29 Göteborg
FASADEN 10	Säterbostäder Ab Box 123 783 23 Säter
FASADEN 11	Säterbostäder Ab Box 123 783 23 Säter

IDEALET 2	Kopparleden Ab C/O Newsec Property Asset Management Ab Box 11405 404 29 Göteborg
IDEALET 3	Kopparleden Ab C/O Newsec Property Asset Management Ab Box 11405 404 29 Göteborg
HAMMAREN 6	Emanuelson, Eva Birgitta Korgvägen 5 776 34 Hedemora Emanuelson, Bo Axel Valås Parkväg 56 437 32 Lindome
HYDDAN 7	Proos, Maria Helena Kungsvägen 2 783 35 Säter
SÄTER 7:2	Finnmarken Fastighet Ab Stationsgatan 2 783 35 Säter

2.2 Rättigheter utanför planområdet

Serv 2 Till förmån för: Säter 4:5	Se fastigheter inom planområdet	Avtalsservitut Bebyggelse mm 20-IM2-23/16.1
Serv 3 Till förmån för: Säter 4:5	Se fastigheter inom planområdet	Avtalsservitut Bebyggelse mm 20-IM2-23/17.2
Lr 2 Till förmån för: Dala Elnät Ab	Dala Elnät Ab Box 254 793 26 Leksand	Ledningsrätt Starkström 2082-959.1
Lr 3 Till förmån för: Dala Elnät Ab	Dala Elnät Ab Box 254 793 26 Leksand	Ledningsrätt Tele 2082-959.2

Beteckning på
registerkartan

Fastighetsägare, adress

Övrigt

UPPLYSNING

Utredningen saknar servitut som tillkommit genom vattendom eller liknande. Vidare saknas eventuellt avtals- och nyttjanderättigheter som inte är offentliggjorda genom inskrivning

En fastighetsförteckning upprättades ursprungligen av Metria, Hanna André, 2020-02-04 och reviderades 2020-02-24 . (Ärendenummer 1042304).

Innehållet i den här fastighetsförteckningen är baserat på Metrias Fastighetsförteckning med aktualitet och aktualitetsdatum reviderad av Sätters kommun.

**Stefan Spånberg,
GIS-Ingenjör
Sätters kommun**



Undersökning av betydande miljöpåverkan för *Detaljplan för mötesspår i Sätters tätort samt parkering och service i kv. Tuskaftet* - checklista

När kommunen upprättar eller ändrar en plan eller ett program som krävs i lag eller författning, exempelvis en detaljplan, så ska kommunen enligt 6 kap 6 § miljöbalken också undersöka om genomförandet av detaljplanen medför en betydande miljöpåverkan.

Denna checklista är en hjälp för att uppfylla de krav på undersökningen som redovisas i Miljöbedömnings-förordningen (2017:966) 5 §. Checklistan kan också användas till att utreda vilka konsekvenser som kan behöva beskrivas vidare, även om planens genomförande inte bedöms innebära betydande miljöpåverkan.

Undersökningen ska samrådas med länsstyrelsen, andra myndigheter och kommuner som genom sitt särskilda miljöansvar antas vara berörda av planen eller programmet (6 kap 6 § miljöbalken och 5 kap 11 § sista stycket PBL). För detaljplaner görs detta innan eller under samrådet för detaljplanen.

Om genomförandet av planen eller programmet bedöms medföra en betydande miljöpåverkan så ska en strategisk miljöbedömning göras och resultatet redovisas i form av en miljökonsekvensbeskrivning, MKB, enligt 4 kap 34 § plan- och bygglagen (PBL).

Begreppsförklaringar

Påverkan

Vad som sker, den fysiska åtgärden, ex. utsläpp

Effekt

Vad som ändras (i omgivningen), ex. ökad medeltemperatur

Konsekvens

Vad förändringen innebär, ex. fler översvämningar

Detaljplanen som undersökningen omfattar

Detaljplanens namn	Detaljplan för mötesspår i Sätters tätort
Plandata och planens huvuddrag	<p>Detaljplanens syfte är att möjliggöra de åtgärder som Trafikverkets pågående järnvägsprojekt "Kapacitet- och hastighetshöjande åtgärder på Dalabanan" medför och med den utformningsinriktning av påverkade angränsande markområden som kommunen bedömer vara lämplig enligt "Planprogram för sambandet mellan Sätters järnvägsstation och centrum". Kommunen har ambition att knyta samman Sätters innerstad via Salutorget mot Säterdalens entré och järnvägsstationen.</p> <p>Planområdets areal är cirka 9 600 m².</p> <p>Planen medger områden för:</p> <ul style="list-style-type: none">• allmän plats för huvudgata (GATA₁), genomfartsväg (VÄG₁), gångväg (GÅNG), cykelväg (CYKEL), parkeringsplats (P-PLATS), park (PARK), terrasserad plantering (PARK₁), naturområde (NATUR), naturområde – impedimentyta (NATUR₂)• kvartersmark för järnväg (T₁) och järnväg – entréområde (T₂)• kvartersmark för parkering inkl. servicebyggnad samt mindre handel och restaurang (P₁C₁). <p>Inom P₁C₁-området möjliggörs en mindre byggrätt för servicebyggnader för toalett, förråd och dylikt om max 100 m² samt en mindre byggrätt för mindre handel och restaurangändamål om max 250 m².</p>



	Användningarna är överlag relativt specificerade vilket begränsar handlingsutrymmet inom planområdet. Möjliga placeringar inom den givna byggrätten styrs genom prickmark ("marken får inte förses med byggnad") och korsprickad mark ("endast servicebyggnad innehållande toalett, förråd och dylikt får placeras"). Höjdsättningen och utformning av kvartersmarken vid järnvägsstationen (T ₂) styrs indirekt av den föreskrivna plushöjden för angränsande allmän plats.
Miljöbedömningsförordningen 6 § Omfattar planen en verksamhet som ska antas medföra betydande miljöpåverkan i Miljöbedömningsförordningens 6 §, se bilaga sist i detta dokument.	Planen omfattar inte en verksamhet enligt 6 § miljöbedömningsförordningen.

Befolkning och människors hälsa			
	Påverkan <i>förbättring/ ingen/liten/ medel/stor</i>	Tillfällig påverkan <i>ja/nej</i>	Effekter och konsekvenser <i>samt huruvida de uppkommer på kort, medellång eller lång sikt</i>
Fysisk hälsa som en följd av ex. trafikbuller, luftföroreningar eller vattenkvalitet	Liten	Nej	Jämfört med gällande detaljplan sker ingen förändring vad gäller trafik och buller från vägtrafik. Jämfört med pågående markanvändning kan omledning av biltrafik komma att öka buller för boende längs framför allt Dalstigen och Kungsvägen (kort-medellång sikt). Efterföljande trafikutredning kan komma att föreslå åtgärder för att minska denna påverkan (medellång-lång sikt). Detaljplanen möjliggör kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder på järnvägen, vilket kan komma att öka buller för boende längs järnvägen. Frågan hanteras i Trafikverkets järnvägsprojektering. Ligger inom område som utreds för skyddsområde för vattentäkt. Åtgärderna kopplat till järnvägen kan öka risken för föroreningar i vattentäkten. Frågan hanteras i Trafikverkets järnvägsprojektering (kort-lång sikt).
Psykisk hälsa, som en följd av ex. oro eller otrygghet	Liten	Ja	Omledningar av gång- och cykeltrafik under byggtiden kan komma att inverka negativt på den upplevda tryggheten vid passage av järnvägen och väg 70.
Allvarliga olyckor som påverkar människors hälsa	Förbättring/ Liten försämring	Nej	Detaljplanen möjliggör en kapacitetshöjning på järnvägen. Detta medför att fler transporter med farligt gods kan färdas på järnvägen, vilket innebär en ökad risk för olyckor på järnvägen. Olyckor som förekommer på järnväg är både urspärning av tåg och till följd av det utsläpp av giftiga gaser och vätskor. Oskyddade trafikanter kan passera väg 70 och järnvägen planskilt vilket ökar trafiksäkerheten och minskar risken för allvarliga olyckor (kort-lång sikt). Den ökade trafiken på järnvägen och förändringarna av spåren och växlarna ökar riskerna för olyckor. Frågan hanteras i Trafikverkets järnvägsprojektering (kort-lång sikt).



Ojämlig hälsa, att vissa grupper har sämre hälsa generellt än andra	Förbättring	Nej	Fler grupper i samhället, särskilt de som tenderar att gå och åka kollektivt i större utsträckning, ges bättre förutsättningar att röra sig inom tätorten och till/från kollektiva färdmedel.
Andra miljörelaterade hälsoproblem	Ingen		

Biologisk mångfald och särskilt skyddade djur- och växtarter

	Påverkan <i>förbättring/ ingen/liten/ medel/stor</i>	Tillfällig påverkan <i>ja/nej</i>	Effekter och konsekvenser <i>samt huruvida de uppkommer på kort, medellång eller lång sikt</i>
Påverkan på djur- och växtarter som är skyddade enligt 8 kap. Miljöbalken, Artskyddsförordningen SFS 2007:845, ex. fridlysta växter och djur	Ingen		
Barriäreffekter, fragmentering eller bristfälliga spridningssamband för grön infrastruktur	Ingen		
Andra effekter på försörjande ekosystemtjänster	Liten förbättring/ liten försämring	Nej	Ligger inom område som utreds för skyddsområde för vattentäkt. Åtgärderna kopplat till järnvägen kan öka risken för föroreningar i vattentäkten. Frågan hanteras i Trafikverkets järnvägsprojektering (kort-lång sikt).
Andra effekter på reglerande ekosystemtjänster	Ingen		
Andra effekter på kulturella ekosystemtjänster	Förbättring	Nej	Medveten attraktiv grönska och medveten attraktiv gestaltning av det offentliga rummet kan ge positiva hälsoeffekter, en förstärkt identitet för Sätters tätort och en mer välkomnade miljö för turister och besökare till Säter.
Andra effekter på stödjande ekosystemtjänster	Ingen		

Mark, jord, vatten, luft, klimat, landskap, bebyggelse och kulturmiljö

	Påverkan <i>förbättring/ ingen/liten/ medel/stor</i>	Tillfällig påverkan <i>ja/nej</i>	Effekter och konsekvenser <i>samt huruvida de uppkommer på kort, medellång eller lång sikt</i>
Risk för eller konsekvenser av ras, skred och erosion	Ingen/liten	Ja	Risk finns vid markarbeten (t.ex. spontning) för gångtunnel till perrong och anslutande trapp- och hisslösning vid stationen att sättningar uppstår i stationshuset och dess grundläggning
Risk för eller konsekvenser av översvämning och skyfall	Liten	Ja	Risk för översvämning i och i anslutning till gång- och cykeltunnlarna vid skyfall. Ev. reglering av dagvattenflöden i planen kan motverka detta. Frågan hanteras i Trafikverkets järnvägsprojektering (kort-lång sikt).
Fastläggning/rörlighet av föroreningar i mark och exponering för föroreningar	Liten	Nej	Markföroreningarna på f.d. OK-tomten är sanerade för mindre känslig markanvändning. Det kan finnas föroreningar kvar i marken som kan komma att



			exponeras vid eventuella djupgående markarbeten.
Tillgång, kvalitet och användning av yt- och grundvatten, inklusive dricksvattentäkter	Liten	Nej	Ligger inom område som utreds för skyddsområde för vattentäkt. Åtgärderna kopplat till järnvägen kan öka risken för föroreningar i vattentäkten. Frågan hanteras i Trafikverkets järnvägsprojektering (kort-lång sikt).
Våtmarker och deras hydrologi	Ingen		
Luftkvalitet avseende skador på hälsa, mark, vatten, flora och fauna, genom korrosion, nedfall mm	Ingen		
Ändrade vind-, sol- eller strömningsförhållanden	Ingen		
Utsläpp av klimatpåverkande gaser, direkt eller genom efterfrågan på produkter, energianvändning, materialproduktion, transporter mm	Liten förbättring	Nej	Bättre förutsättningar ges för att gå och åka kollektivt i större utsträckning vilket minskar klimatpåverkan. Jämfört med gällande detaljplan sker ingen omledning av biltrafik. Jämfört med pågående markanvändning sker omledning av biltrafik till följd av stängd plankorsning, vilket visserligen bidrar till ökade utsläpp. Effekterna av ökat gående och kollektivt åkande bedöms överväga effekterna från ökat bilåkande (kort-lång sikt). Efterföljande trafikutredning kan komma att föreslå åtgärder för att minska denna påverkan.
Förlust av miljöer som binder kol (växande vegetation)	Ingen		
Landskapets struktur, karaktär, rumslighet, skala eller andra egenskaper, inklusive landskapsbild	Förbättring	Nej	Stadens knyts ihop på ett bättre sätt genom den förbättrade gångförbindelsen mellan norra och södra av sidorna av järnvägen (kort-lång sikt)
Begränsning av mark- och vattenanvändning	Ingen		
Kulturhistoriska sammanhang och kulturmiljöers struktur, samband, kontinuitet, nyttjande, tolkning mm	Ingen		Detaljplanen bedöms inte påverka riksintresset för kulturmiljö och dess centrala värden i form av gatu- och bebyggelsestrukturen. Den mindre mycket begränsad byggrätten på norra sidan av järnvägen och det nya läget för gång- och cykeltunneln under väg 70 och järnvägen bedöms inte påverka riksintresset eller upplevelsen av det jämfört med nollalternativet.
Enskilda kulturhistoriska eller arkitektoniskt värdefulla objekt	Ingen		
Den byggda miljöns funktion, möjligheten att nyttja den, kvalitet mm	Förbättring	Nej	Den offentliga miljön förbättras, vilket kan bidra till att förbättra möjligheterna att nyttja den byggda miljön.
Möjligheten att nyttja och vidmakthålla transportinfrastruktur ex. vägar, järnvägar, flygplatser mm	Förbättring/ liten försämring	Nej	Möjligt för Trafikverket att öka kapaciteten på Dalabanan samt att tillgänglighetsanpassa järnvägsstationen och dess perronger. Förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet för fotgängare att nå järnvägsstationen och dess perronger från centrum. Detaljplanen möjliggör ingen tillgänglighet för cykeltrafik ner/upp ur tunnelhållet på södra sidan av järnvägen mot Järnvägsgatan. Därför tvingas cyklister



			<p>att välja lång omväg via Strandvägen eller Industrigatan för att kunna cykla hela sträckan alternativt leda cykeln ner för trapporna på den södra sidan i tunnelhållet och genom den nya tunneln.</p> <p>Jämfört med gällande detaljplan skapas ingen omväg för biltrafik. Jämfört med pågående markanvändning skapas omväg, till följd av stängd plankorsning, för biltrafik att ta sig från centrum till järnvägsstationen och Säterdalen. Biltrafiken bedöms dock inte vara lika känslig för omvägar som oskyddade trafikanter.</p>
--	--	--	---

Hushållning med mark, vatten, material, råvaror, energi och den fysiska miljön i övrigt

	Påverkan <i>förbättring/ ingen/liten/ medel/stor</i>	Tillfällig påverkan <i>ja/nej</i>	Effekter och konsekvenser <i>samt huruvida de uppkommer på kort, medellång eller lång sikt</i>
Nyttjande av dricksvattentäkter	Liten	Nej	Ligger inom område som utreds för skyddsområde för vattentäkt. Åtgärderna kopplat till järnvägen kan öka risken för föroreningar i vattentäkten. Frågan hanteras i Trafikverkets järnvägsprojektering (kort-lång sikt).
Nyttjande av grus- och bergtäkter samt mineraltillgångar	Ingen		
Nyttjande av teknisk infrastruktur	Förbättring	Nej	Bättre utnyttjande av befintlig järnvägsanläggning.
Återanvändning och återvinning	Ingen		
Förnybara energikällor	Ingen		
Energieffektivisering (lokalklimat)	Ingen		

Andra delar av miljön

	Påverkan <i>förbättring/ ingen/liten/ medel/stor</i>	Tillfällig påverkan <i>ja/nej</i>	Effekter och konsekvenser <i>samt huruvida de uppkommer på kort, medellång eller lång sikt</i>
Effekter på andra delar av miljön än de som nämns ovan	Ingen		

Bedömning av miljöeffekterna

Förmildrande förutsättningar

Skadeförebyggande, kompenserande eller konsekvenslindrande åtgärder Innehåller planen åtgärder som kan minska de effekter eller konsekvenser som blir av planens genomförande?	Nej. Gestaltning och ljussättning av gång- och cykeltunnlar och anslutningar till tunnlarna liksom åtgärder för att förebygga och lindra risker kopplat till järnvägen bestäms i Trafikverkets kommande projektering.
Hållbar utveckling Främjar planens genomförande hållbar utveckling?	Ja. Planens genomförande främjar ökad användning av hållbara trafikslag genom ökad kapacitet på Dalabanan, tillgänglighetsanpassad och moderniserad järnvägsstation inkl. perronger samt mer tillgänglig och



	trafiksäker förbindelse för gång- och cykeltrafik centrum-järnvägsstationen och centrum-norra sidan av järnvägen (t.ex. Säterdalen).
Försvårande förutsättningar	
Kumulativa effekter Innebär planens genomförande påverkan på miljöeffekter som redan andra planer har medfört eller som kommande planer förväntas medföra.	Flera gällande detaljplaner i Sätters tätort medger verksamheter som kan öka risken för föroreningar i vattentäkten vid eventuella olyckor eller utsläpp. Frågan hanteras i Trafikverkets järnvägsprojektering.
Gränsöverskridande miljöeffekter Påverkar miljöeffekterna ett större område, regionalt, nationellt eller till och med globalt?	Ja. Området som utreds för vattentäkten är ett större område lokalt i Säter (liten försämring). Den statliga infrastrukturen, särskilt järnvägen är både regional och nationell (förbättring).
Områden med skyddsstatus Påverkas områden med erkänd skyddsstatus.	Nej Strandskydd påverkas inte negativt. Det finns inget beslutat vattenskyddsområde idag för planprogrammets planområde. Vattenskyddsområdet är endast under utredning.
Särskilda värden Påverkas områden med särskilda värden eller som är av särskild betydelse?	Ja. Riksintresset för järnväg påverkas (förbättring). Riksintresset för väg berörs men bedöms totalt sett i Sätters tätort inte påverkas negativt. Jämfört med gällande detaljplan sker ingen förändring. Jämfört med pågående markanvändning stängs anslutande väg Myntvägen mot väg 70 (vilket ger förbättrad kapacitet i denna korsningspunkt) samtidigt som trafiken flyttas över till anslutande vägar Smedjebacksvägen-Torggatan och Industrigatan (vilket ger sämre kapacitet i dessa korsningspunkter). Riksintresset för kulturmiljövård berörs marginellt (planområdets södra gräns tangerar riksintressets norra gräns) men bedöms inte påverkas.

Begreppsförklaringar

Områden med skyddsstatus Områden med erkänd skyddsstatus som kan påverkas av planens genomförande. Områdena ska normalt vara tydligt avgränsade.	<ul style="list-style-type: none"> – <i>Nationalpark, naturreservat och kulturresevat</i> – <i>Naturminnen och byggnadsminnen</i> – <i>Natura 2000</i> – <i>Vattenskyddsområden</i> – <i>Biotopskyddsområde (särskilt beslutat), djur- och växtskyddsområde</i> – <i>Strandskydd</i> – <i>Fornlämning</i>
Särskilda värden Områden med särskilda värden eller av särskild betydelse som kan påverkas av planens genomförande. Områdena behöver inte vara tydligt geografiskt avgränsade.	<ul style="list-style-type: none"> – <i>Riksintressen</i> – <i>Världsarv</i> – <i>Generella biotopskydd</i> – <i>Övriga intressen för kulturmiljö, naturvård eller friluftsliv</i> – <i>Områden utpekade i kommunens kulturmiljöprogram, naturvårdsprogram eller liknande</i> – <i>Områden utpekade i nationella eller regionala bevarandeplaner för odlingslandskapet</i> – <i>Nyckelbiotoper</i> – <i>Brukningsvärd jordbruksmark</i> – <i>Områden med särskilda riktlinjer för avlopp</i> – <i>Områden med dokumenterade värden som bedöms motsvara</i>



	någon av ovanstående
--	----------------------

Nedanstående tabell eller en sammanfattning av den förs in i planbeskrivningen under rubriken ”Undersökning av betydande miljöpåverkan”. I lagstiftningen står att man ska identifiera både sådant som talar för att det rör sig om betydande miljöpåverkan och sådant som talar mot att det rör sig om betydande miljöpåverkan.

Samlad bedömning	
Argument för att planen ska antas medföra betydande miljöpåverkan	Risk för förorening av framtida vattentäkt. Risk för översvämning i och i anslutning till gång- och cykeltunnlarna vid skyfall.
Argument mot att planen ska antas medföra betydande miljöpåverkan	Planens genomförande främjar ökad användning av hållbara trafikslag genom ökad kapacitet på Dalabanan, tillgänglighetsanpassad och moderniserad järnvägsstation inkl. perronger samt mer tillgänglig och trafiksäker förbindelse för gång- och cykeltrafik centrum-järnvägsstationen och centrum-norra sidan av järnvägen (t.ex. Säterdalen). Med detta följer också minskade utsläpp av växthusgaser. Mer tillgänglig, attraktiv och trygg offentlig miljö på sträckan centrum-järnvägsstationen. Positiv påverkan på riksintresset för järnväg.
Avvägning Vilka argument väger tyngst och varför?	Planen innebär säkerställande och utveckling av riksintresse.
Antas planens genomförande innebära betydande miljöpåverkan? ja/nej	Nej



Bilaga

Verksamheter som ska antas medföra betydande miljöpåverkan samt vissa verksamheter och åtgärder med betydelse för bedömningen av planens miljöpåverkan

Verksamheter som ska antas medföra betydande miljöpåverkan

För kompletta paragrafhänvisningar avseende ex. tillståndsplikt, tillåtlighetsprövning, storlek mm se Miljöbedömningsförordningen 6 §.

- Tillståndspliktig verksamhet
- Torvtäkt av större storlek
- Täkt, av större storlek, för annat än husbehov, av berg, naturgrus eller andra jordarter, torv och matjord undantagna
- Vattenverksamhet med
 - minikraftverk eller annat vattenkraftverk
 - vattenöverledning av mer än fem procent av normal lågvattenmängd i något av de berörda områdena, eller
 - muddring i ett miljöriskområde eller för en farled
 - omfattas av någon av bestämmelserna om regeringens tillåtlighetsprövning i miljöbalken
- Rörledning av viss storlek och längd för transport av gas, olja eller kemikalier eller av koldioxid för geologisk lagring
- Anläggning för starkströmsluftledning
- Motorvägar och motortrafikleder samt andra vägar med minst fyra körfält
- Järnvägar avsedda för fjärtrafik och anläggande av nytt spår för befintliga järnvägar för fjärtrafik.

Verksamheter med betydelse för bedömningen av planens miljöpåverkan

- Verksamheter och åtgärder inom jordbruk, skogsbruk eller vattenbruk som avser
 - omstrukturering av fastighetsbildningen på landsbygden
 - användning av obrukad mark eller delvis orörda naturområden för intensivjordbruk
 - bevattning, markavvattning eller annan vattenförsörjning inom jordbruket
 - nyplantering av skog eller avskogning i syfte att ändra markanvändningen
 - andra anläggningar för intensiv djuruppfödning än de som anges i 6 §
 - intensiv fiskodling
 - återvinning av land från havet
- Verksamheter och åtgärder inom utvinningsindustrin som avser
 - andra stenbrott, annan gruvdrift i dagbrott eller annan torvutvinning än de som omfattas av 6 §
 - underjordisk gruvdrift
 - utvinning av mineraler genom muddring till havs eller i vattendrag
 - geotermisk borrhning, borrhning för lagring av kärnavfall, borrhning efter vatten eller annan djupborrning (ej borrhning för att undersöka markens bärighet)
 - industrianläggningar ovan jord för utvinning av kol, olja, naturgas, malmer eller bituminös skiffer.
- Verksamheter och åtgärder inom energiproduktion som avser
 - andra anläggningar för produktion av elektricitet, ånga eller hetvatten än de som omfattas av 6 §
 - andra anläggningar för transport av gas, ånga eller hetvatten eller för överföring av elektrisk energi med luftledningar än de som omfattas av 6 §
 - lagring av naturgas ovan jord
 - lagring under jord av brännbara gaser
 - lagring av fossila bränslen ovan jord
 - industriell tillverkning av briketter av kol eller brunkol
 - andra anläggningar för behandling eller lagring av radioaktivt avfall än de som omfattas av 6 §
 - anläggningar för produktion av vattenkraftsbaserad energi
 - grupper av vindkraftverk
- Verksamheter och åtgärder för framställning eller bearbetning av metaller som avser



- anläggningar för produktion av råjärn eller stål, inklusive kontinuerlig gjutning
- anläggningar för behandling av järnbaserade metaller genom varmvalsning, genom hammarsmide eller genom anbringande av skyddsbeläggningar av smält metall
- järn- eller stålgiuterier
- anläggningar för smältning, inklusive framställning av legeringsmetaller, av andra icke-järnmetaller än ädelmetaller, inklusive återvinningsprodukter
- anläggningar för ytbehandling av metaller eller plaster med användning av en elektrolytisk eller kemisk process
- tillverkning eller sammansättning av motorfordon eller tillverkning av fordonsmotorer
- skeppsvarv
- anläggningar för tillverkning eller reparation av flygplan
- tillverkning av järnvägsutrustning
- formning med användning av sprängmedel
- rostnings- eller sintringsverk för metalliska malmer

- Verksamheter och åtgärder inom metallindustrin som avser
 - Koksverk
 - Cementfabriker
 - andra anläggningar för produktion av asbest eller tillverkning av asbestbaserade produkter än de som omfattas av 6 §
 - anläggningar för produktion av glas eller glasfiber
 - anläggningar för smältning av mineraler eller för tillverkning av mineralull
 - tillverkning av takpannor, tegel, eldfast sten, kakel, stengods, porslin eller andra keramiska produkter genom bränning

- Verksamheter och åtgärder inom kemisk industri som avser
 - behandling av mellanprodukter eller framställning av kemikalier
 - framställning av bekämpningsmedel, farmaceutiska produkter, färger, lacker, elastomerer eller peroxider
 - anläggningar för lagring av olja, petrokemiska produkter eller kemiska produkter

- Verksamheter och åtgärder inom livsmedelsindustrin som avser
 - framställning av vegetabiliska eller animaliska oljor eller fetter
 - förpackning eller konservering av animaliska eller vegetabiliska produkter
 - framställning av mejeriprodukter
 - brygning eller maltning
 - sockervaruindustrier
 - slakterier
 - industriell framställning av stärkelse
 - fiskmjöls- eller fiskoljefabriker
 - sockerfabriker

- Verksamheter och åtgärder inom textil-, läder-, trä- eller pappersindustrin som avser
 - andra industrianläggningar för framställning av papper eller papp än de som omfattas av 6 §
 - anläggningar för färgning av fibrer eller textilier eller för tvättning, blekning, mercerisering eller annan förbehandling av fibrer eller textilier
 - garverier
 - anläggningar för produktion eller bearbetning av cellulosa
 - verksamheter och åtgärder inom gummiindustrin som avser tillverkning eller behandling av elastomerbaserade produkter

- Infrastrukturprojekt som avser
 - anläggning av industriområden (utom de som omfattas av 6 §)
 - tätortsbebyggelse, inklusive byggande av shoppingcentrum och parkeringsplatser
 - byggande av järnvägar, omlastningsstationer eller terminaler för kombinerad trafik
 - anläggning av flygfält
 - byggande av vägar, hamnar eller hamnanläggningar, inklusive fiskehamnar
 - anläggning av inre vattenvägar eller anläggningar för reglering av vattenflöden



- dammar och andra fördämningar eller vattenmagasin för långvarigt bruk
- spårvägar, upphöjda eller underjordiska järnvägar, hängbanor eller liknande banor av speciell typ som endast eller i huvudsak används för passagerartransport
- byggande av rörledningar för gas eller olja
- anläggning av vattenledningar över långa avstånd
- kustanläggningar för att bekämpa erosion eller havsanläggningar i form av vallar, pিরer, vågbrytare eller andra anläggningar för skydd mot havet eller andra havsanläggningar varigenom kustlinjen kan ändras (ej underhåll och återuppbyggnad av befintliga anläggningar)
- system för utvinning av grundvatten eller konstgjord grundvattenbildning
- anläggningar för överledning av vatten mellan avrinningsområden

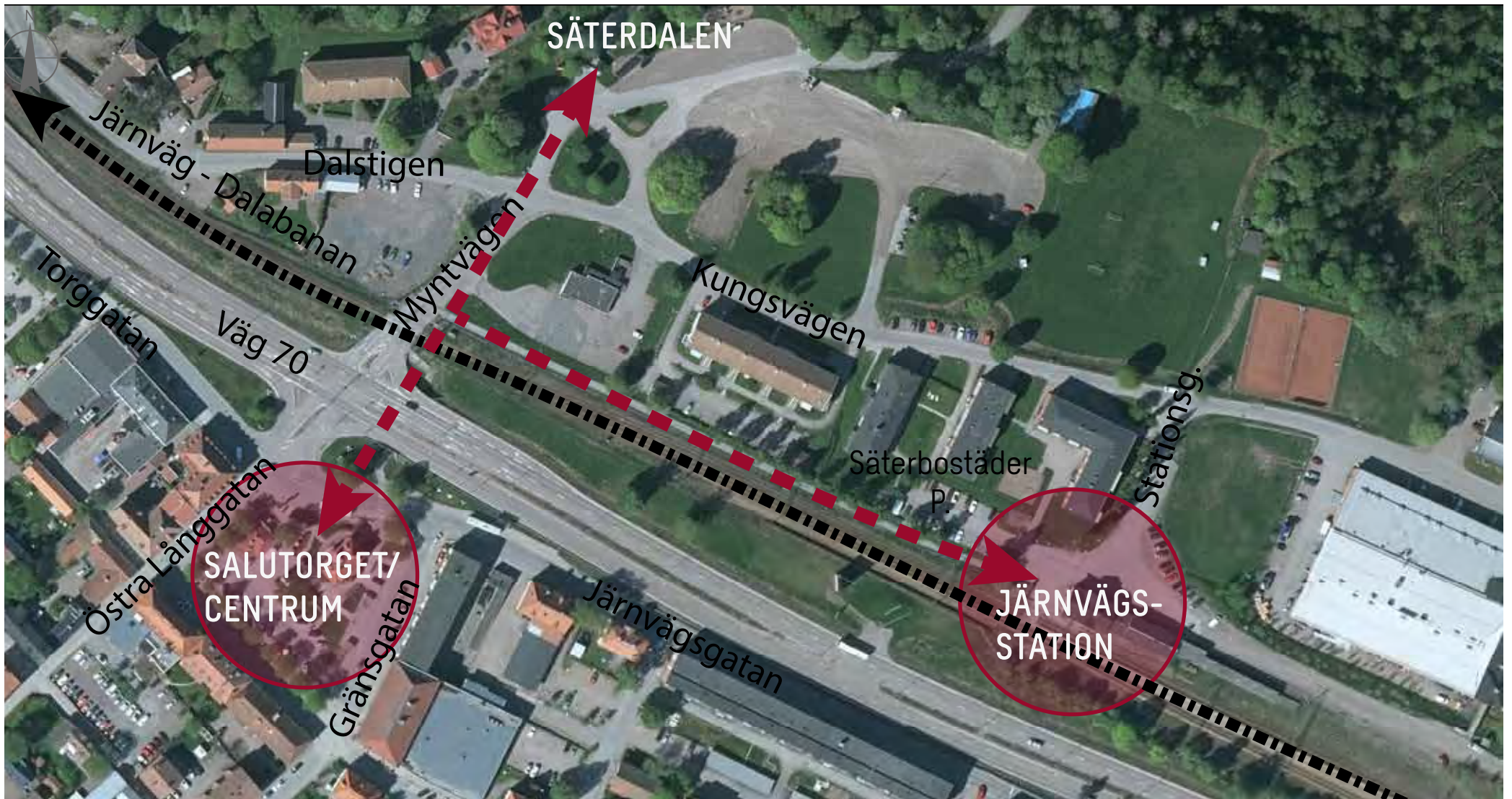
- Verksamheter och åtgärder för turism eller fritid som avser
 - skidbackar, skidliftar eller linbanor med tillhörande anläggningar
 - hamnar för fritidsbåtar
 - hotellkomplex eller fritidsbyar med tillhörande anläggningar utanför sammanhållen bebyggelse
 - permanenta campingplatser
 - temaparker

- Permanenta tävlings- och testbanor för motorfordon

- Provbänkar för motorer, turbiner eller reaktorer

- Anläggningar för tillverkning av konstgjorda mineralfiberer

- Verksamheter och åtgärder för avfallshantering som avser
 - lagring av skrotbilar eller järnskrot
 - anläggningar för behandling av djurkadaver
 - anläggningar för återvinning eller förstöring av explosiva ämnen
 - andra avloppsreningsverk än de som omfattas av 6 §d
 - exponering av slam från reningsverk
 - andra anläggningar för bortskaffande av avfall än de som omfattas av 6 §.



Planprogram

sambandet mellan Sätters järnvägsstation och centrum

Sätters kommun, Dalarnas län



SÄTERS KOMMUN

Godkänd i Kommunstyrelsen 2019-03-26, §107

Beställare: Sätters kommun, samhällsbyggnadsförvaltningen

Konsult: Sweco Architects AB



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	4	PLANFÖRSLAG	16
Planförfarande och planprocess	4	Översikt	16
Syfte och mål	4	Fokusområde - Korsningen med väg 70 och järnvägen vid centrum	18
Planprogrammets huvuddrag	4	Fokusområde Järnvägsstationen	22
Avgränsning	5		
Begrepp och termer	6	KONSEKVENSER	24
		Scenarier som konsekvensbedöms	24
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	7	Stadsbild, kulturmiljö och områdets gestaltning	26
Globala målen	7	Trafik och gator	28
Riksintressen	7	Trafiksäkerhet	31
Nationella mål och planer	7	Trygghet och attraktivitet	32
Regionala mål och program	8	Tillgänglighet	33
Översiktsplan	8	Hälsa, säkerhet och risker	34
Gällande detaljplaner	9	Riksintressen	35
		Övrigt	36
PÅGÅENDE PLANERING AV MÖTESSPÅR PÅ DALABANAN	10	Mellankommunala frågor	36
		Pågående kommunala projekt	36
ÖVRIGA PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	11		
Stadsmiljö, kulturmiljö och gestaltning	11	BEHOV AV MILJÖBEDÖMNING ENLIGT MILJÖBALKEN	37
Trafik och gator	12	Detaljplan(er) för etapp 1	37
Trafiksäkerhet	13	Detaljplan(er) för etapp 2	37
Trygghet och Attraktivitet	14		
Tillgänglighet	14	FORTSATT PLANARBETE	38
Hälsa, säkerhet och risker	14	Detaljplaner	38
Markägoförhållanden	15	Fördjupad översiktsplan	39
Pågående kommunala projekt	15	Behov av vägplan	39
Mellankommunala intressen	15		

INLEDNING

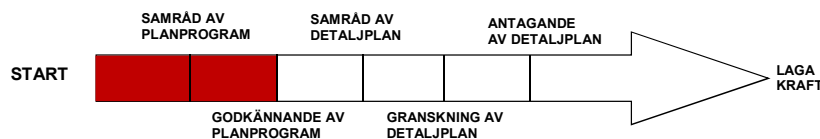
Planförfarande och planprocess

Ett planprogram är första delen i en detaljplaneprocess, vilken regleras i plan- och bygglagen (PBL). En planprocess sker i flera steg med politiska ställningstaganden mellan varje skede. Planprogrammet godkänns i detta fall av kommunstyrelsen.

Syftet med ett program är att bredda kommunens beslutsunderlag och förbättra kunskaper på en övergripande nivå. Samråd sker med sakägare, boende, myndigheter och övriga som bedöms ha ett väsentligt intresse av programmet. I efterföljande detaljplan(er) ges ytterligare tillfälle för synpunkter för de som då berörs av respektive detaljplan.

Planprogrammet skickades ut på samråd under perioden 27 december 2018 – 7 februari 2019 och beräknas kunna godkännas under mars 2019.

Planprocessen



Syfte och mål

Planprogrammet syftar till att skapa en helhetsbild av flera processer som pågår parallellt kring järnvägen Dalabanan, utveckling av den centrala delen av Sätters stad samt utveckling av Säterdalen som turistmål och området runt stationshuset. Genom att upprätta ett planprogram samordnas kommunens och Trafikverkets olika planer och projekt. Planprogrammet ger en riktning och

målbild för utvecklingen av sambandet mellan järnvägsstationen och centrala Säter. På så vis skapas möjligheter att direkt eller etappvis utveckla området i en önskvärd riktning.

Planprogrammets mål är att bidra till att den nuvarande transportkorridoren, som väg 70 och järnvägen utgör, omgestaltas till ett attraktivt stadsrum med en tydlig infart till centrum, utan barriärer för gång- och cykeltrafikanter och en kollektivtrafiknod med hållplats- och stationslägen i nära anslutning till stadskärnan. Detta bedöms öka möjligheterna och viljan hos invånare och besökare i Säter att åka tåg och buss till/från staden samt i större utsträckning besöka centrum och Säterdalen för lek, rekreation, upplevelse och umgänge. Målet bedöms även kunna bidra till att öka möjligheten till ett hälsosamt och hållbart liv i Säter genom att tillgängliggöra och tydliggöra kopplingen mellan stadens olika områden.

Planprogrammets huvuddrag

Utgångspunkten för planprogrammet är Trafikverkets pågående arbete med kapacitetshöjande åtgärder på Dalabanan. (Se sidan 10)

En gångtunnel planeras av Trafikverket mellan stationsperrongen och norra sidan av järnvägen. Där gångtunneln ansluter till kommunens mark på norra sidan av järnvägen vill kommunen att den allmänna platsen ska hålla en hög kvalitet med avseende på tillgänglighet och gestaltning som en del i ett större stadsbyggnadsprojekt för stråket mellan järnvägsstationen och centrum. Ytor omdisponeras för att förbättra situationen för cykelparkering, bilparkering, hämta-lämna och bussangöring. Hela stationsområdet föreslås gestaltas för att öka attraktiviteten och tydliggöra länken med gång- och cykelstråket mellan järnvägsstationen - Myntgatan och centrum. För att uppnå detta är det avgörande att både kommunen och Trafikverket är delaktiga i detta arbete.

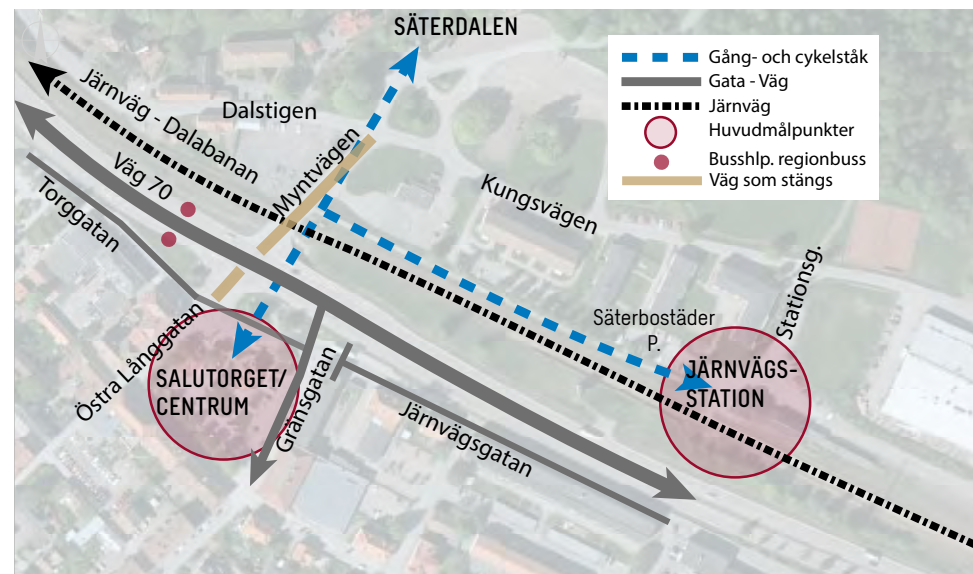
Myntvägen med passage över järnvägen stängs för trafik. Istället anläggs en ny tunnelförbindelse under järnvägen och väg 70 för gång- och cykeltrafik.

Kommunens målsättning är att denna tunnel förläggs i ungefär samma stråk som den nuvarande sträckningen för Myntvägen med en tydlig siktlinje mellan Salutorget och Säterdalens entré. Detta skapar en trygg och tillgänglig länk för gång- och cykeltrafik under väg 70 och järnvägen. Gång- och cykeltunneln blir tillgänglig med ramper och skapar ett starkt samband mellan stationen och centrum samt mellan Säterdalen och centrum genom att den ansluter till Salutorget mot Järnvägsgatan.

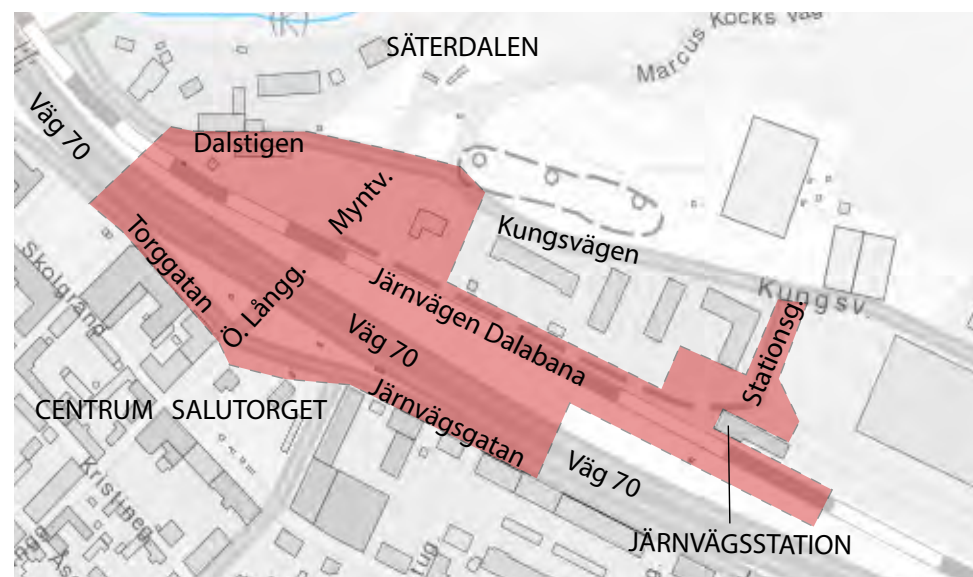
Planprogrammet föreslår att Östra Långgatans anslutning mot väg 70 kan stängas och ersättas med anslutning mot Gränsgatan, som då blir det nya huvudstråket i Sätters stadskärna. Stängningen möjliggör en passage under väg 70 och järnvägen för bland annat rullstol och cykel.

Järnvägsgatan vid Salutorget föreslås anpassas till gående och cyklande för ökad attraktivitet. Hållplatslägen för regional busstrafik flyttas till vardera sidan av väg 70. Gånganslutningar till dessa hållplatslägen sker dels via södra sidan av väg 70, dels via den nya gång- och cykeltunneln under väg 70 och järnvägen. Planförslaget möjliggör anläggande av parkeringsplatser och pendlarparkering på flera platser. Salutorget och dess kringliggande gator kan utvecklas för att i större utsträckning prioritera gång- och cykeltrafik och mänskliga möten.

Flera åtgärder i planförslaget förutsätter mer utredning innan slutligt val av lösningar och utformning kan bestämmas. Detta gäller särskilt genomförandet av åtgärder kopplade till väg 70 liksom anslutningen av gång- och cykeltunneln till Järnvägsgatan/Salutorget (planförslagets etapp 2). Mer utredning krävs även för att identifiera eventuellt behov av åtgärder på de kommunala gator som påverkas av planförslagets trafikföring, t.ex. i centrum och längs Kungsvägen-Dalstigen. Sätters kommun kommer därför att genomföra en trafikutredning och en parkeringsutredning. För genomförandet av etapp 2 behöver Trafikverket ta fram en vägplan.



Planprogrammets huvuddrag



Planområdet (färgat område)

Avgränsning

Planprogrammets planområde omfattar området där Östra Långgatan-Myntvägen korsar järnvägen och väg 70 (i planprogrammet benämnt ”Fokusområde - korsningen med väg 70 och järnvägen vid centrum”), området vid järnvägsstationen (i planprogrammet benämnt ”Fokusområde - Järnvägsstationen) samt gång- och cykelstråket längs med järnvägens norra sida mellan de två ovan nämnda områdena. Planområdet innefattar även den del av järnvägen där åtgärder planeras genom Trafikverkets järnvägsprojekt och som samtidigt berör kommunens planering enligt plan- och bygglagen.

Korsningen med väg 70 och järnvägen vid centrum inkluderar delar av gatorna Myntvägen, Östra Långgatan, Torggatan, Järnvägs-gatan, Dalstigen och Kungsvägen samt delar av väg 70. Även områdena på vardera sida av Östra Långgatan och Myntvägen ingår både på norra och södra sidan av järnvägen. Detta inkluderar marken för den f.d. bensinstationen på östra sidan av Myntvägen och den större grusytan på västra sidan av Myntvägen liksom grönytor mellan Torggatan-Järnvägs-gatan och väg 70. Även anslutningar till norra sidan av Kungsvägen och södra sidan av Järnvägs-gatan ingår.

Vid järnvägsstationen innefattar planområdet stationsperrongerna, entréytan vid järnvägsstationen på norra sidan av järnvägen, delar av Sättersbostädens parkeringar som ligger på kommunal mark samt Stationsgatan mellan stationshuset och Kungsvägen. Stationshuset ingår inte i detta planprogram.

Till följd av de ställningstaganden som görs i detta planprogram kommer även infrastruktur (t.ex. gator, vägar, gång- och cykelvägar, järnväg, korsningar) utanför det definierade planområdet att påverkas. I avsnittet ”Konsekvenser” beskrivs översiktligt vilken infrastruktur detta är och vilka konsekvenserna bedöms bli för denna infrastruktur vid ett genomförande av planförslaget. Sätters kommun kommer även att genomföra en trafikutredning för att djupare studera de förändrade trafikflödena och vilket behov av åtgärder detta medför på de kommunala gatorna.

Begrepp och termer

I planprogrammet används bland annat följande 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 sidan 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.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Globala målen

Agenda 2030 och globala målen innehåller 17 mål som till år 2030 ska ha räddat världen från fattigdom, orättvisor, ojämlikheter och klimatkris. Planprogrammets olika delar berör flera av de 17 målen. De tre följande målen har tydlig koppling till detta projekt:

Mål 9: ”Hållbar industri, innovationer och infrastruktur” som bland annat inkluderar målet bygga ut och upp en tillförlitlig, hållbar och motståndskraftig infrastruktur av hög kvalitet, en infrastruktur som främjar regional och ekonomisk utveckling och människors välbefinnande som alla har lika tillgång till.

Mål 10: ”Minska ojämlikhet inom och mellan länder.” Målet är att nå ett jämlikt samhälle som bygger på principen om att alla lika rättigheter oberoende på vem du är. Oavsett kön, etnicitet och funktionsnedsättning ska samhället ha en rättvis fördelning av resurser och alla ha såväl ekonomiskt som politiskt inflytande i samhället.

Mål 11: ”Hållbara städer och samhällen.” Delmål 11.2 handlar om att tillhandahålla tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. Trafiksäkerheten samt kollektivtrafiken ska förbättras, med särskild uppmärksamhet på behoven hos kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer.



Riksintressen

Planområdet berörs av Dalabanan och riksväg 70 som båda är av riksintresse för kommunikationer. Sätters stadskärna är riksintresse för kulturmiljövård. Utanför planområdet i Säterdalen finns riksintresse för naturvård och friluftsliv.

Nationella mål och planer

Nationella transportpolitiska mål

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål – tillgänglighet samt ett hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa. I dessa mål ingår ett förbättrat järnvägssystem. Den nu pågående planeringsprocessen hos Trafikverket för ökad kapacitet på Dalabanan är en del i att uppnå detta mål. Ett annat av de transportpolitiska målen är ökad trygghet och säkerhet vid stationer.

Nationell plan för transportinfrastruktur

I ”Nationell plan för transportsystemet 2018-2029”, beslutad av regeringen 31 maj 2018, ingår bl.a. följande namngivna objekt:

- ”Uppsala-Borlänge, hastighetshöjande åtgärder och ökad kapacitet etapp 1” (219 mkr samt ytterligare 100 mkr för tillkommande finansieringar utöver den nationella planens finansiering), pågående projekt
- ”Dalabanan, åtgärder för utökad turtäthet och kortare restid” (131 mkr), med planerad byggstart år 2021-2023

Nationella mål för den statliga politiken för arkitektur, formgivning och design

Arkitektur, form och design ska bidra till ett hållbart, jämlikt och mindre segregerat samhälle med omsorgsfullt gestaltade livsmiljöer, där alla ges goda förutsättningar att påverka utvecklingen av den gemensamma miljön.

Detta mål ska uppnås genom att:

- hållbarhet och kvalitet inte underställs kortsiktiga ekonomiska överväganden
- kunskap om arkitektur, form och design utvecklas och spridas
- det offentliga agerar förebildligt
- estetiska, konstnärliga och kulturhistoriska värden tas till vara och utvecklas
- miljöer gestaltas för att vara tillgängliga för alla, och samarbete och samverkan utvecklas, inom landet och internationellt

Nationella mål för jämställdhetspolitiken

Ett av delmålen för nationella jämställdhetspolitiken är:

- Mäns våld mot kvinnor ska upphöra. Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma rätt och möjlighet till kroppslig integritet.

Detta delmål innebär att samhällsplaneringen bland annat ska bidra till att skapa trygga utomhusmiljöer så att kvinnor och flickor likt män och pojkar kan röra sig fritt i samhället under både dag- och kvällstid utan att känna otrygghet.

Regionala mål och program

Dalastrategin - Dalarna 2020

Dalastrategin innehåller vision och mål för Dalarnas utveckling. Målen som berör programmet är:

- ”Dalarna lever i ett aktivt utbyte med omvärlden – ett utbyte som underlättas av ständigt förbättrade kommunikationer.”
- ”Dalarna kännetecknas av ett tydligt regionalt ledarskap och av en förmåga att samla alla krafter för en positiv utveckling av regionen”

Åtgärdsvalsstudie - Tillgänglighet Bytespunkt Säter

Trafikverket tog tillsammans med Säters kommun och Region Dalarna fram en åtgärdsvalsstudie för bytespunkt Säters (2016-04-06). Följande punkter (från Åtgärdsvalsstudien kap. 7) är några av de förutsättningar som planprogrammet följer:

- ”Inriktningen bör vara att en ny gång- och cykeltunnel byggs i samband med ombyggnad av Dalabanan.”
- ”En ny anslutning från Grängsgatan till väg 70 ger betydligt bättre möjligheter till att förbättra miljön vid Salutorget och kan därför betraktas som en stadsutvecklingsåtgärd.”
- ”En planeringsprocess för utveckling av Salutorget, utformningen av bytespunkten och av en ny anslutning från Grängsgatan till väg 70 bör initieras.”

Översiktsplan

Förslaget i planprogrammet följer tydligt behoven och målen i gällande översiktsplan för Säters från 2013. En vision lyder: *”Visionen för Säters är att nuvarande transportkorridor omgestaltas till ett attraktivt stadsrum med en tydlig infart till centrum, utan barriärer för gång- och cykeltrafikanter och ett resecentrum med hållplats- och stationslägen i nära anslutning till stadskärnan.”* (sid 27 ÖP)

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

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

I översiktsplanen finns ett delområde T1 – Säter som omfattar Säter stad.

I riktlinjerna för Sätters stad står:

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

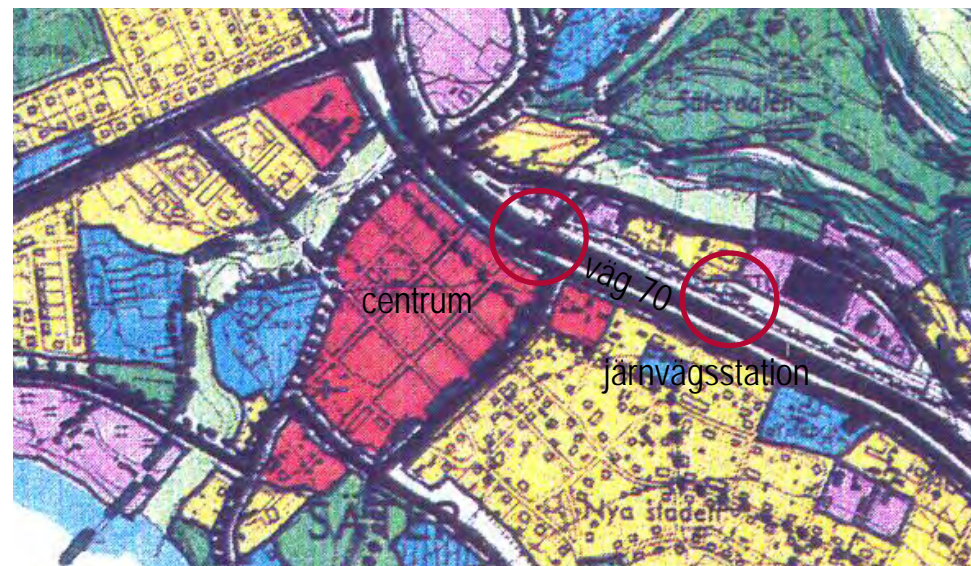
Gällande fördjupad översiktsplan för Säter, dvs Säter stad från 1990, finns medtagen i den kommuntäckande översiktsplanen (karta C). Kommunen har påbörjat ett arbete med att se över den gällande fördjupade översiktsplanen för Sätters stad.

Gällande detaljplaner

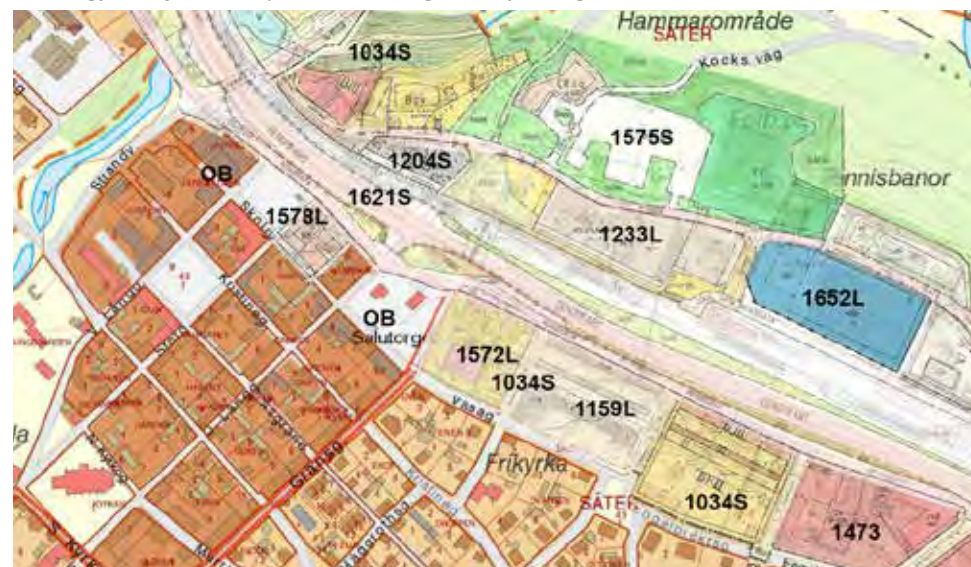
Inom planprogramområdet finns ett flertal gällande detaljplaner.

För korsningen med järnväg och riksväg 70 till centrala delarna av Sätters stad gäller:

- *Detaljplan för genomfart Säter med riksväg 70, järnvägen och angränsande områden, laga kraft 2003-02-10 (plannr 1621S)*. Genomförandetiden har gått ut.



Utdrag ur karta för fördjupad översiktsplan för Säter med markering av järnvägsstationen och korsning för oskyddade trafikanter med väg 70 och järnvägen



Mosaik över gällande detaljplaner i anslutning till väg 70 och järnvägen, med kommunens beteckning av detaljplanerna

För området kring järnvägsstationen:

- *Detaljplan för genomfart Säter med riksväg 70, järnvägen och angränsande område, laga kraft 2003-02-10 (plannr 1621S)*. Genomförandetiden har gått ut.
- *Ändring av stadsplan för kvarteret Fasaden i Säter, laga kraft 1968-11-27 (plannr 1233L)*. Genomförandetiden har gått ut.

I anslutning till Salutorget gäller

- *Områdesbestämmelser för Sätters innerstad, laga kraft 1995-05-24 (plannr 1584S)*.

I anslutning till stationsområdet gäller:

- *Detaljplan för industrihuset, del av Fabriken 6, laga kraft 2014-01-10 (plannr 1652L)*. Genomförandetiden gäller fram till 2024-01-10.

På följande platser överensstämmer inte den pågående markanvändningen med gällande detaljplaner:

- Myntvägens plankorsning med järnvägen är öppen för trafik. Enligt gällande detaljplan är plankorsningen stängd och Myntvägen mellan väg 70 och Kungsvägen är planlagd som park (allmän plats).
- Gångtunnelns läge under väg 70 med anslutning i söder mot turistbyrån. Enligt gällande detaljplan finns en tunnel för både gång- och cykeltrafik under både väg 70 och järnvägen och ligger i ett östligare läge med anslutning i söder mot Grängsgatan.
- På tomten för den gamla bensinstationen står byggnad kvar men marken används inte som bensinstation. Enligt gällande detaljplan är marken planlagd delvis som park (allmän plats), delvis som parkering (kvartersmark).
- Stationsgatan är öppen för trafik. Enligt gällande detaljplan är Stationsgatan planlagd som SKYDD (allmän plats) - område som skyddar mot störning.

PÅGÅENDE PLANERING AV MÖTESSPÅR PÅ DALABANAN

Dalabanan är en viktig transportsträcka mellan Dalarna och Stockholm. Trafikverket planerar därför att, inom ramen för projektet ”Kapacitet- 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.

År 2021 planerar Trafikverket att bygga ut befintlig järnväg med dubbelspår genom centrala Säter genom att förlänga befintliga spår för att möjliggöra så kallad samtidig infart mellan två tåg. I järnvägsprojektet ingår även en tillgänglighetsanpassning av järnvägsstationens perronger och anslutningen till perrongerna i form av en gångtunnel under spåren för att nå perrongen på ett trafiksäkert och tillgängligt sätt. Perrongen förlängs, breddas och anpassas höjdmässigt till de tåg som trafikerar järnvägen. Åtgärderna gångtunnel till stationsperrong och breddad perrong föreslås bl.a. i ”Dalabanan - effektivisering genom smärre åtgärder”.

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

Just nu pågår dialog mellan Trafikverket och Sätters kommun. Arbete sker med att undersöka möjligheterna för olika typer av utformning av förlängd plattform och passager för gång- och cykeltrafik.

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

ÖVRIGA PLANERINGS- FÖRUTSÄTTNINGAR

Stadsmiljö, kulturmiljö och gestaltning

Dagens situation vid entré till Säters stadskärna utgörs till stor del av en tung trafikled, väg 70, och en trafikljuskorsning i flera filer. Det är en miljö anpassad för snabb biltrafik på genomresande och inte som en välkomnande entré till stadens centrum. Väg 70 och järnvägen skär idag genom Säter stad och skapar en barriär mellan stadens viktiga målpunkter. På ena sidan staden finns bostadsområden, skolor, service, museum och mötesplatser kring natur, friluftsliv och kultur. På den andra sidan ligger Säterdalen med lekplats, friluftsliv, folkpark, evenemang med mycket mer. På den här sidan ligger också Säters tågstation med goda kopplingar till omvärlden där Stockholm, Arlanda, Mälarenregionen och Falun Borlänge-regionen nås inom två timmar.

Gräsbeklädd mark skiljer järnvägen från väg 70 och andra gator. Gång- och cykeltrafikanterns möjlighet till rörelse inom området är begränsad, svårorienterad samt otrygg och osäker. Gångtunneln under riksvägen upplevs mörk, trång och motbjudande att stiga ner i med otydlighet från ena sidan var tunneln leder på andra sidan trafikleden. Den här delen av staden är planerad utifrån bilens framkomlighet istället för människans rörelser, gående och cyklande.

Inom planområdet finns den nedlagda bensinstationen och stationshuset. I direkt anslutning till bebyggelsen, på och runt torget, inom centrum och längs med väg 70 och järnvägen består bebyggelsen av en blandning från olika tider. På Salutorget står stadens gamla badhus från 1930 där turistbyrån idag huserar. En byggnad med gatukök finns också på torget.



*Bild från Järnväggatan
mot gångtunneln (google maps)*



Bild från Östra Långgatan mot riksvägen



Foto: SB Media



Stationshuset från järnvägsplattformen



Stationshuset



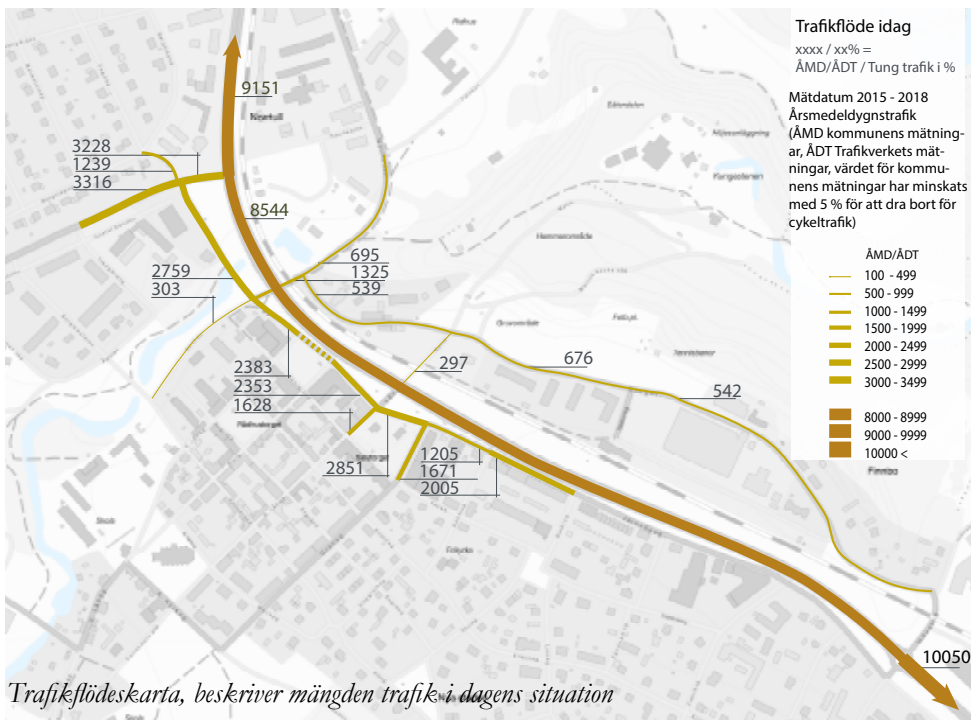
Nedlagda bensinstationen



Turistbyrån



Gator och vägar beröra av planprogrammet



Trafikflödeskarta, beskriver mängden trafik i dagens situation

Den unika kulturmiljön i Säter centrum angränsar till planområdet men är, på grund av utformningen av gaturummet och dess sidoområden, inte synlig från trafikleden. Vissa framträdande byggnader syns längs leden med bland annat turistbyrån inom planområdet och biografmuséet söder om området. Den småskaliga rutnätsstrukturen på centrumsidan skiljer sig från strukturen på norra sidan där bebyggelsen med industrier och bostäder följer vägarnas och järnvägens sydöstliga-nordvästliga riktning.

Trafik och gator

Inom planområdet har väg 70 idag dubbla filer i båda riktningar. Vid korsningen väg 70/Myntvägen-Östra Långgatan är det ytterligare filer för av- och påfart. Hastigheten är reglerad till 60 km/h men där upplevelsen är att många bilister kör för fort.

Parallellt med väg 70 går Järnvägsgatan - Torggatan, med skyltad hastighetsgräns 40 km/h, som gränsar till bebyggelsen i centrum och Nämnsbo. Upplevelsen är att denna gata väljs av många bilister för förflyttningar mellan stadens olika delar. Längs sträckan finns flera busslägen med samlad bussnod vid Salutorget. Turisttåget TURis trafikerar denna sträcka med flera av sina turer.

Grängsgatan skiljer centrum från Nämnsboområdet och är trafikerad i dubbla riktningar med kantstensparkering och trottoar. Östra Långgatan från väg 70 leder både till bilparkering på Salutorget och längre in i centrala Säter, till Sätters kyrka. Gatan är mycket smal och saknar trottoar och förgårdsmark.

Myntvägen från väg 70 till Dalstigen - Kungsvägen är en av två avfarter från väg 70 som direkt når området med Säterdalen, Gruvplan, idrottsverksamheter, järnvägsstation, verksamheter och bostäder.

Av de gator med kommunal väghållare som i första hand berörs av planprogrammet har Kungsvägen-Industrigatan, Torggatan-Järnvägsgatan, Strandvägen-Norrullsvägen och Smedjebacksvägen skyltad hastighetsgräns

på 40 km/h. De flesta övriga gator med kommunal väghållare har skyltad hastighetsgräns 30 km/h. Ett fåtal gator i centrala Säter är utformade som gångfartsgator, däribland Vasagatan längs Salutorgets södra sida.

Inom planområdet eller i angränsande stadsmiljö finns få anlagda cykelbanor. Det finns en gång- och cykelväg mellan järnvägsstationen och Myntvägen. För att sedan ta sig med cykel över till centrum hänvisas cyklister till gångtunneln under väg 70, vilket innebär att cykeln måste dras i trapporna.

För gående finns trottoarer längs de flesta gator i området men på flera ställen bryts gångbanan och den oskyddade trafikanten hänvisar till bilvägens kant.

Trafiksäkerhet

I Myntgatans passage över järnvägen finns en järnvägsbom på båda sidor järnvägen, en så kallad helbomsanläggning. Att korsa järnvägen innebär viss risk för oskyddade trafikanter som rör sig till fot eller cykel. Eftersom gångtunneln under väg 70 inte är tillgänglig samt upplevs otrygg är det många oskyddade trafikanter som passerar över vägen, vilket är riskfyllt ur trafiksäkerhetshänseende. Övergångsstället över Järnvägsgatan mellan Salutorget och gångtunneln under väg 70 ligger nära busshållplatser där flera bussar passerar. Viss risk finns för oskyddade trafikanter då sikten för att passera vägen kan vara delvis skymd med bussar som står still.

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



Trygghet och Attraktivitet

Planområdet ligger i Sätters mest centrala del med flera olika målpunkter i närheten så som butiker, arbetsplatser, järnvägsstation och besöksmål. Området har flera korsningspunkter för människor som rör sig mellan målpunkterna, men få platser är utformade som sociala mötesplatser. Området är skapat mer för trafiken än för människan där skalan på infrastrukturen, de råa materialen och tempot bidrar till att stadsmiljön upplevs otrygg. Eftersom miljön är utformad för trafiken är det många som väljer att åka bil istället för att gå och cykla, vilket bidrar till att det är färre människor på gatorna som i sin tur skapar en mer otrygg känsla än vad en miljö med många människor till fots skapar.

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



Omvägar mellan centrum och järnvägsstationen för personer med funktionsnedsättning

attraktiviteten i området under och över väg 70 och järnvägen. Genom bredd och rymd, belysning, material, mjuka former, konst och ljus- och ljudinstallationer kan en tryggare miljö skapas under marken.

Längs med gång- och cykelstråket mellan Myntvägen och järnvägsstationen finns ett visst behov av ökad attraktivitet för ökad trygghet. Stråket är långt och smalt med sly och stängsel längs med ena sidan. En känsla av instängdhet och utsatthet kan upplevas här.

Tillgänglighet

Idag är oskyddade trafikanter på väg mot centrum från järnvägsstationen eller Säterdalen i första hand hänvisade till passage av järnvägen i plan och därefter via trappor genom en gångtunnel under väg 70. Gångtunneln är inte tillgänglighetsanpassad. Personer med funktionsnedsättning, t.ex. personer med rullstol eller rullator eller personer med barnvagn, är tvingade att passera väg 70 i plan eller ta en längre omväg österut via Kungsvägen-plankorsningen Industriavägen/järnvägen, korsa väg 70 och sedan gå längs med Järnvägsgatan på södra sidan av väg 70. Detta innebär en väg som är cirka 1400 meter lång, istället för den gena vägen som är cirka 350 meter. En annan möjlig omväg går västerut längs med Kungsvägen via Norrtullvägen-Strandvägen planskilt under järnvägen och väg 70 samt vidare österut på Torggatan på södra sidan av väg 70. Detta innebär en väg som är cirka 800 meter, 450 meter längre än den gena vägen. För att med cykel ta sig säkert från den ena sidan till den andra måste cyklisten hoppa av cykeln och leda den ned för trapporna i gångtunneln. Cykel med cykelkärra med barn leds dock via någon av tidigare beskrivna omvägar.

Hälsa, säkerhet och risker

På platsen där det tidigare har funnits en bensinstation kan verksamheten ha efterlämnat föroreningar i marken. Området är betecknat med "mindre känslig markanvändning" enligt Länsstyrelsens planeringsunderlag. Planområdet

är utsatt för risker kopplat till olyckor på järnvägen liksom risker kopplat till transporter med farligt gods på både väg 70 och järnvägen. Området är utsatt för buller från trafiken på riksväg 70 och järnväg.

Markägoförhållanden

Trafikverket står som ägare till järnvägen medan kommunen är markägare till väg 70, torget och de flesta övriga ytor inom planområdet. I övrigt berörs även Säterbostäder och vissa privata markägare. Trafikverket har vägrätt för väg 70.

Pågående kommunala projekt

Säterdalen

Säterdalen är ett viktigt besöksmål i Sätters kommun och besöks av cirka 100 000 – 150 000 personer per år. Besökarna vistas främst i området under vår-sommar-höst, med det högsta besöksantalet under sommarmånaderna.

Sätters kommun har tagit fram dokumentet ”Strategi för utveckling av Säterdalen” som ska utgöra grunden för det fortsatta utvecklingsarbetet av besöksmålet Säterdalen. Ambitionen är att behålla och stärka Säterdalens position som ett tydligt besöksmål. Genom att öka områdets attraktivitet som besöksmål förväntar sig kommunen att antalet besökare på sikt kommer att öka från dagens nivåer till cirka 300 000 besökare per år. I takt med ett ökat antal besökare till Säterdalen ser kommunen ett behov av att se över nuvarande trafikströmmar och vilka åtgärder som kan vara aktuella. Under våren 2018 togs en trafikutredning fram för att studera dessa aspekter.

Fördjupad översiktsplan för Säter stad

Arbete har påbörjats med en fördjupning av Sätters översiktsplan för delen Sätters stad. Fördjupningen beräknas kunna gå ut på samråd under 2019. Planprogrammet kommer att utgöra ett underlag till fördjupningen av översiktsplanen vad gäller stråket centrum-järnvägsstationen.

Mellankommunala intressen

Sätters kommun samarbetar i mellankommunala frågor i ett flertal sammanslutningar, däribland Region Dalarna, Falun-Borlänge-regionen AB, Dalbanans intressenter och Intresseföreningen Bergslaget (initiativtagare till Tåg i Bergslagen).

Sätters geografiska läge möjliggör arbetspendling till och från t.ex. Falun, Borlänge och Hedemora liksom Stockholm- och Mälardalsregionen. 2016 pendlade ungefär 1 200 personer från Sätters tätort över kommungränsen dagligen och ungefär 1 300 personer pendlade mellan tätorterna inom kommunen. För att möjliggöra denna pendling är både väg 70 och järnvägen Dalabanan av mellankommunalt intresse, inkl. järnvägsstationen och busshållplatser liksom gång- och cykelförbindelser till järnvägsstationen och busshållplatserna.

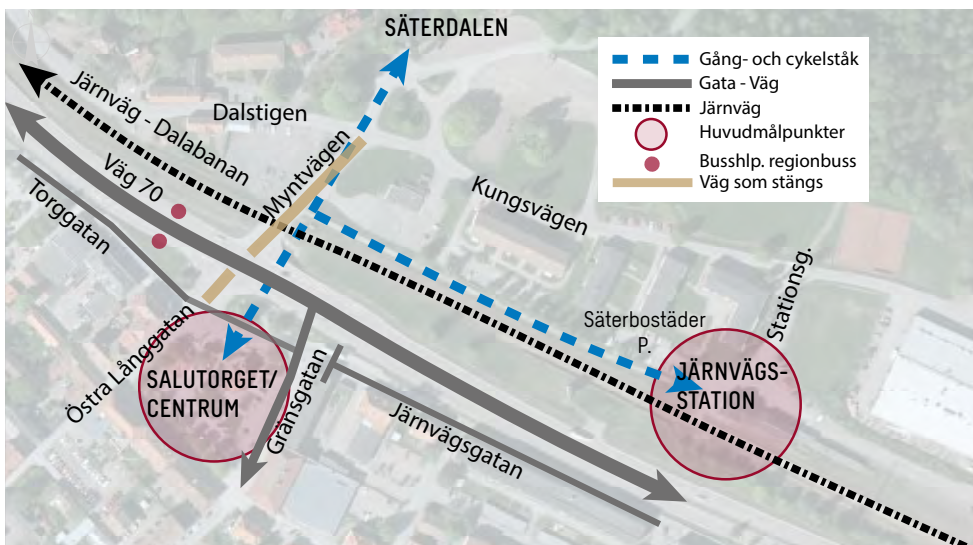
Av Sätters kommunövergripande översiktsplan framgår att Sätters kommun prioriterar en utbyggnad av sammanhängande stråk för gång- och cykeltrafiken, även över kommungränserna, och avser att föra fram denna fråga som ett mellankommunalt intresse.

PLANFÖRSLAG

Översikt

För att skapa en attraktiv och funktionell stadsmiljö i Säters finns behov av att utveckla sambandet mellan Säters centrum och Säters järnvägsstation. Även kopplingen mellan Säters centrum och Säterdalen förstärks i planförslaget. De båda stråken, från järnvägsstationen och från Säterdalen, möts där Myntvägen korsar järnvägen Dalabanan och väg 70. Målet är att skapa tydligare, säkrare, tryggare och mer tillgängliga stråk för gående och cyklister samt att anpassa väg 70 till stadens skala och utforma den som en entré till staden.

Planförslaget utgår från att järnvägens kapacitet ökar genom fler spår och nya växlar samt mer tillgängliga plattformar på järnvägsstationen, i enlighet med vad Trafikverket planerar i ett parallellt projekt (se avsnitt "Pågående planering av mötesspår på Dalabanan"). De olika infrastrukturprojekten påverkar varandra och skapar behovet av ett övergripande planprogram där infrastrukturplanering och stadsplanering går hand i hand.



Översiktsbild

Etappindelning

Kommunen ser planförslaget som ett (1) sammanhållet projekt där det är önskvärt att utföra båda etapperna samtidigt, eller så nära i tid som möjligt för att uppnå en god stadsmiljö, trygghet och tillgänglighet samt helhets känslan av att binda ihop stadsdelarna. På grund av att Trafikverkets järnvägsprojekt inte är samordnat med en framtida ombyggnad av väg 70 kan kommunen dock bli tvungen att dela upp genomförandet av planförslaget i två etapper (se mer under avsnitt "Fokusområde - Korsningen med väg 70 och järnvägen vid centrum"):

- Etapp 1:** alla åtgärder i planförslaget förutom de åtgärder som är beroende av en vägplan för väg 70
- Etapp 2:** åtgärder i planförslaget som är beroende av en vägplan för väg 70

Stråk och kopplingar

För att öka sambandet mellan centrum och Säterdalen föreslår planen ett tydligt och tillgängligt gång- och cykelstråk genom en rak axel mellan Salutorgets öppna yta och Säterdalens entrétorg. Genom en rak axel skapas en siktlinje mellan torgen som välkomnar och bjuder in besökare till platserna. Gång- och cykelstråket förläggs planskilt under väg 70 och järnvägen i tunnlar.

Sambandet mellan centrum och järnvägsstationen för gång- och cykeltrafikanter nyttjar samma gång- och cykeltunnel under väg 70 och järnvägen som förbindelsen centrum-Säterdalen. Det befintliga gång- och cykelstråket Myntvägen-järnvägsstationen längs med norra sidan av järnvägen ansluts till det nya stråket centrum-Säterdalen.

Alla nya gång- och cykelvägar tillgänglighetsanpassas till personer med funktionsnedsättning, vilket innebär anpassad lutning av vägarna. I utformningen av området kan det innebära att justeringar behöver göras där mer mark tas i anspråk för att klara lutningen.

Trafik och infrastruktur

Järnvägens breddning med flera spår påverkar trafiken på och i anslutning till Myntvägen. Korsningen över järnvägen måste stängas och får till följd att Myntvägens korsningar vid väg 70 och Dalstigen-Kungsvägen också tas bort för biltrafik.

Väg 70, som fungerar som genomfart genom Säter samt entré till stadskärnan, har många filer och snabbgående trafik. Planförslagets mål är att skapa en god stads- och trafikmiljö samt öka stadens attraktivitet. Genom att anpassa vägens utformning till stadsmiljön kan hastigheterna på trafiken anpassas till skyltad hastighet och den upplevda barriären som väg 70 utgör i staden kan minska. En ny utformning av genomfarten bibehåller framkomligheten för trafiken men förbättrar situationen för staden och infarten.

Markanvändning

Planprogrammet föreslår i stora drag samma markanvändning som i gällande detaljplaner och i enlighet med dagens användning, men med behov av vissa tillägg och ändringar.

Norr om järnvägen finns kommunalägd mark på båda sidor om Myntvägen i form av grusytan väster om Myntvägen och den nedlagda bensinstationen öster om Myntvägen. Dessa ytor är inte helt iordninggjorda. Här förestår planprogrammet ett bredare spektrum av användningar som ger möjligheter till mer aktivitet på norra sidan av väg 70 och järnvägen (Säterdalssidan) med bland annat byggrätter för kontor, handel eller verksamheter med begränsat antal besökare samt allmän plats för torg och park samt viss yta närmast järn-

vägen för pendlarparkering. Behovet och utformningen av markanvändningen behöver studeras vidare i det efterföljande detaljplanarbetet.

Den befintliga tillfartsvägen till järnvägsstationen, Stationsgatan, har i gällande detaljplan beteckningen ”SKYDD” och medger ingen gata där Stationsgatan idag går. Enligt gällande planer ska tillfart till järnvägsstationen ske direkt öster ifrån från Kungsvägen längre österut mot Industrigatan, längs med järnvägen. Planprogrammet föreslår att ändra markanvändningen på Stationsgatan till gata (allmän plats) för att bibehålla den befintliga gatan och utveckla den med nödvändiga kringfunktioner till järnvägsstationen, t.ex. bilparkeringar och busshållplatser.

Genom ett färdigställande av planförslaget får väg 70 en förändrad utformning. Ytorna för vägens körbana minskas till förmån för nya busshållplatser, särskilda busskörfält till busshållplatserna, gång- och cykelförbindelser under väg 70 och järnvägen, gång- och cykelförbindelser till de nya busshållplatserna, en bättre anpassad grönstruktur till stadsmiljön samt en välkomnande entréyta mot centrum vid gång- och cykeltunnelns södra utgång.

Stadsbild och gestaltning

Säters centrum utmärks delvis av breda stråk för trafikflöden genom staden där människan och Säters unika kulturmiljö underordnas trafiken. Stadsbilden domineras av personbilar och tung trafik, trafikleder med höga hastigheter och centralt en stor trafikljusreglerad korsning.

I en attraktiv och hållbar stad är bilden av staden viktig för såväl upplevelsen på plats som marknadsföringen av staden utåt. För centrala Säter innebär det att forma en stadsmiljö där människor får mer plats och där trafikutformningen anpassas till de oskyddade trafikanternas villkor. En stadsmiljö med ett helhetsperspektiv på gestaltning och utformning med tydliga länkar, kopplingar och samband mellan målpunkterna centrum, Salutorget, Säterdalen och järnvägsstationen. Detta görs genom en omgestaltning av stråket cen-

trum-järnvägsstationen och centrum-Säterdalen. De nuvarande trafikytorna för biltrafik föreslås nyttjas för gång- och cykeltrafikanter och kollektivtrafik i större utsträckning, till viss del ges en mer stadsmässig utformning som gör att trafikytorna upplevs vara anpassade för oskyddade trafikanter i högre grad. Sociala värden som tillgänglighet, närhet, stadsliv, säkerhet och trygghet skapas genom god gestaltning och integration av människor. Sammantaget bedöms dessa åtgärder bidra till en attraktiv stadsbild av Säter.

Att utforma blickfång och visuellt rama in viktiga platser underlättar för invånaren och besökaren att orientera sig och att uppleva stadens kvaliteter. Planeringen av stadens rum och rörelsemönster bör ta sin utgångspunkt i människans perspektiv i stället för bilens. I Säter vill kommunen framhäva Säterdalen, Salutorget och kollektivtrafiknoderna för buss och tåg och det kan ske genom att visuellt framhäva dessa platser.

Genom att gestalta de två ytorna vid Kungsvägen som vetter mot det nya gång- och cykelstråket mellan järnvägen och Säterdalen ramas stråket in och siktlinjen blir tydligt markerad mellan de två målpunkterna.

Planprogrammets planområde och de åtgärder som planprogrammet föreslår berörs direkt och indirekt av riksintresset för kulturmiljövård ("Säters stadskärna"), enligt miljöbalken 3 kap 6§, då riksintresseavgränsningen delvis tangerar planområdet. Det är dock idag svårt att uppfatta stadskärnans unika miljö som resenär på väg 70 eller från tåget. Förändringar i den byggda miljön och den allmänna platsen närmast väg 70 och järnvägen bör syfta till att förbättra kontakten mellan trästaden och väg 70/järnvägen.

Fokusområde - Korsningen med väg 70 och järnvägen vid centrum

Planprogrammet presenterar en målbild för såväl en god trafikmiljö som en god stadsmiljö. Förslaget som i sin helhet beskrivs under rubrik Etapp 2 skapar en säker situation för oskyddade trafikanter och skapar en trygg och tillgänglig stad för alla oavsett ålder, kön och funktionsbehov. I etapp 1 beskrivs de delar av projektet som får direkta konsekvenser av järnvägens breddning och därför måste byggas om eller till i samband med järnvägsprojektet. Etapp 1 bidrar inte till en stadsmiljö som uppfyller de mål som är satta för en trygg, attraktiv och tillgänglig stadsmiljö i Säter. Önskvärt är att utföra båda etapperna samtidigt, eller så nära som möjligt i tid, för att uppnå en god stadsmiljö, trygghet och tillgänglighet samt helhets känslan av att binda ihop stadsdelarna.

Etapp 1

(Se skiss på nästa sida.)

Som konsekvens av järnvägens breddning stängs Myntvägen mellan Dalstigen/Kungsvägen och väg 70. Ett nytt gång- och cykelstråk föreslås anläggas vid nuvarande Myntvägens läge, som del av den tidigare nämnda kopplingen mellan Salutorget och Säterdalen. Stråkets lutning är 3,5 grader och uppfyller full tillgänglighet. En gång- och cykeltunnel under järnvägen ersätter den plankorsning som stängs till följd av järnvägsprojektet. Tunneln och stråkets norra del placeras enligt planförslagets målbild, med rak axel från Säterdalens nya entrétorg mot Salutorgets centrala öppna yta.

Som en temporär lösning föreslår planprogrammet att i den första etappen bibehålla den befintliga gångtunneln under väg 70. Enligt kommunens förslag ansluter den nya tunneln under järnvägen till den befintliga gångtunneln under vägen via en trappa och en hiss. Eftersom den befintliga tunneln under väg 70 ligger högre och längre mot sydost än önskat läge, måste en anslutning göras mellan tunnlar som inte skapar ett rent, rakt och plant stråk under väg och

järnväg. Det är oklart om hiss mellan tunnlarna ingår i Trafikverkets pågående planering av mötesspår för Dalabanan.

Kommunen föreslår att gång- och cykeltunneln under väg 70 i etapp 1 tillgängliggörs från Järnvägsgatan/Salutorget med en hiss. En tillfällig gångpassage från Järnvägsgatan till den tillfälliga hissen föreslås i etapp 1. Det är oklart om hiss ingår i Trafikverkets pågående planering av mötesspår för Dalabanan.

Myntvägens stängning påverkar den befintliga korsningen mellan Myntvägen och gång- och cykelvägen mot järnvägsstationen. Den nya delen av detta stråk som kopplar på gång- och cykelstråket mellan Säterdalen och tunneln är del av etapp 1 för att möjliggöra rörelse till tågstationen och kringliggande bostäder och verksamheter.

Observera att illustrationerna inte är slutliga skisser utan kan komma att förändras under den fortsatta planeringsprocessen. Skisserna exemplifierar kommunens principiella ställningstagande om hur passage av väg och järnväg bör lösas.

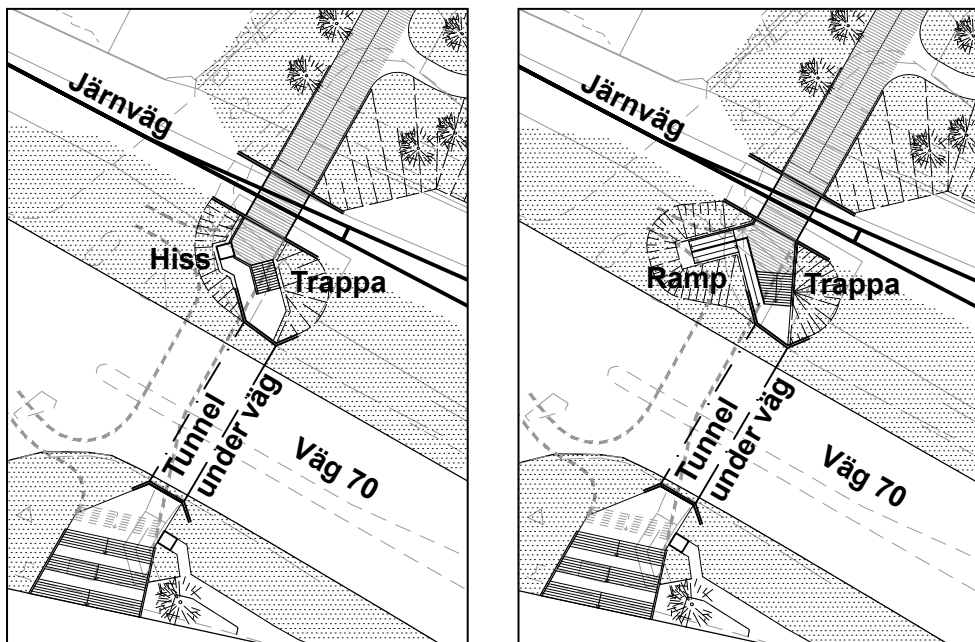


Illustration av tänkbara alternativa utformningar (etapp 1) av förbindelsen mellan befintlig gång-tunnel under väg 70 och ny tunnel under järnvägen, med olika hiss- och ramplösningar.

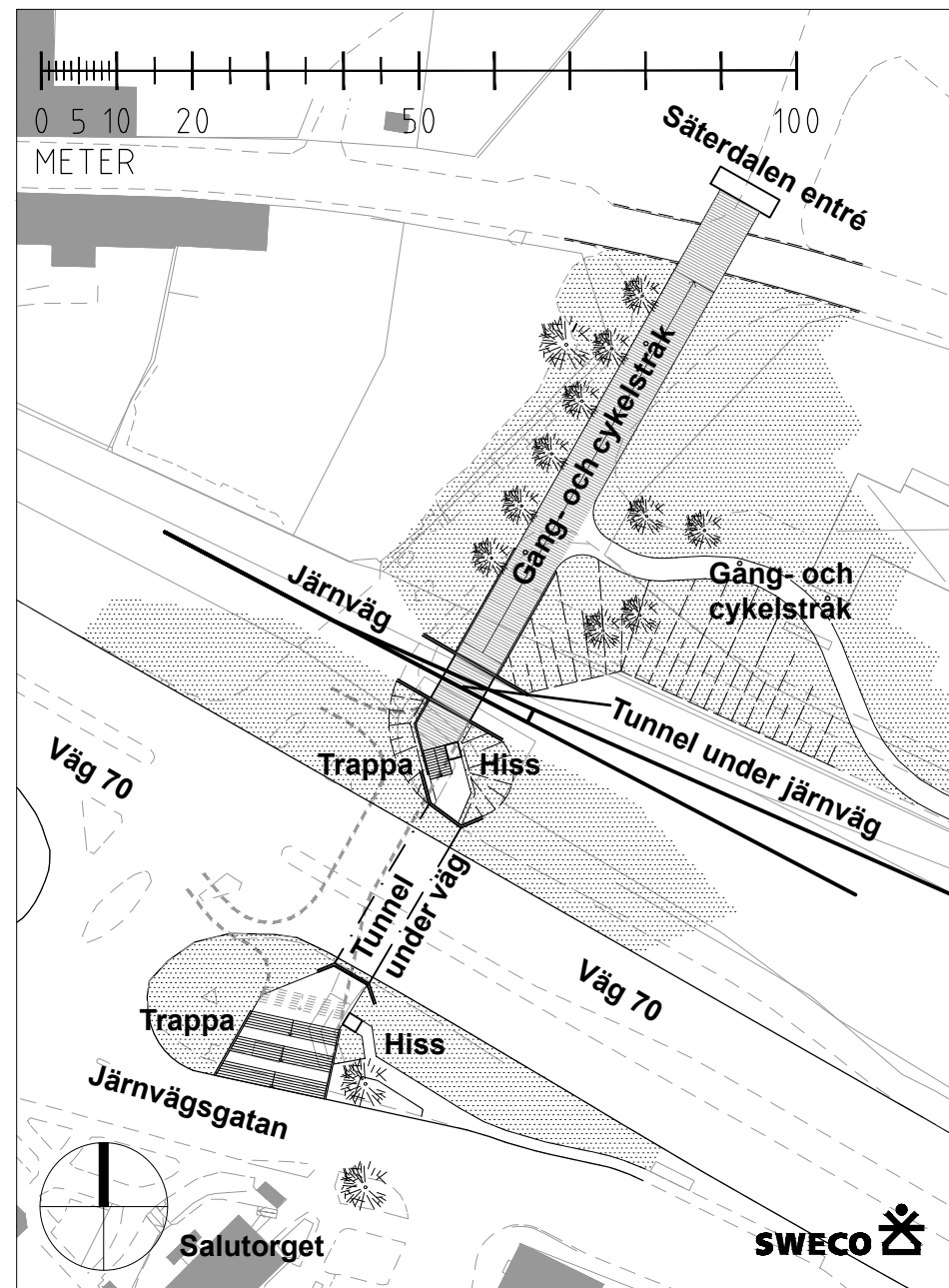


Illustration av tänkbar utformning (Etapp 1 - "Fokusområde Korsningen med väg 70 och järnvägen vid centrum") av gång- och cykelförbindelsen mellan norra och södra sidan av järnvägen.

Etapp 2

(Se skiss på nästa sida.)

I etapp 2 slutförs länken mellan Säterdalen och Salutorget med ett nytt tunnel-läge för gång och cykel under väg 70 som skapar ett gent och rakt stråk utan höjdskillnad mellan de två tunnlarna. Stråkets form är brett och öppet för att skapa en ljus och attraktiv miljö för människan med robusta material som är tåliga över tid. En bred trappa öppnar upp sig från tunneln mot Salutorget och Järnvägsgatan med en gestaltning som gör att hela stråket upplevs som del av stadens öppna rum och inte enbart som tunnelpassage under väg/järnväg. Stråkets nya utformning och dragning binder samman de två sidorna av staden och minskar väg 70:s och järnvägens barriäreffekter.

För alla människor, rullstolsburna, cyklister, rullskidåkare, barnvagnar med fler som inte använder trappan skapas en gång- och cykelramp med 5 graders lutning som är tillgänglig för många. För de som inte klarar denna lutning finns hiss. Rampen kopplas till Järnvägsgatan och Salutorget samt till nordöst där nya busshållplatslägen mellan väg 70 och Torggatan föreslås.

I dagens läge angör all busstrafik hållplatser längs Järnvägsgatan vid Salutorget där förslag finns på ny gestaltning och omdisposition. Nya hållplatslägen för långdistans/regionbussar får nya lägen längs med väg 70, på egna bussavfarter på var sin sida vägen. För norrgående bussar nås dessa genom en ramp från gång- och cykeltunneln mellan väg 70 och järnvägen. Södergående hållplatslägen finns på södra sidan av väg 70 och kopplas till rampen mellan Torggatan och väg 70.

Planen föreslår att väg 70 smalnas av vid Sätters mest centrala del och där den trafikljusreglerade korsningen mellan väg 70 och Östra Långgatan stängs och flyttas till Grängsgatan. Utformningen av den nya korsningen bör studeras vidare men planförslaget har anpassats för att en ljusreglerad trevägskorsning alternativt en cirkulationsplats får plats. Grängsgatan är en bredare väg än Östra långgatan och kopplar till stadens olika områden på ett tydligare sätt för bil-

trafikanter. Genom att flytta korsningen frigörs också plats för att möjliggöra den gång- och cykelramp som beskrivits tidigare som behövs för att tillgängliggöra gång- och cykeltunneln under väg 70 och järnvägen på ett tryggt och enkelt sätt.

Genom att tillskapa en ny korsning vid väg 70 och Grängsgatan kan det skapas ett lugnare läge vid Salutorget och en reducerad mängd trafik på Järnvägsgatan-Torggatan. Skissen visar ett förslag där Järnvägsgatan sydöst ifrån stängs för biltrafik vid korsningen Grängsgatan och nya parkeringar tillskapas. Passage för gång och cykel över Grängsgatan är likt befintlig situation.

Behov av utredningar inför etapp 2

Eventuell förändring av trafikföringen och utformningen av gaturummet kring Salutorget och längs Torggatan-Järnvägsgatan behöver utredas vidare innan slutlig beslut tas om hur detta ska göras i detalj. En trafikutredning och parkeringsutredning kommer att tas fram för att studera konsekvenserna av planförslaget och eventuellt behov av åtgärder på de kommunala gatorna.

Flytten av anslutningen Salutorget-väg 70 från Östra Långgatan till Grängsgatan behöver först utredas vidare i en trafikutredning och vägplan.

I skissen har korsningen väg 70/Grängsgatan illustrerats som en cirkulationsplats. Detta beror på att planprogrammet vill pröva om en sådan lösning får plats eftersom en cirkulationsplats är den mest ytkrävande korsningslösningen. Den illustrerade korsningslösningen är inte beslutad utan måste utredas vidare inom ramen för en trafikutredning och vägplan, vilket kan leda till att det i slutändan blir en annan korsningutformning.

Observera att illustrationen inte är en slutlig skiss utan kan komma att förändras under den fortsatta planeringsprocessen. Skisserna exemplifierar kommunens principiella ställningstagande om hur passage av väg och järnväg bör lösas.

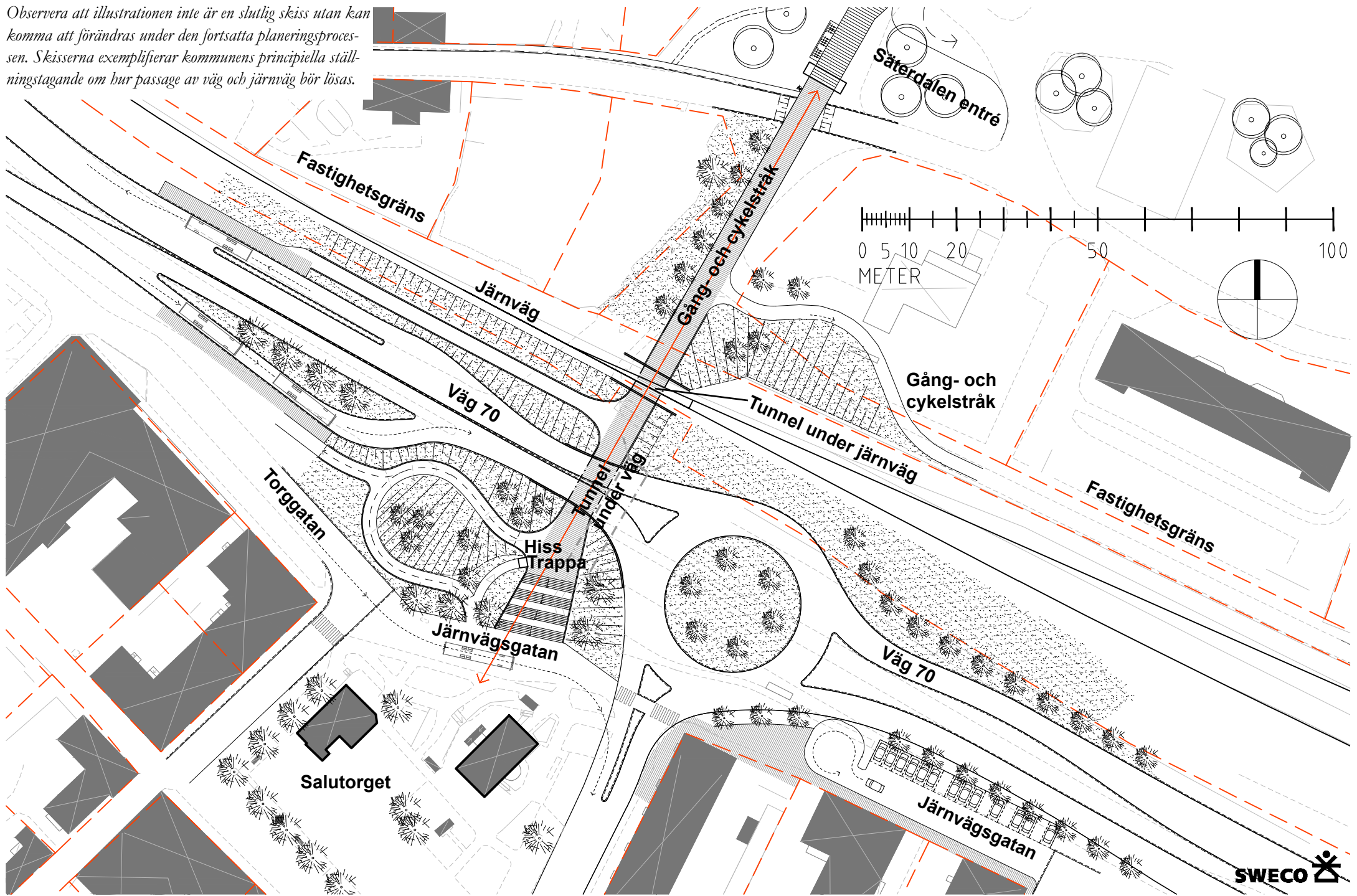


Illustration av tänkbar utformning (Etapp 2 - "Fokusområde Korsningen med väg 70 och järnvägen vid centrum") av gång- och cykelförbindelsen mellan norra och södra sidan av järnvägen.

Fokusområde Järnvägsstationen

Alla förändringar kring järnvägsstationen ingår i planförslagets första genomförandesteg (etapp 1).

(Se skiss på nästa sida.)

Utbyggnaden av järnvägen i centrala Säters ger nya förutsättningar för området kring Sätters stationshus. De förlängda spåren ger behov av ny och förlängd plattform för persontåg. Efter ombyggnad kommer totalt 3 spår att finnas i anslutning till järnvägsstationen varav 1 genomgångsspår, 1 mötesspår samt 1 stickspår. För att säkert ta sig till plattformen byggs en gångtunnel under spåren med trappa och hiss mellan nivåerna.

I planprogrammet föreslår kommunen en ny entréplats väster om stationshuset med trappor i två olika riktningar samt hiss. Från gångtunneln leder en trappa mot det befintliga gång- och cykelstråket längs järnvägen mot centrum och till det föreslagna stråket under riksvägen och järnvägen som leder till Salutorget. Den andra trappan från gångtunneln under spåren riktar sig mot Stationsgatan där angöring finns för bil och busshållplats för linjetrafik och ersättningsbussar. Trapporna utformas så att de upplevs öppna för att nedgången till gångtunneln ska kännas bred, tillgänglig och trygg samt följa samma formspråk som trapporna vid Salutorget. Trapporna kompletteras med hissar för funktionsnedsatta och resenärer med tungt bagage eller barnvagn. Det är oklart om alla hissar vid stationsbyggnaden ingår i Trafikverkets pågående planering.

Förslaget visar anläggningar för cykelparkering, bilparkering och plats för hämtning och lämning. Med en attraktiv gestaltning ska stationsområdet skapa goda förutsättningar för ett hållbart resande.

Gång- och cykelstråket från centrum, förbi järnvägsstationen, föreslås fortsätta mot Industrigatan för att skapa tydlighet, orienterbarhet och närhet till Sätters södra bostadsområden. Fortsättningen ligger utanför detta planprogram men är en rekommendation för vidare arbete.

Observera att illustrationen inte är en slutlig skiss utan kan komma att förändras under den fortsatta planeringsprocessen. Skisserna exemplifierar kommunens principiella ställningstagande om hur området kring järnvägen bör förändras.

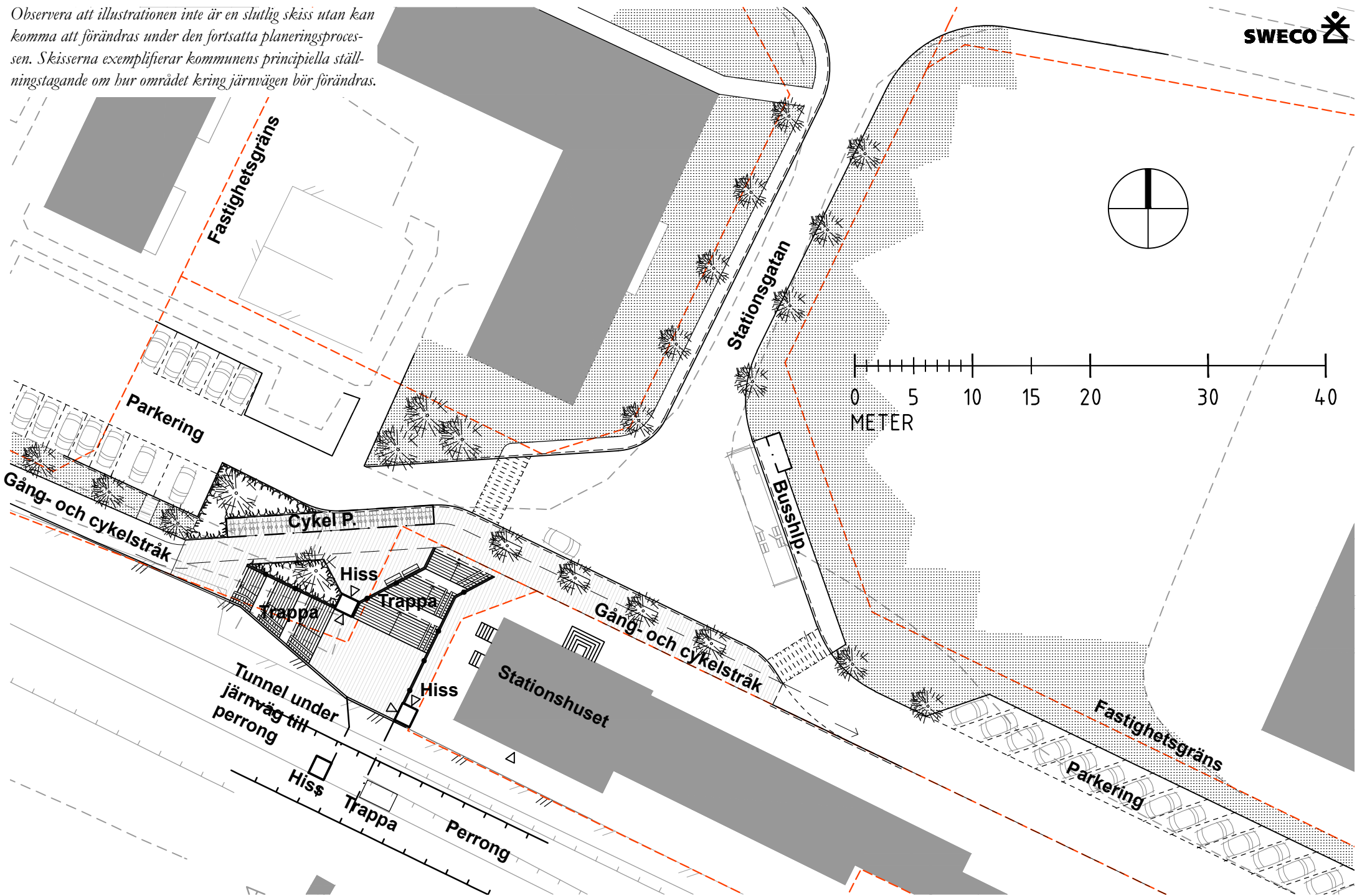


Illustration av tänkbar utformning (Etapp 1 - "Fokusområde järnvägsstationen") av området kring järnvägsstationen.

KONSEKVENSER

Scenarier som konsekvensbedöms

Konsekvenserna beskrivs för följande alternativ/scenarier:

- Planförslaget, som där det är relevant beskrivs uppdelat på etapp 1 respektive etapp 2
- Nollalternativ
- Pågående markanvändning

De delar av Trafikverkets parallella järnvägsprojekt ("Kapacitet- och hastighetshöjande åtgärder på Dalabanan") som inte är beroende av en ny detaljplan förutsätts genomföras oavsett scenario nedan. Detta innebär sådana åtgärder som kan genomföras inom de delar av Trafikverkets fastighet som är detaljplanelagd för järnvägsändamål (T_1) och som inte kräver åtgärder inom angränsande fastigheter.

Planförslaget

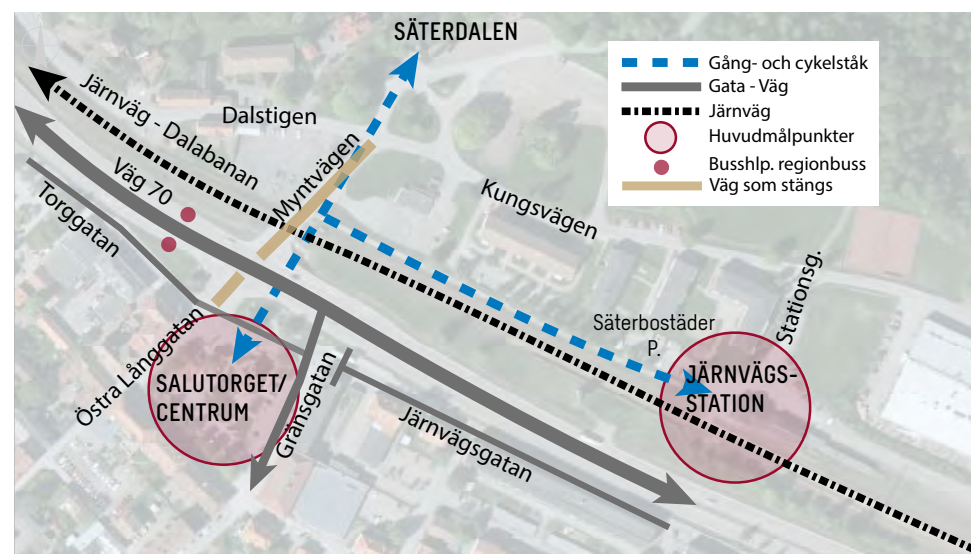
Etapp 1

Infrastruktur och markanvändning när första genomförandesteget av planförslaget är genomfört:

- Befintligt läge för gångtunnel under korsningen vid centrum under väg 70 behålls. Ny gång- och cykeltunnel anläggs under järnvägen. Gående och cyklande kan nyttja tillgänglighetsanpassad gång- och cykeltunnel för att ta sig upp från gång- och cykeltunneln norr om järnvägen. För att ta sig upp från gångtunneln söder om väg 70 förespråkar kommunen att utöver en trappa som ansluter den nya tunneln under järnvägen till den befintliga gångtunneln under vägen, måste även en hiss anläggas i detta läge. Eftersom den befintliga tunneln under väg

70 ligger högre och längre mot sydost än önskat läge, måste en anslutning göras mellan tunnelarna som inte skapar ett gent, rakt och plant stråk under väg och järnväg. Kommunen förespråkar också att en ny hiss måste anläggas vid södra delen av befintlig gångtunnel under väg 70 (mot Salutorget). I Trafikverkets ursprungliga planer finns ovanstående hissar ej medtagna.

- Under förutsättning att tunnel anordnas för gång- och cykeltrafik under järnvägen kan plankorsning där Myntvägen korsar järnvägen stängas i enlighet med gällande detaljplan.
- Anslutning från Sätters centrum till väg 70 i befintligt läge från Östra Långgatan.
- Ny gångtunnel under järnvägen anläggs från järnvägsplattformen till den norra sidan av järnvägen vid järnvägsstationen med hiss till plattform och anslutning till befintlig gång- och cykelväg. Kommunen förutsätter att även hissanslutning anordnas mot stationsbyggnad/ Stationsgatan.
- Stationsgatan från järnvägsstationen och norrut till Kungsvägen är öppen för trafik.



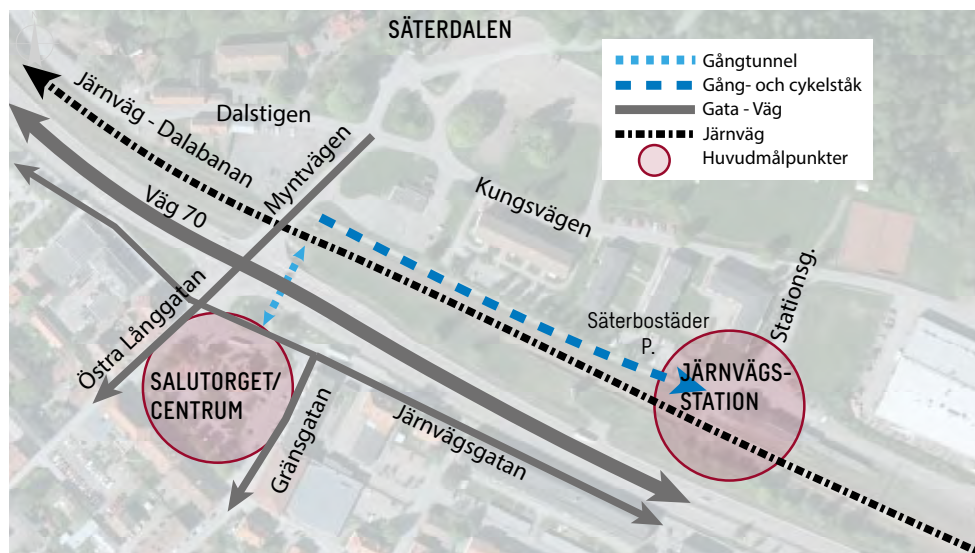
Översiktsbild Planförslaget

- Boendeparkeringar på kommunal mark i anslutning till järnvägsstationen har omvandlats till besöksparkeringar för järnvägsstationen.

Ettap 2

Infrastruktur och markanvändning när planförslaget är helt genomfört och innebär följande förändringar utöver åtgärder enligt ettap 1:

- Gång- och cykeltunnel i nytt läge under korsningen vid centrum under korsningen med både väg 70 och järnvägen. Gång- och cykeltrafik kan nyttja både trappor och tillgänglighetsanpassad gång- och cykelväg för att ta sig upp från gång- och cykeltunneln både norr om järnvägen och söder om väg 70.
- Väg 70 smalnas av förbi korsningen vid centrum. Anslutning från Sätters centrum till väg 70 i nytt läge från Gränsgatan.
- Busshållplatser för regionala bussar finns i anslutning till väg 70.



Översiktsbild Pågående markanvändning (nuläge)

Nollalternativ

Infrastruktur och markanvändning enligt gällande detaljplaner om detaljplanerna är genomförda fullt ut:

- Plankorsning där Myntvägen korsar järnvägen är stängd.
- Gång- och cykeltunnel under korsningen vid centrum finns under både järnväg och väg men i ett östligare läge jämfört med pågående markanvändning, i linje mellan f.d. bensinstationen och Gränsgatan.
- Stationsgatan från järnvägsstationen och norrut till Kungsvägen är inte öppen för trafik utan används som allmän plats för skydd mot störningar (SKYDD).
- Lokalgata med vändplan är anlagd väster om stationshuset på Trafikverkets fastighet.

Pågående markanvändning

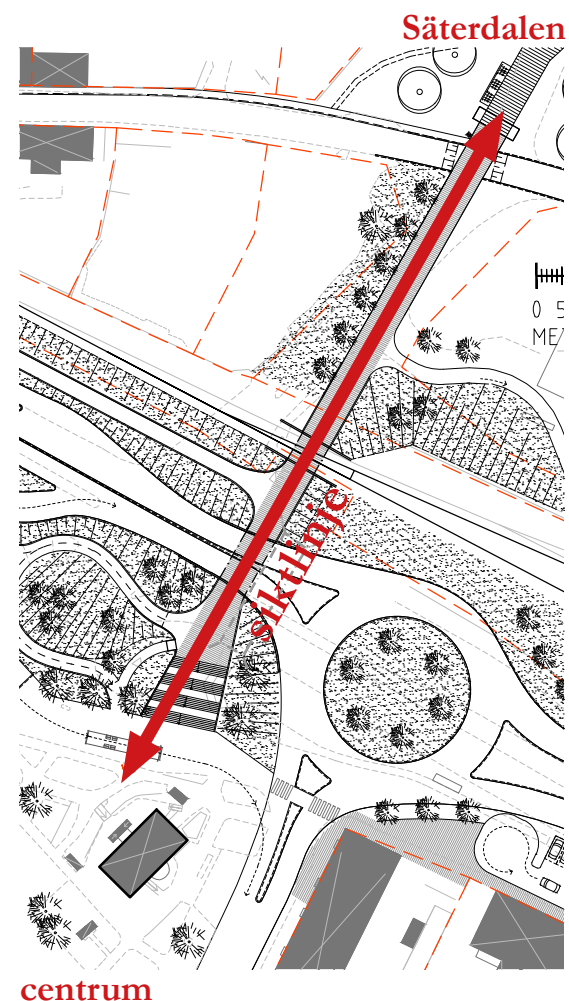
Infrastruktur och markanvändning enligt pågående markanvändning, som det ser ut idag.

- Befintligt läge för gångtunnel under korsningen vid centrum under väg 70. Ingen tunnel under järnvägen. Passage av järnväg sker via befintlig plankorsning vid Myntvägen.
- Stationsgatan från järnvägsstationen och norrut till Kungsvägen är öppen för trafik.
- Ingen planskild järnvägskorsning vid stationshuset.

Stadsbild, kulturmiljö och områdets gestaltning

Planförslaget

- Staden knyts samman på ett bättre sätt - stadsdelen norr om väg 70/järnvägen knyts samman med centrum söder om väg 70/järnvägen. En siktlinje skapas mellan Säterdalen och centrum.
- Oskyddade trafikanter ges bättre möjligheter att orientera sig enkelt och trafiksäkert mellan centrum och järnvägsstationen respektive centrum och Säterdalen
- Bättre förutsättningar skapas för att väg 70 och järnvägen kan gestaltas på ett sätt som visar upp Sätters centrum, trästaden, på ett bättre sätt.
- Kontrasten mellan den småskaliga trästaden och den mycket storskaliga infrastrukturapparaten väg 70/järnvägen minskas. På så vis anpassar sig väg 70 och järnvägen till den urbana miljön och de oskyddade trafikanternas perspektiv.
- Byggrätten norr om järnvägen (med nya byggnader och/eller allmän plats med genomtänkt utformning) kan bidra positivt till stadsmiljön genom att den fyller det ”tomrum” som finns norr om järnvägen (i form av t.ex. grusytor och den f.d. bensinstationen). Byggrätten bidrar till att ”göra klart” denna del av staden i större utsträckning och stärker sambandet mellan centrum och Säterdalen.
- Bättre åtkomst skapas mellan riksintressena i centrum (kulturmiljö) och i Säterdalen (friluftsliv och naturvård) när stadsmiljön ger bättre förutsättningar för besökare till riksintressena att orientera sig mellan centrum och Säterdalen.
- En ny entréplats skapas väster och norr om stationshuset med trappor och angöring som binder samman gångtunneln med ovanliggande stationsplan. Detta bidrar till att skapa en mer stadsmässig miljö kring stationen. Gatumiljön ges en tydligare gestaltning och området ger förutsättningar för ett mer hållbart resande.

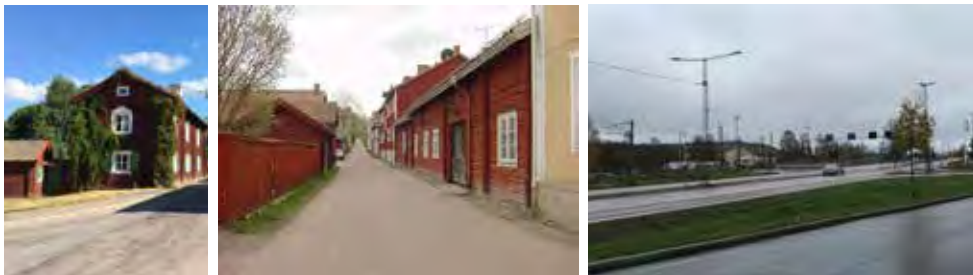


Säterdalen
Siktlinje mellan Säterdalens entré och Salutorget i centrum



Säterdalen och turistbyrån på Salutorget

Kontraster i centrala Säter - småskalig trähusbebyggelse och storskalig trafikapparat



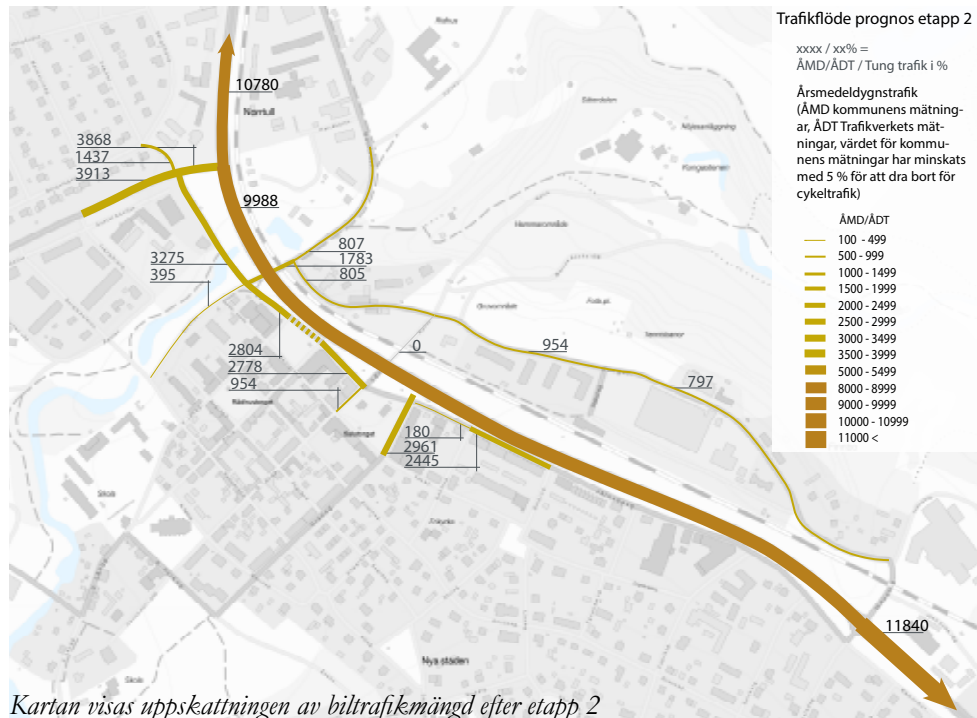
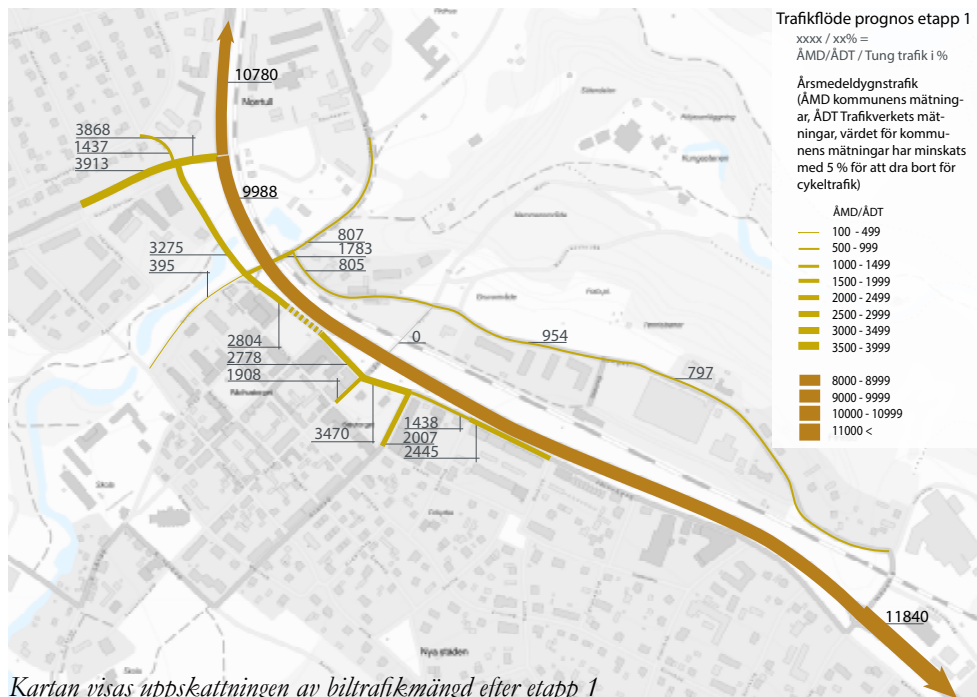
Gator och vägar beröra av planprogrammet

Nollalternativ

- Oskyddade trafikanter har något svårare att orientera sig mellan centrum och järnvägsstationen respektive centrum och Säterdalen då stadens struktur inte ger förutsättningar för tydliga siktlinjer över järnvägen och väg 70.
- Ytorna kring Myntvägen norr om järnvägen används i låg grad och utgör ett ”tomrum” i stadsmiljön.
- Kontrasten mellan den småskaliga trästaden och den mycket storskaliga infrastrukturapparaten väg 70/järnvägen bibehålls.
- Något sämre åtkomst mellan riksintressena i centrum (kulturmiljö) och i Säterdalen (friluftsliv och naturvård) när stadsmiljön ger sämre förutsättningar för besökare till riksintressena att orientera sig mellan centrum och Säterdalen.
- Vid stationshuset stängs Stationsgatans anslutning till Kungsvägen och en vändplan anläggs väster om stationshuset.

Pågående markanvändning

- Oskyddade trafikanter har något svårare att orientera sig mellan centrum och järnvägsstationen respektive centrum och Säterdalen då stadens struktur inte ger förutsättningar för tydliga siktlinjer över järnvägen och väg 70.
- Ytorna kring Myntvägen norr om järnvägen används i låg grad och utgör ett ”tomrum” i stadsmiljön.
- Kontrasten mellan den småskaliga trästaden och den mycket storskaliga infrastrukturapparaten väg 70/järnvägen bibehålls.
- Något sämre åtkomst mellan riksintressena i centrum (kulturmiljö) och i Säterdalen (friluftsliv och naturvård) när stadsmiljön ger sämre förutsättningar för besökare till riksintressena att orientera sig mellan centrum och Säterdalen.
- Kring stationshuset finns en otydlighet vad gäller trafikytor för gående, cyklade respektive biltrafik.



Trafik och gator

Planförslaget

När plankorsningen Myntvägen/järnvägen stängs i etapp 1 bedöms följande omfördelning av biltrafik ske (se illustration till vänster):

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

När väg 70 smalnas av och anslutningen mellan centrum och väg 70 flyttas från Östra Långgatan till Grängsgatan i etapp 2 bedöms följande omfördelning av biltrafik ske (se illustration till vänster):

- trafikflödet för biltrafik ökar på Grängsgatan och minskar på Östra Långgatan i de kvarter som ligger närmast väg 70 och Salutorget. Detta beror på den ändrade anslutningen från väg 70 som medför att Grängsgatan naturligt blir ett nytt huvudstråk som fler bilar kommer att passera. Det är dock mer osäkert hur trafikflödena fördelar sig på Grängsgatan längre ifrån Salutorget.
- trafikflödet för biltrafik på Järnvägsgatan vid Salutorget beror bland annat på hur fordonsströmmarna till Östra Långgatan längs Salutorgets västra sida kommer att ledas. Fördjupade trafikstudier erfordras för att bedöma lämplig framtida trafikföring i den centrala delen av Sätters innerstad.

- trafikflödet för biltrafik minskar på Järnväggsgatan på sträckan mellan Grängsgatan och Badstugatan. Detta beror på att Järnväggsgatans anslutning mot Grängsgatan stängs för genomgående trafik - endast trafik till kvarterets fastigheter tillåts. Den genomgående trafiken fördelas istället mellan att färdas via väg 70 eller på gator söder om Järnväggsgatan.

Punkter för biltrafik där framkomlighet och trafiksäkerhet kan behövas studeras närmare i både etapp 1 och 2:

- korsningen Strandvägen/Torggatan/Norrtullsvägen. Trafiken bedöms öka vad gäller vänstersvängande fordon på Torggatan in på Norrtullsvägen.
- korsningen Dalstigen/Norrtullsvägen. Viss ökning av trafiken på Dalstigen till och från Säterdalen samt med boende i närområdet.
- korsningen Smedjebacksvägen/väg 70 och korsningen Smedjebacksvägen/Torggatan. Korsningarna är redan idag problematiska trafiksäkerhetsmässigt vilket blir märkbart i än högre utsträckning vid ett genomförande av planförslaget. Behov finns av översyn av korsningarnas utformning.
- korsningen mellan ny cykelväg centrum-Säterdalen (fd Myntvägen) och Kungsvägen. Cykelpassagen över Kungsvägen behöver utformas på ett trafiksäkert sätt. Samtidigt behöver även Kungsvägen i anslutning till passagen utformas för att biltrafikens hastighet ska anpassas till den nya cykelpassagen.
- korsningen Industrivägen/väg 70. Troligtvis uppstår inga problem för biltrafiken kopplat till varken framkomlighet eller trafiksäkerhet då cirkulationsplatsen har en relativt god kapacitet för att klara ett ökat trafikflöde. Cirkulationsplatser är i sig också en mer trafiksäker korsningslösning, vilket troligtvis gör att inga trafiksäkerhetsmässiga problem uppstår.

Punkter för biltrafik där framkomlighet och trafiksäkerhet kan behövas studeras närmare som gäller endast etapp 2:

- Grängsgatan, som får en ökad trafikbelastning, kan behöva ses över för att förbättra gatan utifrån dess nya funktion som huvudstråk i centrum. Kapaciteten och utformningen behöver studeras vidare.
- Järnväggsgatan förbi Salutorget kan få en ökad trafikbelastning, lite beroende på hur gatan i framtiden utformas. Det är viktigt att utformningen möjliggör för en tillgänglig och trafiksäker passage för oskyddade trafikanter mellan gång- och cykeltunneln och Salutorget.

Ett genomförande av planförslaget bidrar till:

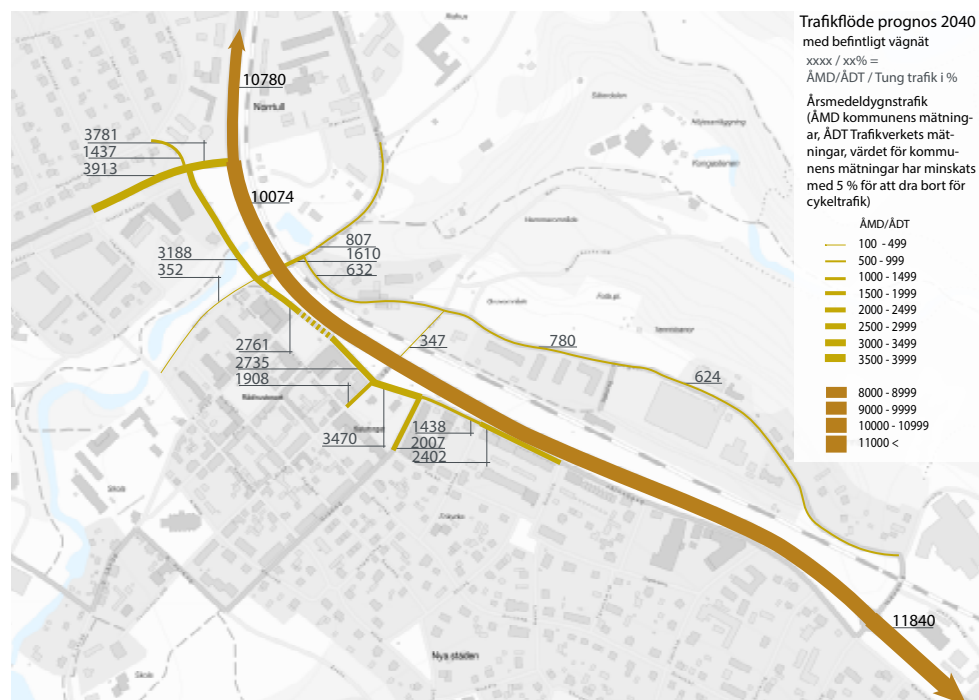
- att öka gång- och cykeltrafiken på sträckorna centrum-järnvägsstationen och centrum-Säterdalen till följd av förbättringar vad gäller t.ex. tillgänglighet, trafiksäkerhet och trygghet. Om hissar anläggs i etapp 1, i enlighet med kommunens förslag, bedöms en liten förbättring ske främst för personer med barnvagn och personer med funktionsnedsättning och till del för cyklisterna. Om inte hissar anläggs blir det en påtaglig försämring för dessa grupper.
- att underlätta resande med kollektivtrafik inom regionen och mellan regioner, genom nya busshållplatser för regional busstrafik vid väg 70 (endast i etapp 2) och förbättrad åtkomst till järnvägsstationen och dess perronger.
- att underlätta byten mellan olika färdmedel genom att bättre kopplingar skapas mellan järnvägsstationen, busshållplatser för regional busstrafik, busshållplatser för lokal busstrafik samt (potentiellt) pendelparkeringar (etapp 2). Det positiva bidraget är litet i planförslagets etapp 1, som inte kan samordnas med nya busshållplatser för regional busstrafik.
- något försämrad tillgänglighet för biltrafiken på sträckorna centrum-järnvägsstationen och centrum-Säterdalen. Biltrafiken är dock inte lika känslig för mindre omvägar som oskyddade trafikanter.

Nollalternativ

I nollalternativet stängs, i likhet med planförslagets etapp 1, plankorsningen Myntvägen/järnvägen. Omfördelning av biltrafiken bedöms därför bli liknande som i planförslagets etapp 1 (se illustration Trafikflöde prognos etapp 1). Även konsekvenserna i form av kritiska punkter bedöms i stort sett bli desamma som för planförslagets etapp 1.

Nollalternativet (dvs. ett genomförande av gällande detaljplaner) bidrar till:

- att öka gång- och cykeltrafiken på sträckorna centrum-järnvägsstationen och centrum-Säterdalen till följd av förbättringar vad gäller t.ex. tillgänglighet, trafiksäkerhet och trygghet. Det positiva bidraget är större för sträckan centrum-järnvägsstationen än sträckan centrum-Säterdalen.



Kartan visas den generella ökningen av biltrafik fram till år 2040 på befintligt vägnät.

- att resande med kollektivtrafik inom regionen och mellan regioner hämmas, eftersom nya busshållplatser för regional busstrafik vid väg 70 inte kan byggas, att åtkomsten till järnvägsstationens perronger inte förbättras samt att kapaciteten på Dalabanan inte kan höjas genom Sätters tätort.
- att byten mellan olika färdmedel i centrala Säter är bristfälliga och ineffektiva då kopplingarna mellan järnvägsstationen, busshållplatser för regional busstrafik, busshållplatser för lokal busstrafik och pendlarparakeringar inte är fullt utvecklade.
- något försämrad tillgänglighet för biltrafiken på sträckorna centrum-järnvägsstationen och centrum-Säterdalen. Biltrafiken är dock inte lika känslig för mindre omvägar som oskyddade trafikanter.

Pågående markanvändning

Scenario "Pågående markanvändning" innebär att infrastruktur och markanvändning är oförändrad mot idag. Därför sker ingen omfördelning av biltrafik mellan olika gator.

Punkter där viss problematik föreligger vad gäller framkomlighet och trafiksäkerhet för biltrafik:

- korsningen Strandvägen/Torggata/Norr tullsvägen där korsningsytan är relativt stor och likaså radierna mot anslutande gator. Hastigheterna i korsningen är därför periodvis höga vilket leder till att det kan vara svårt att bedöma när utfart säkert kan ske. Punkterna där GC-vägen korsar Torggatan och Strandvägen har bristfällig utformning vilket bidrar till osäkerhet och de höga hastigheterna.
- korsningen Dalstigen/Norr tullsvägen har vissa brister i siktförhållandena, framförallt mot GC-vägen som korsar Dalstigen. En bättre utformning av GC-passagen skulle förbättra trafiksituationen. Dalstigen lutar kraftigt mot korsningen med Norr tullsvägen vilket framförallt vintertid innebär ökad risk för olyckor.
- korsningen Smedjebacksvägen/väg 70 och korsningen Smedjebacks-

vägen/Torggatan. Korsningarna är redan idag problematiska trafiksäkerhetsmässigt vilket blir märkbart i än högre utsträckning år 2040 då trafikflödet ökat något jämfört idag. Det upplevs vid vissa tider vara svårt att komma ut på väg 70 i nordlig riktning från Smedjebacksvägen. Behov finns av översyn av korsningarnas utformning.

- korsningen mellan Myntvägen/järnvägen och Myntvägen/väg 70. Närheten mellan korsningarna skapar problematik vid bomfällning på järnvägen för biltrafik som svänger av från väg 70 och norrut in på Myntvägen mot järnvägen då köbildning kan växa ut på väg 70. Biltrafik på väg söderut på Myntvägen mot väg 70 kan vid köbildning riskera att fastna på spåren mellan trafiksignalen för järnvägen och trafiksignalen för väg 70.

”Pågående markanvändning” innebär att:

- gångtunneln i korsningen Östra Långgatan-Myntvägen är otillgänglig och upplevs otrygg. Som följd tar fotgängare och cyklister olämpliga genvägar över väg 70 istället för att använda gångtunneln, med risk för allvarliga olyckor. Korsningen saknar övergångsställen eller annan ordnad passage i plan. Tunneln går endast att nå via trappor i vardera änden, vilket medför att den är helt otillgänglig för personer med funktionsnedsättning.
- kopplingen till Salutorget kommer att vara fortsatt svag och blir därmed en begränsning för kommunen att utvecklas och en begränsning för utvecklat resande med kollektivtrafiken. Resande med kollektivtrafik inom regionen och mellan regioner hämmas, eftersom nya busshållplatser för regional busstrafik vid väg 70 inte kan byggas, att åtkomsten till järnvägsstationen och dess perronger inte förbättras samt att kapaciteten på Dalabanan inte kan höjas genom Säters tätort.
- byten mellan olika färdmedel i centrala Säter är bristfälliga och ineffektiva då kopplingarna mellan järnvägsstationen, busshållplatser för regional busstrafik, busshållplatser för lokal busstrafik och pendlarpareringar inte är fullt utvecklade.

- Järnvägstrafiken bedöms enligt prognosen (Källa: AKJ, Anläggnings-specifika krav järnväg avseende Säter Samtidig infart) öka med cirka 65 procent fram till år 2030. Detta skulle innebära ett ökat antal bomfällningar som i sin tur ger fler stopp för biltrafik vid plankorsningen väg 70/Myntvägen-Östra Långgatan och en oförutsägbar förbindelse för oskyddade trafikanter mellan centrum och järnvägsstationen då förbindelsen periodvis är stängd vid passerande tåg. På så vis försämrats tillgängligheten något för biltrafiken på sträckorna centrum-järnvägsstationen och centrum-Säterdalen. Biltrafiken är dock inte lika känslig för mindre omvägar som de oskyddade trafikanter som ska passera järnvägen.
- Järnvägsstationens plattform är för smal och för låg och miljön uppfattas som ”avvisande”. Gångpassage till plattformen sker i plan med järnvägen.

Trafiksäkerhet

Planförslaget

- Gång- och cykeltrafik färdas planskilt under väg och järnväg från centrum på väg mot järnvägsstationen och Säterdalen, vilket innebär en trafiksäkrare lösning än ”Pågående markanvändning”.
- Vid stationshuset sker passagen av järnvägen planskilt, vilket innebär väsentlig ökning av trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Samtidigt skapas en tydlighet vad gäller gång- och cykelstråk, möjlighet till lämplig busshållplats och bilangöring.
- Utanför planområdet men som en direkt konsekvens av planförslaget blir korsningen Smedjebacksvägen/väg 70 mer problematisk för trafikanter som ska svänga ut på väg 70, särskilt vid vänstersväng i riktning norrut. Korsningens stora trafikrum uppmuntrar till höga hastigheter för trafiken som färdas på väg 70, vilket försvårar för anslutande trafik att åka ut på väg 70 på ett trafiksäkert sätt.

Nollalternativ

- Gång- och cykeltrafik färdas planskilt under väg och järnväg från centrum på väg mot järnvägsstationen och Säterdalen, vilket innebär en trafiksäkrare lösning än ”Pågående markanvändning”.
- Korsningen Smedjebacksvägen/väg 70, samma som i ”Planförslaget”.
- Vid stationshuset stängs Stationsgatan för genomfart till Kungsvägen och en vändplan anläggs väster om stationshuset. Inga större förändring vad gäller trafiksäkerhet.

Pågående markanvändning

- Fotgängare färdas planskilt under väg 70, men passerar järnvägen i plan via bomanläggningen.
- Korsningen Smedjebacksvägen/väg 70 är problematisk, svårighet att komma ut på väg 70 i nordlig riktning från Smedjebacksvägen.
- Kring stationshuset finns en otydlighet vad gäller trafikkytor för gående, cyklade respektive biltrafik vilket bidrar till ökad risk för olycksincidenter.

Trygghet och attraktivitet

Planförslaget

- Förslaget innebär förbättring trygghetsmässigt av gång- och cykelvägen längs med norra sidan av järnvägen mellan järnvägsstationen och korsningen Myntvägen/järnvägen genom genomtänkt utformning och ny bebyggelse i anslutning till gång- och cykeltunnelns norra entré mot Säterdalen.
- Planförslagets gång- och cykeltunnlar under järnvägen och väg 70 vid korsningen vid centrum bidrar till en tryggare och mer attraktiv stadsmiljö och passage av väg 70 och järnvägen. Planförslagets tunnel under väg 70 är, i och med avsmalningen av väg 70, kortare än i

”Nollalternativ” och planförslagets etapp 1. Föreslagen tunnelstruktur är bredare, öppnare och kilas och släntras ner, vilket bidrar till mer ljus och bättre överblickbarhet. Den ytterligare utgången/rampen mellan vägen och järnvägen till hållplatslägen vid väg 70 ökar också säkerheten i form av flera flyktvägar.

- Etapp 1 innebär förutom den längre befintliga trånga gångtunneln under väg 70 även en riktningsförändring mellan tunnelarna som skapar en sämre överblickbarhet. Även den södra entrén av tunneln som vetter mot centrum innebär en riktningsförändring uppför trapporna.
- Etapp 1 innebär även att personer med funktionsnedsättning, barnvagn och cykel hänvisas till hiss för att ta sig upp från gångtunneln i den södra entrén, vilket kan skapa en otrygghet hos många personer som gör att dessa kan komma att välja en annan väg för att ta sig mellan norra och södra sidan av väg 70 och järnvägen, vilket innebär en betydande omväg via Industrigatan-Järnvägsgatan eller Norrtullsvägen-Torggatan. Det är även möjligt att personerna väljer ett annat färdmedel för att undvika de otrygga miljöerna. Höga krav behöver ställas på hissarnas utformning liksom utformningen av närmaste omgivningen för att motverka en upplevd otrygghet. Om hissar inte byggs vid passagen under väg 70 kan inte funktionsnedsatta, personer med barnvagn med fler använda passagen. Det gäller även hissarna vid järnvägsstation så att alla kan åka tåg. Hissar i offentlig miljö ställer också höga krav på underhåll, renhållning och ständig beredskap vid tekniska fel.
- Planförslaget innebär möjlighet att skapa en generös och öppen plats vid stationshuset som ansluter till tunneln under järnvägen mot plattformen. Det är viktigt att utformningen av denna plats är öppen och ljus för att öka den upplevda tryggheten.

Nollalternativ

- Gångtunnlarna/gång- och cykeltunnlarna under järnvägen och väg 70 strax öster om korsningen vid centrum kan potentiellt bidra till en

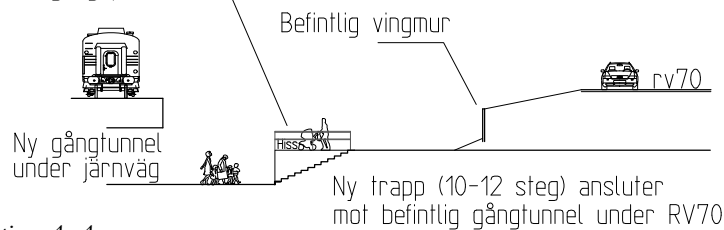
tryggare och mer attraktiv stadsmiljö och passage av väg 70 och järnvägen om dessa utformas väl ur trygghetshänseende.

- Gång- och cykelvägen mellan stationen och Myntvägen längs med järnvägens norra sida upplevs lång och händelsefattig, en otrygg miljö under den mörka delen av dygnet.

Pågående markanvändning

- Förutom den befintliga trånga gångtunneln under väg 70 innebär den pågående markanvändningen även riktningförändringar vid tunnelns båda entréer, vilket skapar en dålig överblickbarhet. Detta kan skapa otrygghet hos vissa personer som gör att dessa väljer en annan väg för att ta sig mellan norra och södra sidan av väg 70 och järnvägen. Detta innebär troligtvis att de passerar väg 70 i plan med biltrafiken, vilket i sig skapar en risk trafiksäkerhetsmässigt. Det är även möjligt att perso-

Trapp kan ev. kompletteras med hiss för ökad tillgänglighet under en övergångsperiod.



Sektion A-A



Sektion B-B

Sektioner etapp 1

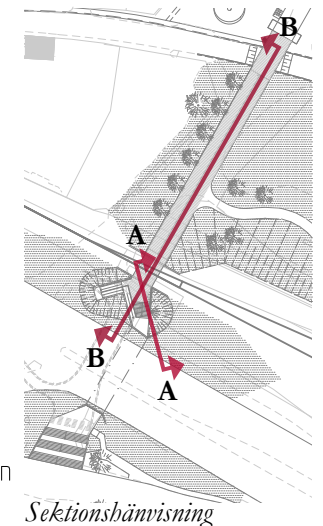
nerna väljer ett annat färdmedel för att undvika de otrygga miljöerna.

- Gång- och cykelvägen mellan stationen och Myntvägen längs med järnvägens norra sida upplevs lång och händelsefattig, en otrygg miljö under den mörka delen av dygnet.
- Inga förändringar vid stationshuset.

Tillgänglighet

Planförslaget

- I planförslaget etapp 1 ligger den nya gång- och cykeltunneln under järnvägen djupare än den befintliga gångtunneln under väg 70 på grund av modernare utformningsstandard för gång- och cykeltunnlar och för att en cykeltunnel kräver högre fri höjd än en gångtunnel. Behov finns av åtgärder för att överbygga denna höjdskillnad som



uppstår mellan gång- och körbanan i de båda tunnlarna. Lutningen bedöms överstiga den rekommenderade för tillgänglighetsanpassning och viloplan. Enligt kommunens förslag ska hiss installeras. Det finns då behov (både i samband med detaljplan och framtida byggprojekt) att titta närmare på de skilda marknivåer som hissen behöver anslutas till i etapp 1 jämfört med etapp 2. Detta kan resultera i olika tekniska lösningar kring hissen. Om inte dessa hissar installeras blir den nya gång- och cykeltunneln under järnvägen inte tillgänglig för cyklist, trafikanter med barnvagn, rullator och annan funktionsnedsättning

- Under förutsättning att hiss installeras i tillräcklig omfattning innebär etapp 1 att vissa trafikantgrupper (t.ex. cyklist, trafikanter med barnvagn, rullator och annan funktionsnedsättning) visserligen kan använda den nya tunneln, men att det innebär en längre restid för dem på väg mellan centrum och järnvägsstationen jämfört med etapp 2 och nollalternativet samt uppskattningsvis en liknande restid som för ”Pågående markanvändning”.
- Etapp 2 innebär att en gen, planskild gång- och cykelförbindelse med god tillgänglighet skapas under väg 70 mot järnvägsstation och Säterdalen. Planförslaget skapar bättre tillgänglighet för invånare och besökare till Säter, även för människor med funktionsnedsättning mm.
- Den nya gångtunneln vid stationshuset, under järnvägen anläggs från den norra sidan av järnvägen till järnvägsplattformen. Tunneln ansluts via trappor till befintlig gång- och cykelväg. God tillgänglighet uppnås under förutsättning att hissanslutning anordnas förutom till perrong också mot stationsbyggnad/Stationsgatan.
- Stationsområdet utformas också så att god tillgänglighet kan nås för gående, cyklist, bilresenärer och med möjlighet för angöring av kollektivtrafik.

Nollalternativ

- Tillgänglighetsanpassad passage av väg 70 mot järnvägsstationen och Säterdalen finns, men hur denna anslutning i söder mot Järnvägsplanen kan utformas är något oklar.

- En vändplan anläggs för Stationsgatan väster om stationshuset, vilket innebär att det inte finns utrymme för en tillgänglig anslutning för att nå ny gångtunnel under järnvägen till perrong.

Pågående markanvändning

- Trafiksäker, tillgänglighetsanpassad passage av väg 70 mot järnvägsstationen och Säterdalen saknas.
- Vid stationsområdet passerar oskyddade trafikanter järnvägen i plan för att nå perrongen.

Hälsa, säkerhet och risker

Planförslaget

- Ny bebyggelse för verksamheter norr om nuvarande korsning Myntvägen/järnvägen behöver ta hänsyn till trafikbuller och risker kopplade till olyckor på järnvägen och transporter av farligt gods på både järnvägen och väg 70.
- I samband med järnvägsprojektet behöver Trafikverket ta fram riskutredning och bullerutredning till följd av de åtgärder som planeras, särskilt för boende längs Dalstigen och Kungsvägen. I samband med kommande vägplan för förändringar som berör väg 70 kommer Trafikverket att ta fram riskutredning och bullerutredning. I kommande detaljplan(er) kommer dessa frågor hanteras utifrån Trafikverkets utredningar.
- Det planlagda skyddområdet ”SKYDD” mellan Säterbostäders bostadshus och det planlagda industriområdet i kv Fabriken utgår och Stationsgatan bibehålls. Nuvarande verksamhet på fastigheten Fabriken 6 är inte störande för omgivningen. För att säkerställa att framtida verksamhet inte medför störningar för omgivningen behöver detaljplanen för kv Fabriken ändras så att markanvändningen enbart omfattar verksamheter som inte får vara störande för omgivningen.

Nollalternativ

- Skyddsområde anläggs mellan Säterbostäders boastadhus och industrivarteret (kv Fabriken).

Pågående markanvändning

- Ingen förändring gentemot dagens situation.

Riksintressen

Planförslaget

- Planförslaget möjliggör ett genomförande av Trafikverkets kapacitetshöjande åtgärder på riksintresset för järnväg (Dalabanan) för en förbättrad funktion hos järnvägen. Planförslaget skapar bättre förutsättningar för att nå järnvägsstationen för resande med tåg på riksintresset för järnväg. Sammantaget innebär planförslaget positiva förändringar för riksintresset Dalabanan.
- Planförslaget innebär förändring av utformningen av väg 70 (riksintresse) genom stängning av nuvarande korsning vid Östra Långatan/ Myntvägen, som ersätts med ny trevägskorsning alternativt cirkulationsplats lite längre söderut samtidigt som vägen smalas av till en körfil i vardera riktningen vid korsningen. Lämplig utformningen av väg 70 ska studeras närmare i samarbete med Trafikverket. Nyttjandet av väg 70 (riksintresse) bedöms dock inte påtagligt försvåras av föreslagna åtgärder.
- Planförslaget förbättrar åtkomsten och tillgängligheten till riksintressena för naturvård och friluftsliv i Säterdalen och ökar möjligheterna för oskyddade trafikanter att ta del av och nyttja riksintressena via det nya gång- och cykelstråk och stadsrum som skapas mellan centrum, Säterdalen och järnvägsstationen.
- Riksintresset för kulturmiljövård bedöms inte påverkas negativt.

Planförslaget minskar kontrasterna mellan den småskaliga trästaden (riksintresset för kulturmiljövård) och det storskaliga infrastrukturstråket som väg 70 och järnvägen tillsammans utgör genom att väg 70 smalnas av och möjliggör en bättre kontakt mellan trafikanter på väg 70 och Sätters trästad. Infrastrukturen anpassar sig på så vis till den urbana miljön och den humana skalan. Då förändringar i den byggda miljön och den allmänna platsen närmast väg 70 och järnvägen syftar till att förbättra gestaltningen av trästaden mot väg 70 och järnvägen bedöms planförslaget inverka positivt på riksintresset för kulturmiljövård.

Nollalternativ

- Nollalternativet innebär att Myntvägen kan stängas vid järnvägen, men detaljplanelagd gång- och cykeltunnel under järnvägen ligger på fel ställe för passage av järnvägsanläggningen. Varken uppgång från tunnelpassagen till plattformen vid stationen eller från tunnelpassagen vid Myntvägen kan anläggas utan detaljplaneändring, vilket innebär att Trafikverkets kapacitetshöjande åtgärder på riksintresset för järnväg (Dalabanan) inte kan genomföras, vilket får negativa konsekvenser för järnvägens funktion.
- Nollalternativet innebär inga förändringar för övriga riksintressen.

Pågående markanvändning

- Pågående markanvändning innebär att Trafikverkets kapacitetshöjande åtgärder på riksintresset för järnväg (Dalabanan) inte kan genomföras, vilket får negativa konsekvenser för järnvägens funktion.
- Pågående markanvändning innebär inga förändringar för övriga riksintressen.

Övrigt

Planförslaget

- Planförslaget innebär att Säterbostädens parkeringsplatser på kommunal mark helt eller delvis tas i anspråk för annan markanvändning. Detta hanteras separat.

Mellankommunala frågor

Planförslaget

- Planprogrammet möjliggör ett genomförande av Trafikverkets kapacitetshöjande åtgärder på riksintresset för järnväg (Dalabanan) för en förbättrad funktion hos järnvägen samt förbättrar förutsättningar för att nå järnvägsstationen. Förslaget möjliggör även anläggande av busshållplats för regionala bussar i anslutning till väg 70. Detta stärker möjligheterna till arbetspendling över kommungränsen.
- Stationsområdets gestaltning och utformning av ytor för gående och cyklande samt förbättrad situation för hämtning och lämning med bil och möjlighet till busshållplats bidrar till främjande av pendling och övrigt tågresande.

Nollalternativ

- Nollalternativet innebär att gång- och cykeltunnel anläggs under väg och järnväg i ett östligare läge, vilket innebär att den inte kan ansluta till eventuell busshållplats på väg 70 och att det är svårt att tillskapa en tillgänglighetsanpassad anslutning för gående och cyklande mot järnvägsstationen. Alternativet innebär ingen förbättring av möjligheter till arbetspendling.

Pågående markanvändning

- Ingen förbättring av möjligheter till arbetspendling.

Pågående kommunala projekt

Planförslaget

- Planförslaget skapar goda förutsättningar för att genomföra *utvecklingsprojekt i Säterdalen* genom att knyta Säterdalen närmare centrum genom ett stärkt stråk för oskyddade trafikanter mellan Säterdalen och centrum liksom Säterdalen och järnvägsstationen. Gång- och cykeltrafik mellan centrum och Säterdalen kan nyttja gång- och cykeltunnlarna under väg 70 och järnvägen. I etapp 1 kan cykeltrafik nyttja hiss från gångtunnelns södra entré upp till Järnvägsgatan.

Nollalternativ

- Gång- och cykeltunnlarna under järnvägen och väg 70 strax öster om korsningen vid centrum kan potentiellt bidra till bättre förutsättningar för att genomföra projekt i Säterdalen men medför inte att Säterdalen och centrum sammanbinds genom ett tydligt stråk och siktlinje på det sätt som sker i planförslaget.

Pågående markanvändning

- Ingen påverkan på pågående projekt.

BEHOV AV MILJÖBEDÖMNING ENLIGT MILJÖBALKEN

Om en detaljplan kan antas medföra en betydande miljöpåverkan så ska kommunen enligt 4 kap 34 §) plan- och bygglagen och 6 kap 9–19 §§ miljöbalken göra en miljöbedömning. För varje detaljplan är det nödvändigt att avgöra om miljöbedömning behövs, d.v.s. om detaljplanens genomförande kan antas innebära betydande miljöpåverkan. Bedömning om sådant behov föreligger görs genom en så kallad undersökning enligt 6 kap 5–6 §§ miljöbalken.

Detaljplan(er) för etapp 1

Ett genomförande av en eller flera detaljplaner för etapp 1 av planförslaget antas inte medföra betydande miljöpåverkan. Således föreligger inget behov av miljöbedömning enligt 6 kap 9–19 miljöbalken. Förändringarna berör huvudsakligen enbart allmän platsmark och utformningen av den. Berörda riksintressen bedöms inte påverkas påtagligt negativt.

Trafikverkets åtgärder inom sin fastighet för järnvägsändamål kan komma att medföra sådana förändringar av bullernivåer och risker vad gäller transporter av farligt gods. Detta kan komma att medföra betydande miljöpåverkan. Trafikverkets utredningar kommer i sådant fall att utgöra underlag till detaljplanen.

Detaljplan(er) för etapp 2

Ett genomförande av en eller flera detaljplaner för etapp 2 av planförslaget bedöms eventuellt kunna antas medföra betydande miljöpåverkan. Således kan ett behov föreligga av miljöbedömning enligt 6 kap 9–19 Miljöbalken.

Etapp 2 innebär bl.a. att väg 70 smalnas av samtidigt som den befintliga anslutningen från Säters centrum till väg 70 flyttas från Östra Långgatan till Grängsgatan. Detta kan leda till ökad bullerpåverkan på vissa bostäder på södra sidan av väg 70. Miljöbedömningar för en ombyggnation av statlig infrastruktur (t.ex. ny eller ändrad anslutning) görs normalt inom ramen för en vägplan genom upprättande av en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). När detaljplan upprättas för nämnda förändringar på väg 70 kommer detta sannolikt ske genom samordnad planprocess, vilket innebär att vägplanens MKB utgör underlag även för detaljplanen. Om detaljplan för förändring av väg 70 föregår arbetet med vägplan kan upprättande av MKB krävas i detaljplanearbetet.

FORTSATT PLAN- OCH UTREDNINGSGARBETE

Detaljplaner

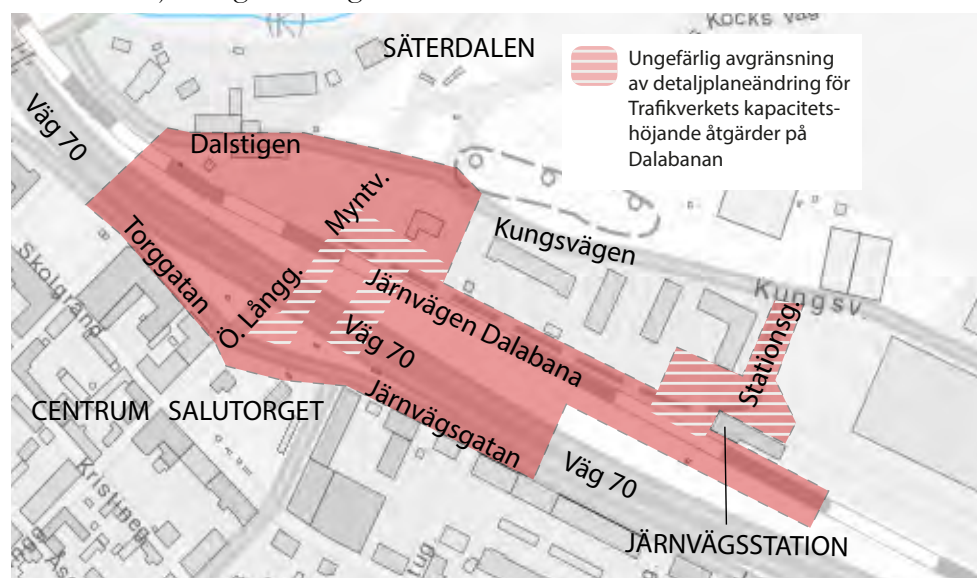
Analysen av behov av förändringar av gällande detaljplaner redovisas uppdelat på två fokuspunkter:

- Korsningen med väg 70 och järnvägen vid centrum
- Järnvägsstationen

Korsningen med väg 70 och järnvägen vid centrum

För korsningen gäller:

- Detaljplan för genomfart Säter med riksväg 70, järnvägen och angränsande områden, laga kraft 2003-02-10 (plannr. 1621S). Genomförandetiden har gått ut. Denna detaljplan omfattar även området norr om järnvägen med gamla bensinstationen.



Området gränsar i söder till Säters innerstad som är kulturmiljö av riksintresse.

Behov planändringar

Detaljplan för genomfart Säter med riksväg 70 kan behöva ändras vad gäller:

- Det planlagda tunnelläget är inte längre aktuellt, utan måste ersättas av ett läge längre väster ut. Kommunen har ambition att knyta samman Säters innerstad via Salutorget mot Säterdalens entré.
- Möjligheterna för gående och cyklande att på ett attraktivt, säkert och tillgängligt sätt nå planerad tunnel måste säkerställas på respektive sida av tunnelöppningen. Detta kan innebära behov av planändring av allmän platsmark söder och norr om blivande tunnel.
- Avgränsningen mellan parkmark (PARK) och kvartersmark för parkering (P) på norra sidan av järnvägen kan behöva ses över. Möjligheterna att uppförande av byggnader för någon form av verksamheter i stället för parkering bör provas.
- I gällande detaljplan är delar av kommunens mark planlagd för järnvägstrafik (T1). Denna mark bör planläggas som allmän plats för att eventuellt möjliggöra anläggande av busshållplats för regionala bussar i anslutning till riksväg 70.

Järnvägsstationen

I anslutning till järnvägsstationen gäller följande detaljplaner:

- *Detaljplan för genomfart Säter med riksväg 70, järnvägen och angränsande områden, laga kraft 2003-02-10 (plannr 1621S).* Genomförandetiden har gått ut. Denna detaljplan omfattar järnvägsanläggningen samt f.d. stationshuset, som är planlagda för järnvägstrafik (T1). I enlighet med befintliga förhållanden är området längsmed järnvägens norra sida planlagt för gång- och cykelväg och området väster om och norr om stationsbyggnaden är planlagt som lokalgata. I anslutning till östra sidan av kvarteret Fasaden är ett skyddsområde utlagt över den befintliga Stationsgatan. Befintliga parkeringsplatser i anslutning till sydöstra delen av kvarteret Fasaden är planlagt för bostadsändamål, parkering.

- Ändring av stadsplan för kvarteret Fasaden i Säter, laga kraft 1968-11-27 (plannr 1233L). Genomförandetiden har gått ut. Kvarteret är planlagt för bostadsändamål, friliggande hus i två våningar.

I anslutning till stationsområdet gäller:

- *Detaljplan för industrihuset, del av Fabriken 6, laga kraft 2014-01-10 (plannr 1652L).* Genomförandetiden gäller fram till 2024-01-10. Området är planlagt för industri och på marken närmast stationsområdet får byggnad inte uppföras. På ett mindre område närmast befintliga Stationsgatan ska planerade träd och buskar finnas (n1).

Behov planändringar

- Området närmast den norra mynningen av den nya gångtunneln till plattformen måste planändras för att ge utrymme för kommunikationsmöjligheter för gående att nå omgivande marknivåer. Idag är området planlagt för lokalgata/vändplan.
- Angöring för biltrafik och kollektivtrafik behöver säkerställas liksom för parkeringsplatser.

Övriga behov av planändringar

- Kommunen och Säterbostäder ska utreda eventuellt behov av nya parkeringsplatser utanför Säterbostäders fastighet Fasaden 11.
- Ändring av regleringen av markanvändningen av fastighet Fabriken 6 till verksamheter som inte är störande för omgivningen för övervägas.

Fördjupad översiktsplan

I det pågående arbetet med fördjupningen av den kommunövergripande översiktsplanen för Säters tätort behöver planprogrammets ställningstaganden sättas i ett större sammanhang sett till hela tätorten. Stråk och kopplingar, trafik och infrastruktur liksom markanvändning, stadsbild och gestaltningen av stadsrummet behöver kopplas samman med motsvarande frågor för angränsande delar av tätorten, t.ex. med Säters centrum, där Salutorget och den

anslutande gång- och cykeltunneln under vägen och järnvägen är en naturlig länk. Målpunkter och rörelsemönster, med olika färdmedel, behöver ses till tätorten som helhet. Planprogrammet utgör på så vis ett underlag till arbetet med fördjupningen av översiktsplanen.

Behov av vägplan

För de delar av etapp 2 som innebär en avsmalning av väg 70 och en flytt av anslutningen till väg 70 från Östra Långgatan till Grängsgatan samt anläggande av regionala busshållplatser behöver en vägplan tas fram. Vägplanen bör ta ett något större grepp på väg 70 genom Säter för att sätta avsmalningen i sitt sammanhang till de närmaste korsningarna på väg 70. Sträckan fram till korsningen väg 70/Smedjebacksvägen bör inkluderas med tanke på den bristfälliga utformning som korsningen har redan idag.

Samordnat planförfarande enligt 5 kap 7a § plan- och bygglagen kan tillämpas om vägplan och detaljplan för samma område tas fram parallellt.

Trafikutredning och parkeringsutredning

För att studera konsekvenserna av planprogrammets förändringar djupare samt föreslå åtgärder för att komma tillrätta med eventuella problem kopplat till t.ex. kapacitet för biltrafik, tillgänglighet för oskyddade trafikanter och trafiksäkerhet för alla trafikslag kommer en trafikutredning att tas fram. Trafikutredningen bör bl.a. hantera trafik och förändringar på Dalstigen, Kungsvägen, Smedjebackskorsningen, Torggatan-Järnvägs-gatan, kring Salutorget, Grängsgatan, övriga gator i centrum, tillgängligheten till butiker i centrum samt variationer i trafikflöde t.ex. vid evenemang.

För att göra en översyn av nuvarande parkeringsplatser, identifiera framtida behov samt ge förslag på förändringar kommer en parkeringsutredning att tas fram.

PM

KUNGSVÄGEN DAGVATTENHANTERING - SÄTER

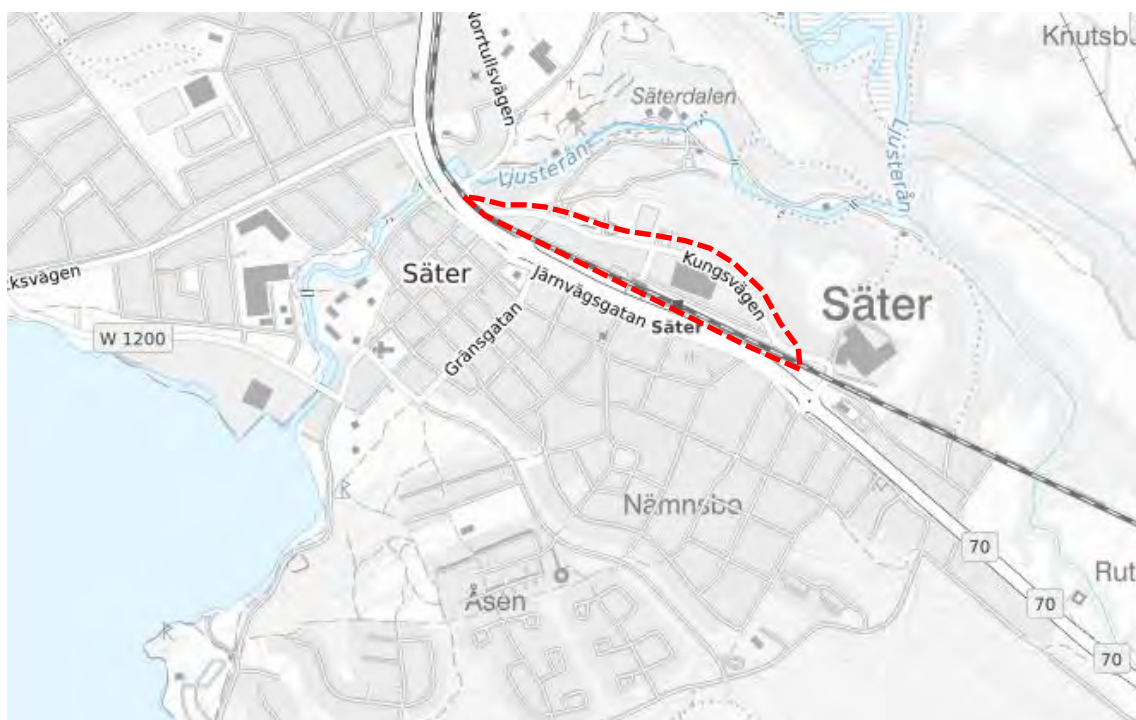


KAPACITETSUTREDNING
2020-10-09

1 INLEDNING

Tyréns har fått i uppdrag av Sätters kommun att projektera och dimensionera dagvattenledningsnät i området längs Kungsvägen (Figur 1). Utredningsområdet ligger norr om järnvägen i tätorten Säter. Bebyggelse i området utgörs av verksamhetslokaler, flerfamiljshus och villabebyggelse. Det befintliga ledningsnätet har utlopp i slänter och gamla gruvhål vilket är problematiskt eftersom marken i området är erosionsbenägen. Syftet med det nya dagvattensystemet är att uppnå ett system som på ett kontrollerat sätt släpper dagvatten i en punkt som tar bort erosionsproblematiken.

I uppdraget ingår att ta fram systemhandlingar samt en rapport som beskriver metod, resultat och resonemang kring dimensioneringen. Arbetsmetodiken för dimensioneringen utgår från Svenskt Vattens publikation P110 (Svenskt Vatten 2016).



Figur 1. Översiktskarta där utredningsområdet är markerat i rött.

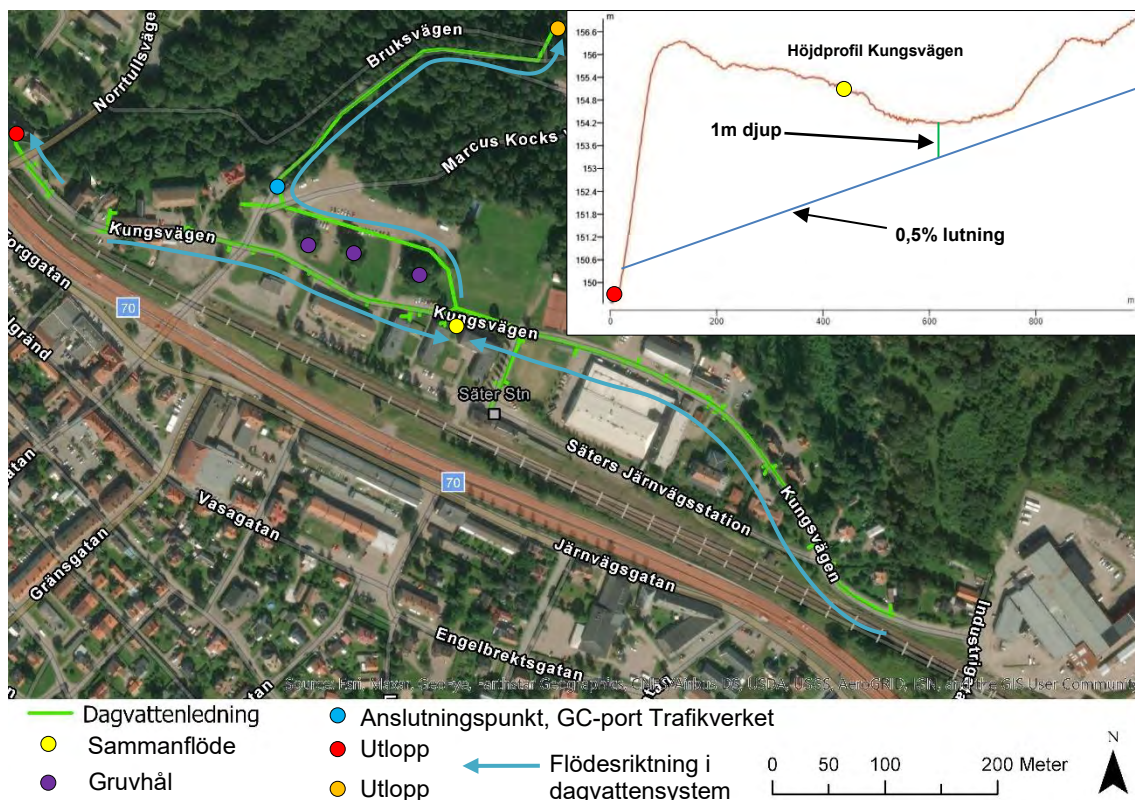
2 PROJEKTERAT LEDNINGSNÄT

2.1 LEDNINGSNÄT

I Figur 2 visas det projekterade dagvattenledningsnätet. Projekteringen av ledningsnätet har utgått från topografin i området. Detta för att minimera behovet av schaktning vid byggnation. Dagvattenledningarna anläggs i huvudsak längs Kungsvägen där påkoppling sker via serviser. Större delen av området avvattnas mot en punkt som ungefär motsvarar Kungsvägens mittpunkt, vilket illustreras av den gula punkten i Figur 2. Pilarna i Figur 2 visar hur flödesriktningen i dagvattensystemet följer den generella lutningen på Kungsvägen. Efter sammanflödet avleds dagvattnet norrut mot ett utlopp i Ljusterån nere i Säterdalen som är markerat med orange punkt i Figur 2.

Vid den sista ledningssträckan ned mot Ljusterån lutar marken kraftigt. Fallet på ledning uppgår där till 22,8%.

I systemets västra del finns en höjdrygg vilket är anledningen till att en mindre ledningssträcka avvattnas västerut mot dammen vid den röda punkten i Figur 2. Schakten hade blivit kring 6 meter djup vid höjdryggen om hela kungsvägen hade haft utloppspunkten i dammen väster om området vid den röda punkten, se Figur 2. I Figur 2 presenteras även en längdsektion för Kungsvägen där en lutning på 0,5% representeras med blå linje. Den gröna linjen i profilen markerar ett djup på 1 meter i lågpunkten vid Dalform. I höjdprofilen framgår tydligt hur omfattande schaktningen hade varit om ledningarna endast hade dragits längs med Kungsvägen.



Figur 2. Projekterat dagvattenledningsnät tillsammans med höjdprofil (väst-östlig riktning) över Kungsvägen. Notera skalorna i höjdprofilen vilket ger en överdriven bild av höjdskillnader.

2.2 UTLOPP I LJUSTERÅN

Ledningssträckan längs Myntvägen lutar kraftigt vilket leder till höga flödes hastigheter. För att undvika ett för hastigt utflöde bör flödedämpning tillämpas för att bromsa upp flödet. Detta kan utföras genom att antingen släppa dagvattnet i Ljusterån med flödesdämpning av typ block kring utloppet. Alternativ släpps dagvattnet i slänten ner mot Ljusterån på en flödesdämpning av typ block eller gabionmadrasser. För det senare alternativet bör även slänten kring flödesdämpningen och nedströms utloppet erosionsskyddas.

2.3 PLANERAD GC-PORT TRAFIKVERKET

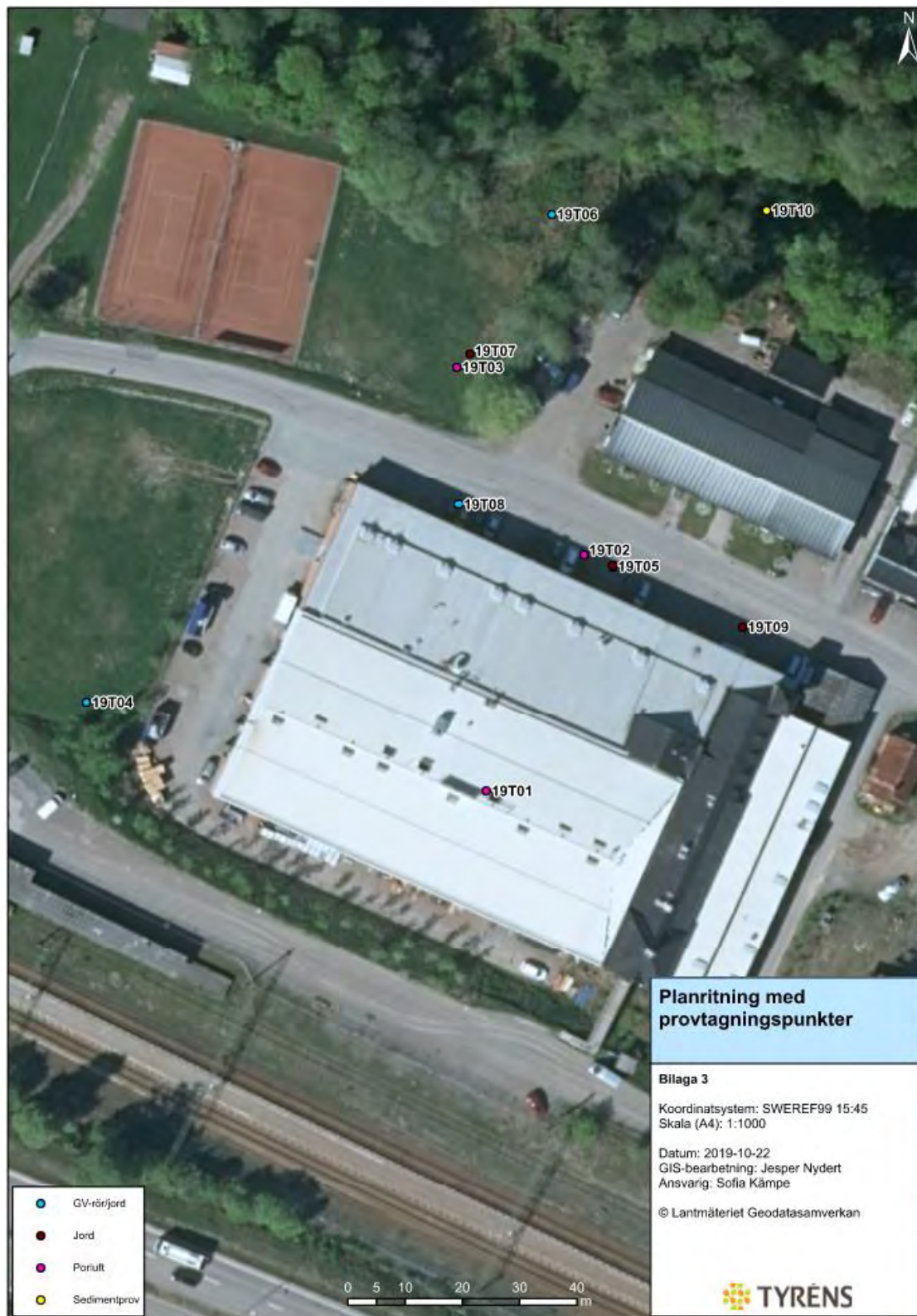
I korsningen mellan järnvägen och riksväg 70 planerar Trafikverket att anlägga en planskild GC-port under riksväg 70 och järnvägen. GC-portens dagvatten kommer tas emot av Sätters kommun. Idag finns en befintlig GC-port vars dagvatten pumpas söderut till det befintliga dagvattnet. I framtiden föreslås istället att dagvattnet avleds norrut mot det planerade dagvattensystemet. Avledningen kan ske via pumpning från GC-porten upp till systemet. Men det skulle även kunna avledas norrut med självfall och ansluta till det planerade dagvattennätet. Detta skulle i så fall ske via schaktfri metod där anslutningspunkten presenteras med en blå punkt i Figur 2. Schaktfri metod med självfall är att föredra då en pumpstation med kringliggande omkostnader kan undvikas.

2.4 GEOTEKNISKA OCH GEOHYDROLOGISKA FÖRUTSÄTTNINGAR

För att utföra en schaktfri metod behöver det utredas om berg finns i området. Enligt de borrhöror som tagits längs järnvägen av Atkins till systemhandling för mötesspår i Säter påträffas ej berg. Dock påträffa höga grundvattennivåer. Jordarten tycks bestå främst av sand och grus som övergår till Silt.

Tyréns mätte grundvatten i projektet "Fortsatta utredningar Säter fd väveri" och borrade som djupast 5,9 meter utan att få indikation om berg. I projektet redovisas tre mätpunkter enligt Figur 3 nedan.

De tre grundvattenrören 19T04, 19T08 och 19T06 hade vid provtillfället grundvattennivåerna 0,6 m, 3,7 m och 5,2 m under marknivå. Grundvattennivån är alltså hög kring järnvägen men avtar sedan ner mot säterdalen. I utredningen drogs slutsatsen att det troligen handlar om ytliga magasin av grundvatten som uppstår i jordlagret av sand och grus som hålls kvar av det underliggande jordlagret av silt.

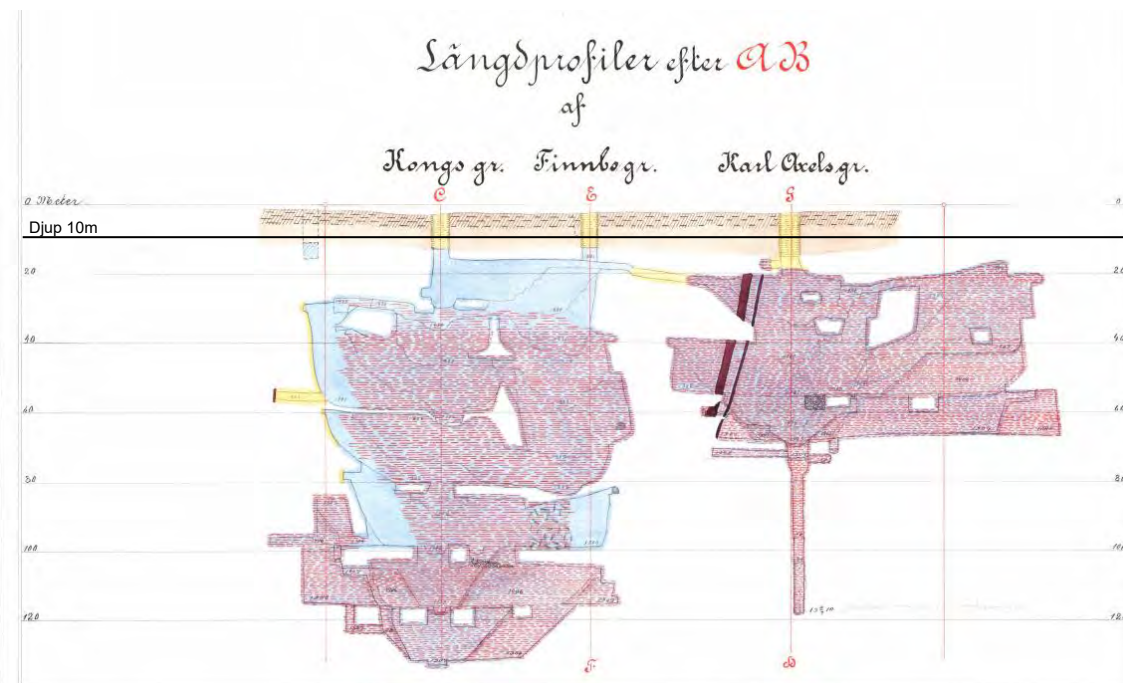


Figur 3. Redovisning av grundvattenrör där grundvattennivåer har mätts av Tyréns.

Enligt SGU:s karta över jorddjup (Figur 4) varierar jorddjupet till berg mellan 10-30 m. Detta är relativt grova uppskattningar och det finns risk att grundare berggrund kan förekomma lokalt. Det finns tre gruvhål utmarkerade med lila punkter i Figur 2. Ritningar för gruvhålen har hämtats från SGU:s arkiv och redovisas i Figur 6. Utifrån profilen ses att berg påträffas på djup större än 10 m.



Figur 4. Jorddjupskarta, SGU.



Figur 5. Höjdprofil av gruvhålen, hämtat från SGU:s arkiv.

Utifrån det underlag som presenterats ovan är det sannolikt att en schaktfri metod är genomförbar. Förekomsten av berg verkar inte vara ett problem men grundvattennivån uppskattas variera i området. Vid detaljprojektering rekommenderas att genomföra en geoteknisk undersökning för att säkerställa förutsättningarna avseende geologi och grundvattennivåer. Strömningsavskiljande lager kan vara aktuellt för att inte kringfyllnad och ledningsbädd ska leda till grundvattensänkning.

3 BERÄKNINGAR

3.1 FLÖDEN

För dimensionering av dagvattensystemet har dagvattenflöden beräknats. Området har delats upp i ett antal tekniska avrinningsområden vilket möjliggör beräkning av den gradvisa ökning av flöde som sker i systemet, se Figur 6. Uppdelningen är kopplad till topografi och nedstigningsbrunnar, och flödet kommer öka via påkopplingar av serviser och rännstensbrunnar. Notera att avrinningsområde 12 avser ytan som avvattnas till Trafikverkets planerade GC-port där dagvattnet föreslås avledas norrut med självfall alternativt pumpning.



Figur 6. Avrinningsområden för beräkning av dimensionerande dagvattenflöden och dimensionering.

Vid flödesberäkningarna har rationella metoden i kombination med Dahlströms ekvation använts enligt Svenskt Vatten. Beräkningarna tar hänsyn till delavrinningsområdenas area, markanvändning och rinntid. Markanvändning har karterats utifrån ortofoto och korresponderade avrinningskoefficienter har hämtats från Svenskt Vattens publikation P110. I Tabell 1 redovisas delavrinningsområdenas områdestyper och i Tabell 2 använda avrinningskoefficienter.

Tabell 1. Ytkartering för respektive tekniskt avrinningsområde samt avrinningskoefficienter.

Typ av yta	Area (m ²)											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Vägyta	660	730	840	510	3260	3630	830	3370	1260	660	810	800
Grusyta	0	960	0	690	1840	0	0	0	1640	860	550	0
Takyta	200	320	700	1000	6870	1150	470	1030	0	1610	280	0
Grönyta	180	3100	1350	3950	7540	4350	1750	3450	1030	3420	1170	2500
Tot:	1040	5110	2890	6150	19510	9130	3050	7850	3930	6550	2810	3300

Tabell 2. Använda avrinningskoefficienter.

Typ av yta	Vägyta	Grusyta	Takyta	Grönyta
ϕ_v	0,8	0,4	0,9	0,1

Dimensionerande återkomsttid för regn har valts till 5 år för fylld ledning, vilket motsvarar minimikravet för tät bostadsbebyggelse enligt Svenskt Vattens publikation P110. Regnvolymen har klimatjusterats med en faktor 1,25. Dimensionerande varaktighet för regnet (rinntid) har bedömts till 10 minuter då området har en begränsad utbredning och ger ett snabbt avrinningsförlopp.

I Tabell 3 redovisas beräknade dagvattenflöden från respektive delavrinningsområde, samt det totala/dimensionerande flödet. Då flödet i varje delsträcka påverkas av flödena från avrinningsområden uppströms utgörs det dimensionerande flödet av det ackumulerade flödet.

Tabell 3. Beräknade flöden och de avrinningsområden som bidrar till det dimensionerande flödet. Norra avrinningsområdet avser den totala ytan som avvattnas norrut till Säterdalen.

	Tekniskt avrinningsområde												Norra
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Flöde från delavrinningsområde (l/s)	16	36	33	45	230	100	29	90	40	60	28	20	700
Dimensionerande flöde (l/s)	16	52	85	130	360	460	219	190	100	60	28	44	724
Uppströms delavrinningsområden	-	1	1-2	1-3	1-4	1-6	8-10	9-10	10	-	-	-	1-10, 12

3.2 DIMENSIONER

Ledningsdimensioner har beräknats med Colebrook-Whites ekvation. Utifrån dimensionerande flöde, ledningens lutning och råhetstal beräknas erforderlig ledningsdimension. Om dimensionerande flöde översteg 80% av ledningens kapacitet valdes närmast större standarddimension, vilket rekommenderas i Svenskt Vattens publikation P110. I Figur 6 redovisas beräknad ledningsdimension för huvudledning uppdelat på avrinningsområde. För varje lednings dimension, se ritning R-51-1-001, -002, -003, -004 och -005. Det kan förekomma olika dimensioner inom ett och samma avrinningsområde. Ledningen från GC-porten har dimensionerats för ett 20 års-regn med varaktighet 5 minuter då Trafikverket ställer högre krav på dimensionering. En 315 mm ledning med 1 % lutning har en kapacitet på 128 l/s vilket innebär att det finns utrymme för framtida påkopplingar.

Tabell 4. Dimensioner för dagvattenledning inom respektive avrinningsområde. Norra avrinningsområdet avser ledningen som går längs Myntvägen ned i Säterdalen.

	Tekniskt avrinningsområde												Norra
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Dimension	200	315	400	400	600	800	500	500	400	315	250	315	800
Material	PP	PP	PP	PP	BTG	BTG	BTG	BTG	PP	PP	PP	PP	BTG

PM DAGVATTEN

UPPDRAG Detaljplaner för mötesspår i Sätters tätort	UPPDRAGSLEDARE Yvonne Seger	DATUM 2021-04-09 2021-09-24 förtydligande
UPPDRAGSNUMMER 30004087	UPPRÄTTAD AV Andreas Sandwall Elin Orell (förtydligade MKN)	GRANSKAD AV Malin Källgården

Inledning

Bakgrund och syfte

På uppdrag av Sätters kommun har Sweco fått i uppdrag att ta fram ett PM Dagvatten i samarbete med arbete kring detaljplaner för mötesspår i Sätters tätort. Detaljplanen omfattar arbeten i och kring två planskilda passager i anslutning till Sätters station. PM:et syftar till att beskriva recipienten för dagvatten, samt bedöma risken att negativt påverka gällande miljökvalitetsnormer (MKN). I bedömningen görs en analys av föroreningsbelastningen från detaljplanen före och efter exploatering.

I samband med länsstyrelsens granskning av detaljplanen framhöll länsstyrelsen i yttrande 2021-08-26 följande:

”Enligt dagvattenutredningen, som baseras på modellering, kommer belastningen av kväve, kvicksilver, PAH16 och benso(a)pyren att öka. Det finns osäkerheter med modelleringen, men icke-försämringskravet innebär att inga verksamheter som påverkar möjligheten att följa MKN för vatten negativt eller äventyrar möjligheten att följa MKN för vatten får genomföras. Även om kvicksilverbelastningen från planområdet är marginell i förhållande till den atmosfäriska depositionen av kvicksilver får planområdet inte försämr situationen i recipienten Ljusterån (WA47955892). Benso(a)pyren har uppmätts i Ljusterån, och halterna är under gränsvärdet men eftersom modelleringen uppskattar att belastningen av benso(a)pyren kommer att öka finns det en risk att dagvatten från planområdet påverkar MKN negativt. Detta påverkar vikten av att anlägga dagvattenreningsåtgärder inom planområdet som innebär att MKN för vatten kan följas.”

PM Dagvatten har därefter förtydligats/kompletterats vad gäller beskrivningen av modellerad belastning av kväve, kvicksilver, PAH16 och benso(a)pyren i dagvattnet och vad gäller bedömning av planens inverkan på möjligheten att följa miljökvalitetsnormen (MKN) för vatten (se Tabell 4 med tillhörande text).

Underlag

Följande underlag och källor ligger till grund för utredningen:

- Koncept planbeskrivning detaljplan för mötesspår i Sätters tätort samt parkering och service i kv. Tuskaftet med flera, 2020-12-21
- Skiss Detaljplan 2020-11-13
- Sammanställning av provtagning förorenad mark, Tyréns 2020-10-29
- PM Kungsvägen Dagvattenhantering, Tyréns 2020-10-09
- Dagvattenstrategi för Sätters kommun antagen 2020-06-11
- Avstämning kring PM Dagvatten 2021-02-18

Riktlinjer

Dagvattenstrategi – Sätters kommun

Dagvattenstrategin (Sätters kommun, 2020) togs fram för att underlätta kommunens arbete med att skapa en långsiktigt hållbar och klimatanpassad dagvattenhantering. Strategin fokuserar på miljömässiga, ekonomiska och sociala behov som behöver tillgodoses.

Strategin syftar till att ge tydliga ramar för hur dagvattenfrågor ska hanteras i planering och genomförande och ge en samsyn kring dagvattenhantering inom kommunen. Målet är att dagvattenstrategin främst ska kunna tillämpas vid nyexploatering, samt vid om- och tillbyggnad. Arbetet ska bedrivas systematiskt och fokuserar på ett antal teman som presenteras nedan:

- Framtidssäkra och minimera risker
- Dagvattenhanteringen ska anpassas till ett förändrat klimat och utformas så att skada på byggnader, anläggningar, miljö och människor minimeras.
- Skydda vattentäkter och övriga recipienter

Dagvatten ska hanteras på det sätt som är mest lämpligt på respektive plats med hänsyn till dagvattnets föroreningshalt och recipienternas känslighet.

- Dagvatten som resurs

Dagvatten ska användas som en resurs för att skapa attraktiva stadsmiljöer där vattnet får en självklar plats och är en del i samhällets kretslopp.

- Samordnad dagvattenhantering och ökat engagemang

Dagvattenfrågan ska samordnas i en tydlig process från tidiga planeringsskeden via genomförande till drift och underhåll där alla berörda aktörer känner till sitt ansvar och sin roll.

Miljökvalitetsnormer för ytvatten

Miljökvalitetsnormer för vattenförekomster fastställs med stöd av 5 kap. miljöbalken, enligt vattenförvaltningsförordningen och Havs- och vattenmyndighetens föreskrift HVMFS 2019:25. Miljökvalitetsnormer för ytvattenförekomster ska fastställas för Ekologisk status samt för Kemisk status. Miljökvalitetsnormerna beskriver den önskade vattenkvaliteten för en vattenförekomst och tidpunkten för när den senast ska uppnås. Målet är att minst god status ska uppnås i samtliga vattenförekomster. För att fastställa miljökvalitetsnormer ska det först ske en statusklassning av berörd vattenförekomst. Statusklassningen är uppbyggd av olika kvalitetsfaktorer och de kan i sin tur bestå av olika parametrar. Tillståndet i vattenförekomsterna ska inte försämrats, det så kallade kravet på icke försämring (enligt förordning 2015:516). Miljökvalitetsnormerna (MKN) för vattenkvalitet gäller för vattenförekomsten som helhet.

Eftersom planen inte ligger i direkt anslutning till recipienten bedöms eventuell påverkan avseende ekologisk status på de fysikalisk-kemiska kvalitetsfaktorerna näringsämnen och särskilt förorenande ämnen (SFÄ). Bedömning av kemisk status baseras på prioriterade ämnen. Det är dessa kvalitetsfaktorer som bedöms kopplas till påverkan från dagvatten från detaljplaneområdet.

Krav för rening av dagvatten

I dagsläget finns det inga nationellt fastställda gränsvärden för föroreningshalter i dagvatten. Bedömningar av dagvattenkvalitet och utsläppspåverkan på recipienter görs från fall till fall utifrån referensvärden och bedömningar av recipientens känslighet. Som referens för föroreningshalter används idag, om det inte finns recipientspecifika gränsvärden, oftast ett av två riktvärden för dagvattenutsläpp. Dessutom har många kommuner antagit riktlinjer där man istället för riktvärden, antagit ett fördröjningskrav i renande syfte. Exempelvis Stockholm har ett fördröjningskrav på 20 mm. Genom att skapa dessa magasinvolymen finns möjlighet att fördröja och rena en stor andel av alla regn på årsbasis. På så vis kan en stor andel föroreningar i dagvattenutsläppen reduceras.

Riktvärdesgruppens riktvärden

Riktvärdesgruppen tog under 2009 fram riktvärden för föroreningar i dagvatten som fungerar som en indikator på om rening av dagvatten är nödvändigt. Reningen förutsätts göras med bästa möjliga teknik, till en rimlig kostnad och ha målsättningen att åtgärderna leder till att föreslagna riktvärden inte överskrids (Riktvärdesgruppen, 2009). Det är viktigt att notera att dessa riktvärden aldrig antagits till något styrdokument, men de återkommer ofta i dagvattenpolicyer och liknande dokument och agerar krav för dagvattenrening.

Riktvärdena är indelade i olika nivåer beroende på hur utsläppspunkten för dagvattnet förhåller sig den sjö eller det vattendrag som dagvattnet ska ledas till. Det finns därför riktvärden för direktutsläpp till recipient, utsläpp i delavrinningsområde uppströms recipient och utsläpp för verksamhetsutövare i förbindelsepunkt till ett sammanhängande dagvattensystem. Riktvärdena skiljer sig också åt mellan stora och små sjöar/vattendrag. I detta fall har nivå 2M använts då planområdet utgör ett delavrinningsområde uppströms utsläppspunkt i recipient. Riktvärden för nivå 2M visas i

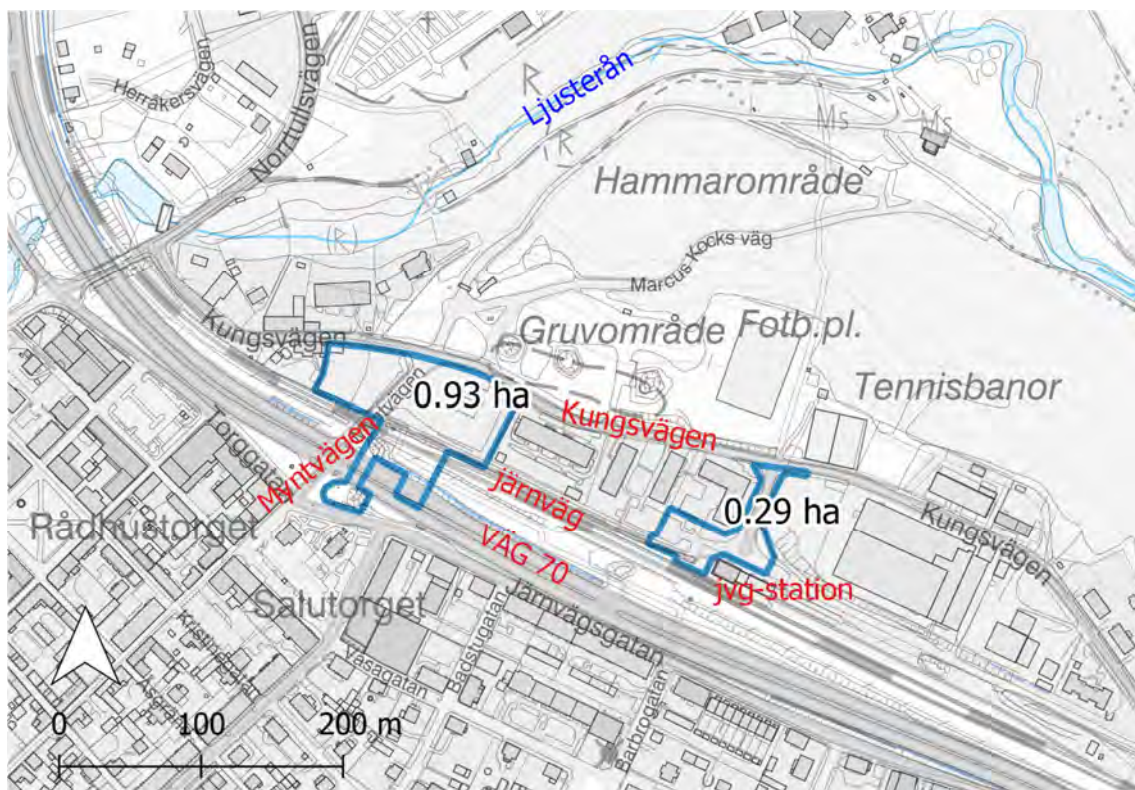
Tabell 1 nedan.

Tabell 1. Föreslagna riktvärden för dagvattenutsläpp. Angivna riktvärden motsvarar utsläpp enligt nivå 2M (Riktvärdesgruppen, 2009).

Ämne	Enhet	Riktvärde 2M
Fosfor (P)	µg/l	175
Kväve (N)	µg/l	2500
Bly (Pb)	µg/l	10
Koppar (cu)	µg/l	30
Zink (Zn)	µg/l	90
Kadmium (Cd)	µg/l	0,5
Krom (Cr)	µg/l	15
Nickel (Ni)	µg/l	30
Kvicksilver (Hg)	µg/l	0,07
Suspenderad substans (SS)	mg/l	60
Olja	mg/l	0,7
Bens(a)pyren	µg/l	0,07

Lokalisering

Planområdet utgörs av två områden i centrala Säter. Dels det västra belägen vid Myntvägens korsning med väg 70 där en GC-port kommer anläggas under järnvägsspåret, dels det östra belägen vid järnvägsstationen där planskild förbindelse till mittenplattformen planeras. I Figur 1 presenteras en lokaliseringsskarta.



Figur 1: Lokaliseringskarta för planområdet. Det västra området är 0,93 ha stort medan det östra är 0,29 ha.

Planens västra del möjliggör anläggande av en gång- och cykelport (GC-port) under både väg 70 och järnvägen, samt iordningställning av parkeringsytor och en servicebyggnad. I syfte att göra plats för GC-porten tas Myntgatan mellan väg 70 och Kungsvägen bort. Parkeringsytor och servicebyggnad kommer att anläggas där det tidigare funnits en bensinstation och en grusparkering. I anslutning till den norra delen av planområdet finns det gamla vattenfyllda gruvhål dit en del av dagvattnet idag leds.

Planens östra del möjliggör en planskild gångförbindelse mellan stationen och mittenplattformen, samt en förlängning av befintlig GC-väg förbi stationshuset.

Parallella projekt som påverkar dagvattenhanteringen

Trafikverkets projektering av mötesspår

I syfte att möta ett framtida ökat transportbehov planerar Trafikverket att anlägga mötesspår vid Sätters järnvägsstation. I samband med detta ska den befintliga plankorsningen mellan Myntgatan och järnvägen stängas och ersättas med en GC-port.

Trafikverkets arbete med projektering av planerade ombyggnationer samt hur dessa ska avvattnas kommer att slutföras efter denna utredning. För ytterligare information om detta hänvisas till Trafikverket och det PM Avvattnings som arbetas fram.

Planerad utbyggnad av nytt dagvattennät

Tyréns har på uppdrag av Sätters kommun tagit fram ett förslag på nytt dagvattennät (Tyréns, 2020) norr om järnvägen. Dagvattennätet ämnar ersätta ett äldre befintligt nät samt ge möjlighet att ansluta dagvatten från GC-porten med självfall, se figur 2.



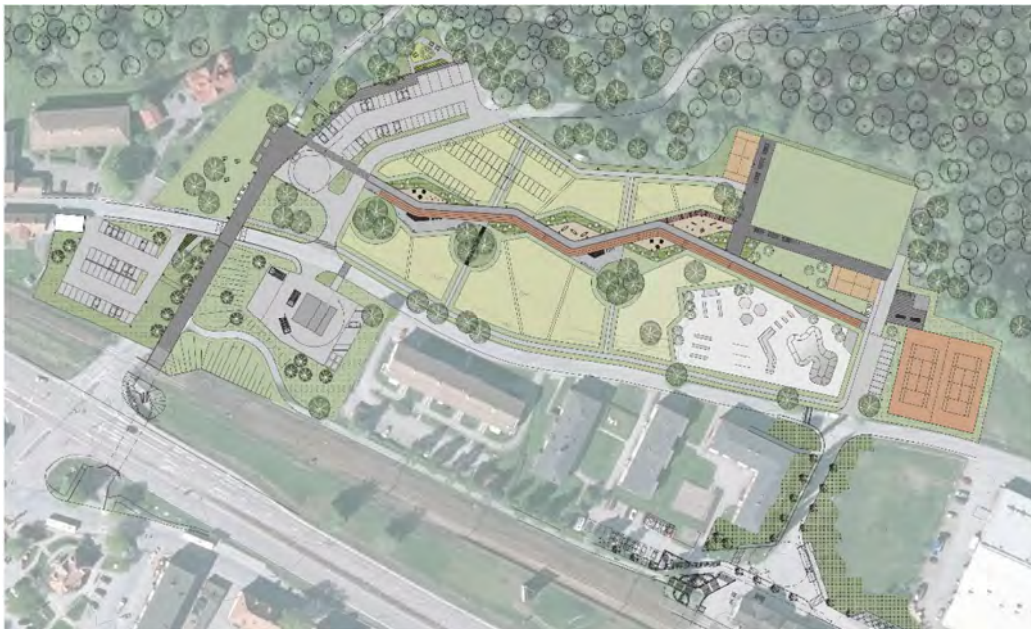
Figur 2. Förslag på nytt dagvattensystem (Tyréns, 2020).

Programhandling Gruvplan

En programhandling är under framtagande för det intilliggande området Gruvplan. Delar av Gruvplan ingår i detaljplaner för mötesspår i Säter. De områden som överlappar är platsen för den rivna bensinstationen, grusparkeringen väster om denna samt den del av Myntvägen som kommer att ersättas med en gång- och cykelväg.

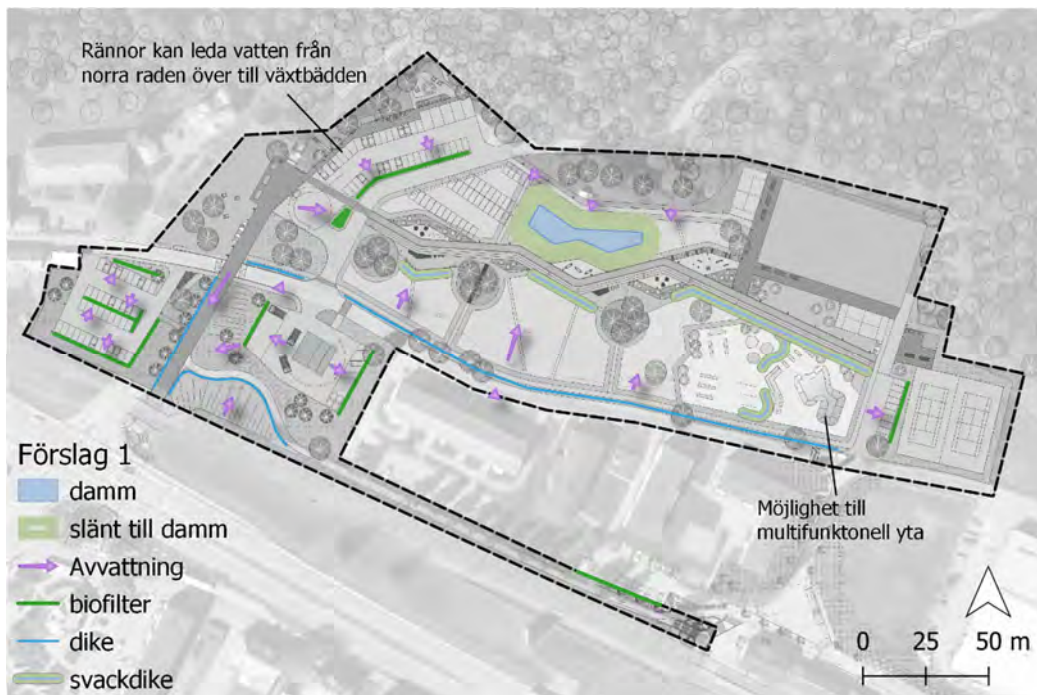
En samrådsversion till programhandling är vid tiden för denna utrednings framtagande ute på internremiss inom kommunen, se figur 3. I förslaget finns dels utrymme att anordna rening av dagvatten från parkeringsytorna i öppet dike eller biofilter. Dels har en möjlighet till samlad rening för dagvatten som avleds via det planerade dagvattennätet identifierats. Den föreslagna platsen ny reningsanläggning behöver dock utredas vidare geotekniskt för att se om förslaget är

genomförbart med tanke på stabiliteten i området. Anläggande av samlad rening förutsätter förutom att ytan kan reserveras för dagvattenhantering även att det planerade dagvattennätet anläggs och att det kan anpassas till reningsanläggningen.



Figur 3. Samrådsversion av programhandling Gruvplan daterad 2021-03-10 (Sweco, 2021).

I den dagvattenuitredning som tagits fram inför samrådsversionen av planhandlingen ges två förslag på systemhandling för dagvatten. I det första förslaget finns samlad rening för det planerade dagvattennätet i form av en damm, se figur 4. I det andra förslaget hanteras endast dagvatten som uppkommer inom Gruvplan och dammen har ersatts av ett svackdike.



Figur 4. Det första av två förslag till dagvattenhantering för Gruvplan i vilket samlad rening för dagvatten görs i en våt damm. I utredningen utgörs det andra förslaget av rening i ett mindre svackdike. (Sweco, 2021)

Förutsättningar

Jordarter och genomsläpplighet

Enligt SGUs jordartskarta utgörs de övre jordlagren i de norra delarna av planområdet av glacial silt och i de södra delarna av sandig morän. Den glaciala silten bedöms av SGU ha låg genomsläpplighet medan den sandiga moränen bedöms ha medelhög genomsläpplighet.

Förorenade områden

Fastigheten där bensinstationen tidigare fanns är sanerad i omgångar. Under hösten 2020 grävdes betongplatta, samt förorenade massor under denna, bort varefter bedömning gjordes att inga restföroreningar kvarlämnats på fastigheten.

Recipient ytvatten

Avledning från planområdet kommer att göras via ledningsnät som mynnar i recipienten Ljusterån.

I VISS, Vatteninformationssystem Sverige, databas samlar Vattenmyndigheterna och Länsstyrelserna information om sina bedömningar av alla vattenförekomster i Sverige.

Bedömningen av gällande statusklassificering och MKN¹ för Ljusterån, med VISS-ID SE669396-149677, beskrivs nedan.

Enligt den senaste klassificeringen har Ljusterån måttlig ekologisk status och uppnår inte god kemisk status. Båda klassificeringarna är gjorda i den nya förvaltningscykel 3 (2017-2021). Senaste beslutade miljö kvalitetsnormer (MKN) är beslutade i förvaltningscykel 2 (2010 – 2016). Dessa säger att recipienten ska uppnå god ekologisk status år 2027. God kemisk status ska också uppnås men för detta finns ingen tidsangivelse (VISS, 2020a).

För att bedöma status för ytvatten finns ett antal s.k. kvalitetsfaktorer. I VISS finns en sammanställning av hur kvalitetsfaktorerna bedömts för varje definierad vattenförekomst i Sverige. Exploateringen inom planområdet bedöms inte kunna påverka den kemiska statusen då skälet till statusen är en nationell klassificering som gjorts av Vattenmyndigheterna. På grund av detta är det framför allt två kvalitetsfaktorer som kan komma att påverkas av föreslagen exploatering i avrinningsområdet:

- Näringsämnen
- Särskilt förorenande ämnen (SFÄ)

I den primära recipienten finns en problematik kopplad till kvalitetsfaktorerna näringsämnen och påväxt-kiselalger, vilket beror på en förhöjd fosforhalt.

Det finns redovisad problematik kopplad till de SFÄ uran, 17-beta-östradiol och diklofenak. Bland de prioriterade ämnena har kvicksilver och bromerad difenyleter bedömts inte uppnå god status (VISS, 2020). För kvicksilver och bromerad difenyleter är detta dock en nationell klassificering som gjorts av Vattenmyndigheterna, vilka har bedömt att dessa ämnen överskrider uppsatta riktvärden i alla landets vattenförekomster.

För att planförslaget ska bidra till att Ljusterån når god status, behöver mängden fosfor som leds till vattenförekomsten från planområdet minska. Kviksilverutsläppen bör minimeras, men det ska nämnas att det huvudsakliga utsläppet av kvicksilver kommer från atmosfärisk deposition och är svårt att påverka i detaljplanering. Enligt VISS är urban markanvändning en påverkanskälla med betydande påverkan i Ljusterån vilket bidrar till behovet av att minimera föroreningsbelastningen från planområdet.

Den sekundära recipienten, i vilken den primära mynnar, är Dalälven (SE669714-150379). Denna sträcka av Dalälven har måttlig ekologisk status, främst till följd av påverkan på hydromorfologin. Det finns ingen redovisad problematik kopplad till SFÄ men det saknas också mätningar för att verifiera att problematik inte finns (VISS, 2020b). Recipienten uppnår ej god kemisk status till följd av att de prioriterade ämnena kvicksilver och bromerad difenyleter inte uppnår god status (VISS, 2020b).

¹ Observera att arbetet med den nya förvaltningscykeln, cykel 3, pågår hos Länsstyrelserna och Vattenmyndigheterna. Vid författande av denna utredning har arbetet inte slutförts och det finns därför parametrar med klassningar från både förvaltningscykel 2 och förvaltningscykel 3 i den "senaste bedömningen" på webbplatsen (VISS). Så fort den nya cykeln officiellt färdigställts hänvisas till VISS för senaste information om den aktuella vattenförekomsten.

Recipient grundvatten

Planen ligger inom tillrinningsområde för grundvattenförekomsten SE669257-149794. Vattenförekomsten bedöms idag ha god kemisk och kvantitativ status. Klassningens tillförlitlighet är bedömd som låg på grund av antalet analyser som ligger till grund. Grundvattenförekomstens miljökvalitetsnorm är att god kemisk och kvantitativ status ska behållas. Grundvattenmagasinet utgörs av en grus- och sandförekomst.

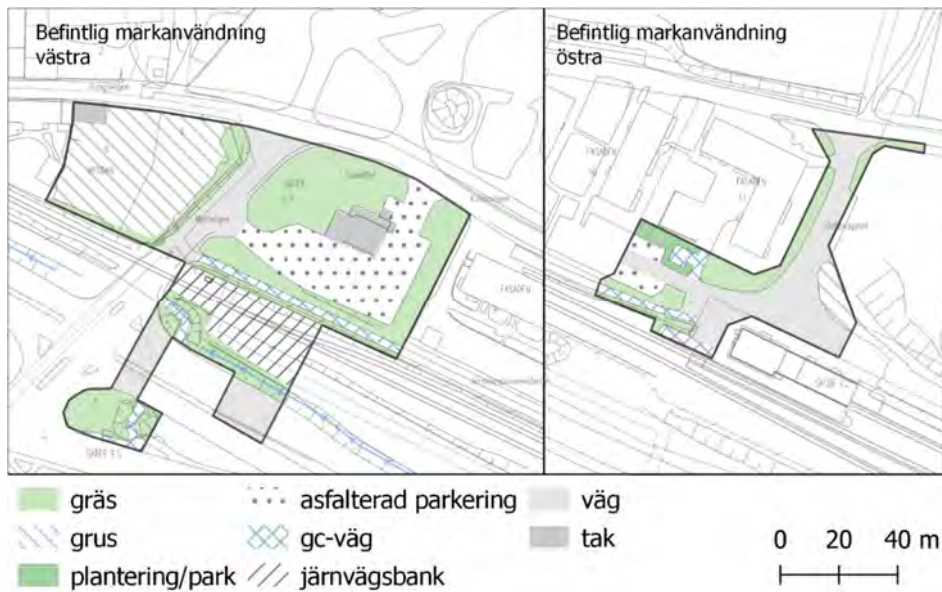
Den lokala grundvattentäkten Solvarbo-Ugglebo tar sitt råvatten från grundvattenförekomsten som beskrevs i stycket ovan. Det sker idag en tillsyn (VISS, 2020c) och omarbeting av täktens vattenskyddsområde (Solvarbo-Ugglebo-Säter) och planområdet ingår preliminärt i den sekundära skyddszonen. Framtida dagvattenhantering inom planområdet kommer att behöva anpassas till vattenskyddsområdets föreskrifter och riskbedömning. Om infiltration av dagvatten inom området anses medföra risk för föroreningstransport till vattentäkten behöver anordningar för lokal rening och fördröjning anläggas med tät botten.

Metod

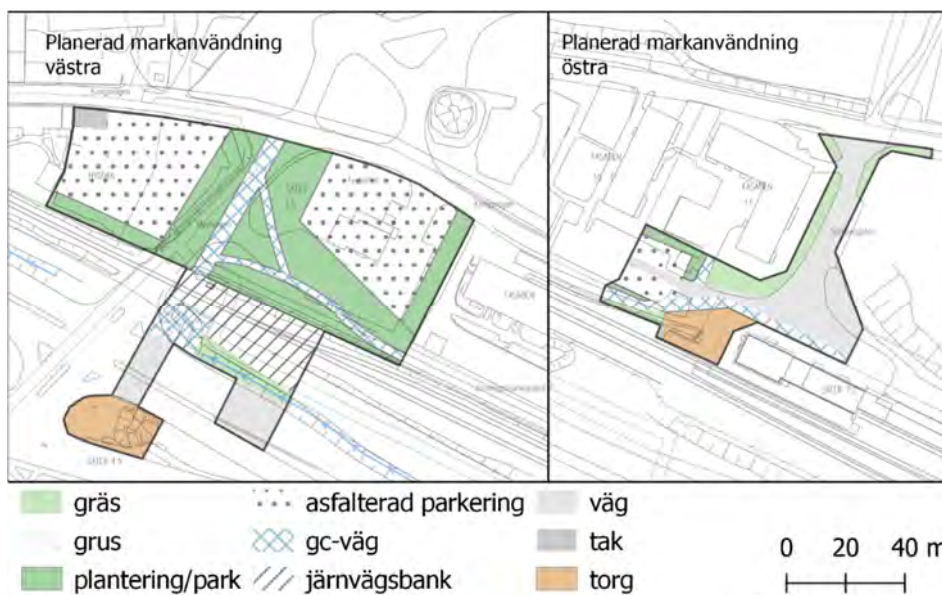
Beräkning av föroreningsbelastning har utförts med hjälp av den webbaserade recipient- och dagvattenmodellen StormTac (v.20.2.2). Modellen är ett planeringsverktyg där översiktliga beräkningar av flöden och koncentrationer av olika föroreningar i dagvatten kan utföras. Enligt P110 bör en klimatfaktor användas vid beräkning av framtida flöden. Då området i framtiden kommer att påverkas av ett förändrat klimat används en klimatfaktor (1,25) vid beräkning av flöden i modellen. Indata till modellen består av nederbörds mängd samt det aktuella områdets area och markanvändning. Till beräkningarna nyttjar modellen kvalitetsgranskade schablonhalter av föroreningar baserade på flödesproportionell provtagning (StormTac, 2020).

Indata

En genomsnittlig, korrigerad, årsmedelnederbörd på 744 mm har använts, baserat på SMHI:s meteorologiska station Säter D (105210) då den bedöms ligga närmast området. Nederbörden på stationen är mätt till 676 mm som normalvärde under perioden 1961-1990 och har sedan korrigerats med faktor 1,1 för att kompensera för mätförluster. En kartering har gjorts av planområdets markanvändning före och efter exploatering. I Figur 5 och Figur 6 presenteras karteringen före respektive efter exploatering.



Figur 5: Planområdets markanvändning före exploatering. Kommunens grundkarta utgör bakgrund.



Figur 6: Planområdets markanvändning efter exploatering. Kommunens grundkarta utgör bakgrund.

I Tabell 2 presenteras resultatet från karteringen.

Tabell 2. Markanvändning inom detaljplaneområdet, före och efter exploatering.

Markanvändning	Före exploatering			Efter exploatering		
	Avrinningskoefficient (-)	Area (m ²)	Red, Area (m ²)	Avrinningskoefficient (-)	Area (m ²)	Red, Area (m ²)
Grönyta (gräs)	0,1	3 845	384,5	0,1	724	72,4
Plantering/parkmark	0,1	137	13,7	0,1	3 056	305,6
Grusad parkering	0,4	1 825	730	0,4	0	0
Parkering	0,8	1 561	1248,8	0,8	3 536	2828,8
Gång- och cykelväg	0,8	587	469,6	0,8	1 187	949,6
Banvall	0,5	924	462	0,5	925	462,5
Vägyta (0-1000 ÅDT)	0,8	2 777	2221,6	0,8	1 828	1462,4
Takyta	0,9	336	302,4	0,9	71	63,9
Torgyta	0,8	0	0	0,8	838	670,4
Grusyta	0,4	173	69,2	0,4	0	0
<i>Totalt</i>	0,49	12165	5902	0,56	12165	6816

Resultat

Föroreningsberäkningar

I Tabell 3 redovisas beräknade föroreningshalter och -mängder i dagvattnet före exploatering, samt efter exploatering och rening. Dagvattenanläggningar och -hantering beskrivs vidare i avsnitt Dagvattenanläggningar.

Presenterade föroreningar är de som vanligtvis utreds i relation till miljöfrågor. Det redovisas även en jämförelse mellan beräknade halter (årsmedelvärden) och Riktvärdesgruppens föreslagna riktvärden. Värden som markerats med fet stil överskrider föreslagna riktvärden.

Tabell 3. Föroreningsbelastning från planområdet, före och efter exploatering. I den yttersta kolumnen till höger redovisas riktvärden från Riktvärdesgruppen. Notera att värden som fetmakerats överskrider föreslaget riktvärde.

Ämne	Jämförelse				Riktvärden 2M (µg/l)
	Före exploatering		Efter exploatering och rening		
	Halt (µg/l)	Mängd (kg/år)	Halt (µg/l)	Mängd (kg/år)	
P	120	0,68	110	0,67	175
N	1800	10	1700	11	2500
Pb	10	0,057	7,7	0,048	10
Cu	23	0,13	21	0,13	30
Zn	54	0,31	48	0,3	90
Cd	0,27	0,0015	0,22	0,0014	0,5
Cr	7,2	0,041	6,3	0,04	15
Ni	6,8	0,038	5,3	0,033	30
Hg	0,053	0,0003	0,051	0,00032	0,07
SS	68000	390	41000	260	60000
Oil	550	3,1	330	2,1	700
PAH16	1	0,0058	1,2	0,0075	-
BaP	0,024	0,00014	0,026	0,00016	0,07

Resultatet visar att föroreningsbelastningen från fastigheten efter exploatering och rening generellt minskar, förutom för kväve, kvicksilver, polyaromatiska kolväten (PAH16) och bens(a)pyren (BaP). Modellerade halter och mängder före och efter exploatering i jämförelse med halter i recipient och bedömningsgrunder/gränsvärden redovisas i Tabell 4.

Tabell 4. Modellerade halter och mängder kväve, kvicksilver, PAH₁₆ och benso(a)pyren i dagvatten i förhållande till uppmätta halt i recipient och gränsvärde/bedömningsgrund från HVMFS 2019:25.

	Före exploatering		Efter exploatering med rening		Halt i recipient (µg/l)	MKN, bedömningsgrund/gränsvärde (µg/l)
	Halt (µg/l)	Mängd (kg/år)	Halt (µg/l)	Mängd (kg/år)		
N	1800	10	1700	11	1156	Finns ej
Hg	0,053	0,00030	0,051	0,00032	Finns ej	0,07 (maxhalt)
PAH ₁₆	1	0,0058	1,2	0,0075	Finns ej	Ej tillämpligt enl. HVMFS 2019:25
BaP	0,024	0,00014	0,026	0,00016	0,000058	0,00017

Nedan beskrivs påverkan med avseende på MKN för ämnena i Tabell 4:

Kväve (N)

Det finns ingen begränsande kvävehalt i sjöar och vattendrag eftersom tillväxten begränsas av fosfor.

Kvicksilver (Hg)

Modellerad kvicksilvermängd ökar något efter exploatering trots att den modellerade halten minskar efter exploatering jämfört med före exploatering. Anledningen är att mer vatten väntas nå recipient efter exploatering jämfört med innan eftersom hårdgöringsgraden ökar. Exploateringen beräknas leda till en ökning i storleksordningen 0,02 gram per år och osäkerheten i beräkningen har bedömts vara +/- 0,072 g. Den modellerade ökningen bedöms därför vara försumbar.

PAH₁₆ och BaP

För polyaromatiska kolväten (PAH) (nr 28) kan benso(a)pyren ses som en markör för övriga PAH vid klassificering av kemisk ytvattenstatus med utgångspunkt från halter i biota och årsmedelvärde för vatten. Dagvattnet från området kommer att spädas ut vilket innebär att ingen otillåten försämring sker. Status för parametern BaP bedöms vara fortsatt god efter exploatering vilket per definition innebär att planen ej äventyrar uppnåendet av MKN (god status).

Sammantaget bedöms planen ej innebära någon otillåten försämring eller något äventyrande av miljö kvalitetsnormerna för vattenförekomsten Ljusterån.

Dagvattenhantering

Det noteras att detta PM beskriver allt dagvatten som genereras inom utredningsområdet, vilket inkluderar Trafikverkets anläggning, banvallen. Huruvida banvallen bör vara med är en fråga som kan diskuteras, men den tas med i detta PM och resultatet bör då ses som en värstfallsberäkning. Det antas i detta PM att det inte utförs någon rening på det vatten som rinner av banvallen.

Kommunens dagvattenpolicy förordar genomsläpplig beläggning där möjligt med hänsyn till de risker som infiltration av förorenat dagvatten kan medföra för vattenförsörjningen. Då framtida

vattenskyddsföreskrifter skulle kunna förbjuda infiltration i området har ett antagande gjorts om att de flesta ytorna asfalteras för att inte riskera att den hårdgjorda ytan underskattas.

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

Västra området

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

Vid den planerade GC-portens södra mynning finns idag trappa upp från den befintliga gångtunneln. Efter exploatering kommer trappan att breddas. Avvattning kommer liksom idag att ske till dagvattennätet på södra sidan. Vid behov bedöms möjlighet till rening finnas i befintliga och planerade träd i anslutning till trappan.

Östra området

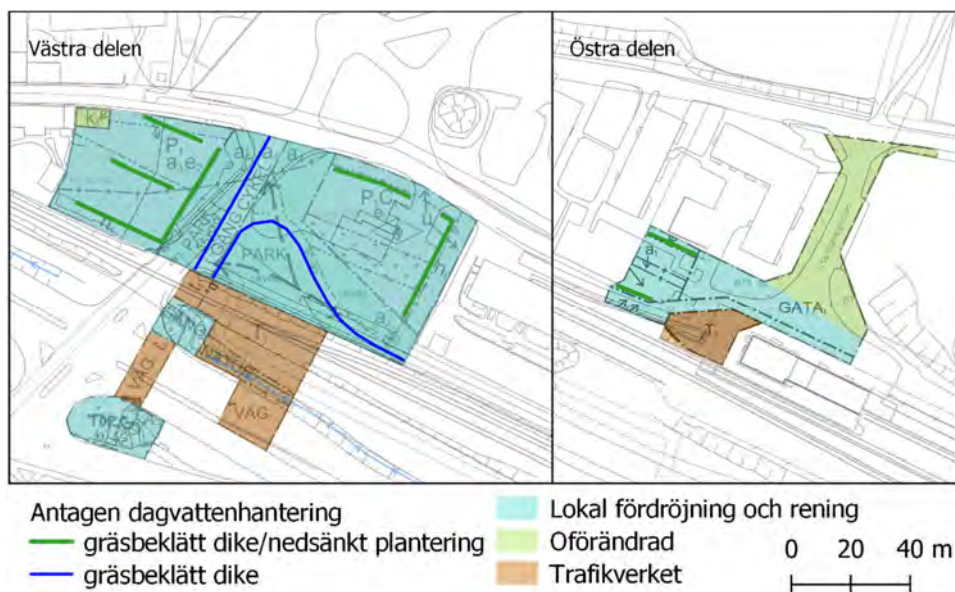
Idag avvattnas östra delen till det befintliga dagvattennätet norr om väg 70. Efter exploatering kommer avvattning ske till det nya självfallsnätet som planeras. För den planskilda förbindelsen kommer pumpning att krävas. I samband med förändringar av de asfalterade ytorna nordväst om stationshuset kommer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

Byggskede

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

Dagvattenanläggningar

I Figur 7 redovisas tillgängligt utrymme för dagvattenanläggningar inom planen, samt ytor där det antagits att Trafikverket ansvarar för eventuell dagvattenhantering.



Figur 7: Dagvattenanläggningar inom planområdet. Kommunens grundkarta utgör bakgrund.

Gräsbeklätt dike

Ett vegetationstäckt dike med strypt utlopp föreslås för hantering av dagvatten inom planområdet. Syftet med svackdiken är att kunna ta hand om större mängder dagvatten och bidra till en trögare avledning, för att öka reningseffekten och minska flödeshastigheten, genom systemet. Beroende på resultat från arbetet med vattenskyddsområdet kan tätning behövas, men med rådande kunskapsläge rekommenderas tätning inte eftersom en viss perkolation bedöms vara möjlig och infiltration ökar reningseffekten ytterligare. Vid begränsande infiltrationsmöjligheter i marken, och om en öppen lösning inte är möjlig på hela sträckan på grund av höjdskillnader, rekommenderas dock att diken utformas med en dräneringsledning i botten.

I Figur 8 och Figur 9 nedan presenteras exempel på utformning av diken.



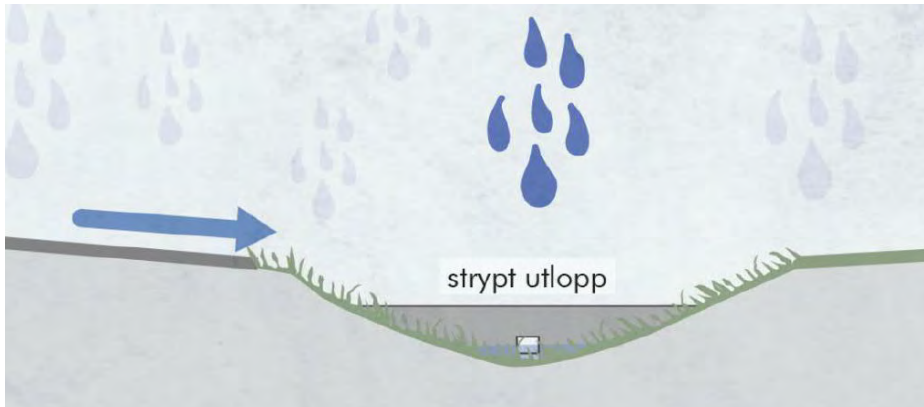
Figur 8. Exempel på hur gräsbeklädda diken kan utformas. Bilderna kommer från Stockholm Vatten och Avfall.



Figur 9. Exempel på hur ett större svackdike kan utformas. Figuren är hämtad från VegTech.

Det är viktigt att marken närmast diket utformas så att det lutar in mot diket och att inga höjder byggs in som kan försvåra för vattnet att ta sig dit. På grund av utformningen och öppenheten av diken avskiljer de mycket grovt sediment. Grova sediment kan påverka infiltrationsförmågan över tiden. Rensning av diken när en större mängd sediment kan observeras rekommenderas för att upprätthålla förmågan. Diket kan också med fördel utföras med avgränsade sektioner (ex genom installation av tvärgående vallar i makadam) för att öka både fördröjningsvolymen och reningen.

Diket bör anläggas med självfall så att vattnet leds vidare i önskad riktning och kan anslutas till en ledning för vidare transport. Dikets dimensioner avgör hur stor magasineringsvolym det rymmer. Ju bredare diket är desto bättre eftersom stor bredd ger minskad vattenhastighet vilket innebär ökad rening. I Figur 10 visas en enkel tvärsektion på en utformning av ett svackdike med en vall som har ett strypt utlopp.



Figur 10. Principskiss för svackdike med strypt utlopp. Illustration: Sweco.

Diskussion och slutsats

Enligt resultat från föroreningsberäkning minskar föroreningsbelastningen generellt efter exploatering, men det sker en viss ökning av kväve, kvicksilver, polyaromatiska kolväten (PAH16) och bens(a)pyren (BaP) även efter rening. Samtliga föroreningshalter ligger under föreslaget riktvärde. Att föroreningshalterna minskar samtidigt som mängderna ökar är en utspädningseffekt till följd av antagandet att det sker en ökad hårdgörning av planområdet efter exploatering. Beroende på resultatet från arbetet med vattenskyddsområdet och hur parkeringsytorna utformas är det inte säkert att den hårdgjorda ytan ökar jämfört med dagsläget.

Då problematiken i recipienten främst är kopplad till näringsämnen (fosfor), uran, 17-beta-östradiol och diklofenak bedöms exploateringen inte riskera möjligheten att uppnå miljö-kvalitetsnormerna för recipienten. Se Tabell 4 med tillhörande text för bedömning av påverkan på MKN för de ämnen som ökar. Det noteras att föroreningsberäkningen utgör en värstfallsberäkning där det antas att Trafikverket inte anlägger någon anläggning för dagvattenhantering. Planen bedöms ej innebära en otillåten försämring eller äventyrande av miljö-kvalitetsnormerna för vattenförekomsten Ljusterån.

Enligt SMHI:s Vattenwebb är delavrinningsområdet till recipienten (AROID 669437-149590) knappt 16,4 km² där cirka 12,4 % av tätort. Då exploateringen (ca 1,2 ha) endast utgör ca 0,6 % av tätorten inom delavrinningsområdet görs bedömningen att det är orimligt att kräva ytterligare rening eftersom föroreningsnivåerna redan ser generellt bra ut. Det finns dock värde i att se över dagvattensituationen i hela tätortsområdet då det antas att det finns stora delar som idag går orenat ut i recipienten.

Det ska också nämnas att valet av markanvändning inom planområdet är bästa möjliga approximation av verkligheten. Då planområdet är relativt litet och det bedöms saknas mer representativa motsvarigheter har beslutet tagits att använda dessa, men det noteras därför att det finns en viss osäkerhet i markanvändning för grönområden.

I dagsläget sker det ingen direkt rening av dagvatten i planområdet, utan avledning sker direkt till ledningsnät, eller till ledningsnät via mindre diken. Efter exploatering planeras en stor del av dagvattnet att avledas via gräsklädda diken eller nedsänkta planteringar. I beräkningen som

utförts har det antagits att alla anläggningar bli gräsklädda diken, vilket bör ses som ett konservativt antagande. Som nämndes i ovan stycke kommer mängderna av vissa föroreningar att öka, men generellt kommer nivåerna att ligga lägre än före exploatering.

Det rekommenderas att dimensionering av dagvattenanläggningar görs i samband med projektering för att undvika över- eller underdimensionerande anläggningar. Den fortsatta planeringen av dagvattenhanteringen inom såväl planområdet som parallellt löpande projekt bör samordnas så att bästa möjliga lösning erhålls. Både Trafikverkets projektering, arbetet med Gruvplan och det planerade dagvattennätets utformning kommer att påverka förutsättningar för hur dagvatten från planområdet,

Källor

Riktvärdesgruppen, 2009. *Förslag till riktvärden för dagvattenutsläpp.*

Tillgänglig via: <http://stormtac.com/admin/Uploads/Rapport %202009 Forslag %20till %20riktvarden %20for %20dagvattenutslapp.pdf>

StormTac, 2020. *Guide StormTac Web.*

Tillgänglig via: http://app.stormtac.com/dwl/Guide_StormTac_Web_Sve.pdf

Sweco, 2021. *Gruvplan programhandling samrådsversion med tillhörande dagvattenutredning daterade 2021-03-16.*

Tillgänglig via: Parallellt löpande projekt.

Sätters kommun, 2020. *Dagvattenstrategi – för en hållbar dagvattenhantering.*

Tillgänglig via: Underlag från beställaren.

Tyréns, 2020. *PM: Kungsvägen dagvattenhantering – Säter.*

Tillgänglig via: Underlag från beställaren.

VISS, 2020a. *Ljusterån.*

Tillgänglig via: <https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA47955892>

VISS, 2020b. *Dalälven.*

Tillgänglig via: <https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA32900597>

VISS, 2020c. *Tillsyn av Solvarbo Ugglebo Säter vattenskyddsområde.*

Tillgänglig via:

<https://viss.lansstyrelsen.se/Measures/EditMeasure.aspx?measureEUID=VISSMEASURE0231640>

PM

2021-10-07

Förtydligande av bedömning av risker kopplade till föroreningar i mark inom yta för parkmark – detaljplan för mötesspår i Sätters tätort

Inledning

I samband med framtagande av detaljplan för mötesspår i Sätters tätort samt parkering och service vid Tuskaftet samt kv Hyddan 8 m.fl., se Figur 1, har en översiktlig bedömning utförts avseende risker kopplade till kända föroreningar i mark inom området. Detta dokument utgör ett förtydligande av riskbedömningen för den del av detaljplaneområdet som planeras för parkmark, se grönfärgat område benämnt PARK skydd i Figur 1 nedan.



Figur 1. Översikt över planområdet.

Bakgrund

Inom den östra delen av området för planerad parkmark (detaljplan för mötesspår i Sätters tätort samt parkering och service vid Tuskaftet samt kv Hyddan 8 m.fl., se Figur 1) har OKQ8 tidigare haft en drivmedelsstation (pumpar och cisterner). Drivmedelsstationen efterbehandlades under 2013. Åtgärds mål för efterbehandlingen var Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutets (SPBI) riktvärden för mindre känslig markanvändning (SPBI-Jordart-Djup-MKM). Slutprover som

uttags efter utförd efterbehandling påvisade inga föroreningar i halter över de mätbara åtgärds målen (SPBI-Jordart-Djup-MKM).

Då markanvändningen i den nya föreslagna detaljplanen skiljer sig från den markanvändning som gällde vid utförd efterbehandling har en ny bedömning utförts avseende risker kopplade till kvarlämnade restföroreningar inom området för den före detta drivmedelsstationen. I detta fall har föroreningar i halter överskridandes Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning (KM) beaktats som restföroreningar.

Utförda undersökningar och föroreningsituation

Sandström miljö och säkerhetskonsult AB utförde under 2012 och 2013 undersökningar och miljökontroll i samband med efterbehandling av OKQ8s drivmedelsstation inom fastigheten Fasaden 8. Resultat från inledande miljöteknisk undersökning påvisade inga föroreningshalter över Naturvårdsverkets generella riktvärden för KM (Sandström, 2013a).

I samband med rivning och efterbehandling av drivmedelsstationen avlägsnades tre cisterner för destruktion. Cirka 260 ton petroleumförorenad jord avlägsnades och transporterades till mottagningsanläggning. Slutprover som uttogs efter utförd efterbehandling påvisade inga föroreningshalter över Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM), se sammanställda resultat i Bilaga 1.

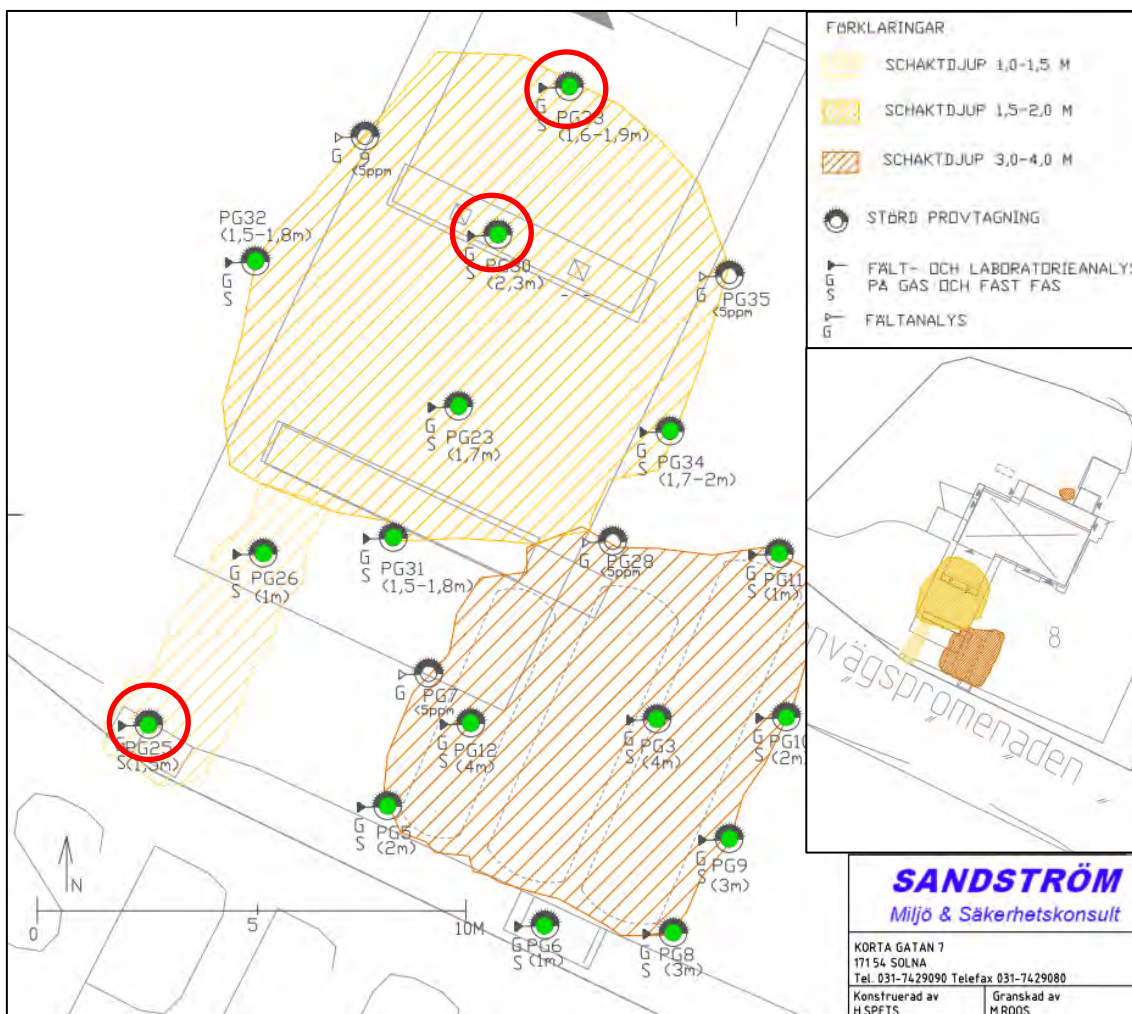
I tre punkter kvarlämnades föroreningar i halter över Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning (KM). De aktuella punkterna har markerats i Figur 2 nedan. Föroreningarna utgörs i två av punkterna av MTBE samt i en av punkterna av medeltunga alifater och aromater samt tunga alifater. Föroreningarna har i samtliga punkter kvarlämnats på nivå 1,5-2,5 m från markytan.

Föroreningshalter i övriga punkter har underskridit Naturvårdsverkets generella riktvärden för KM (Sandström, 2013b).

I samband med den inledande provtagningen uttogs ett grundvattenprov ur ett grundvattenrör som installerades vid undersökningen. Uppmätta halter av petroleumprodukter underskred generellt laboratoriets rapporteringsgräns, bortsett från alifater >C5-C8, PAH-L och MTBE. Uppmätta halter var låga i förhållande till SPIs branschspecifika riktvärden för grundvatten - *skydd av ytvatten och ånginträngning i byggnader*. Halter av MTBE var dock något förhöjda i förhållande till SPIs riktvärden för grundvatten - *skydd av dricksvatten* samt Naturvårdsverkets haltkriterier för skydd av grundvatten ($C_{crit-gw}$) (0,17 mg/l jämfört mot SPI-dricksvatten 0,02 mg/l samt $C_{crit-gw}$ 0,04 mg/l) (Sandström 2013a). Noteras bör att dessa riktvärden gäller för skydd av grundvatten som uttas för dricksvattenändamål inom det förorenade området, vilket inte speglar förutsättningarna inom det aktuella området. Inga grundvattenprover har uttagits efter utförd sanering.

2 (7)

PM
2021-10-07
2021-



Figur 2. Utdrag från Sandströms slutrapport för fastigheten Fasaden 8. I provpunkter som inringats med rött har föroreningshalter överskridandes Naturvårdsverkets generella riktvärden för KM kvarlämnats.

Förutsättningar

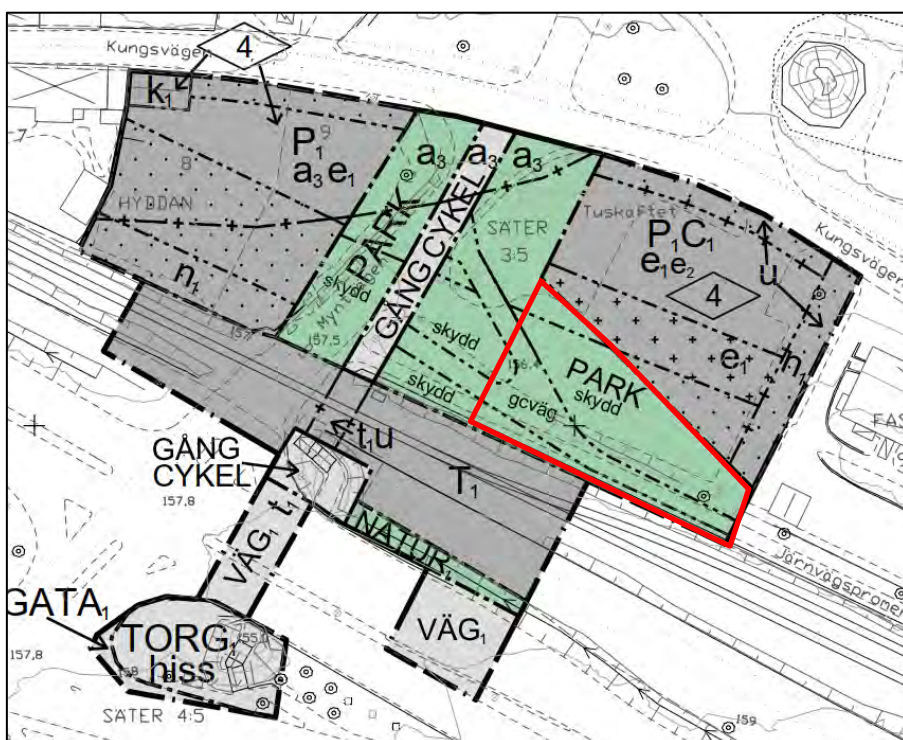
Mänsklig exponering

Den del av parkmarken som berörs av eventuella kvarlämnade restföroreningar från drivmedelsanläggningen är lokaliserad inom den östra delen av den planerade parkmarken (se Figur 3). För det aktuella området har en planbestämmelse införts (skydd) att anläggningar för stadigvarande vistelse såsom lekpark, samlingsplats och dylikt inte får anordnas på grund av risk för olyckor på järnvägen med transporter av farligt gods. Den framtida vistelsetiden inom denna del av området bedöms således komma att vara begränsad.

Området kommer dock inte vara inhägnat varför barn och vuxna kommer ha fri tillgång till ytan. Ytan kommer inte heller vara hårdjord varför människor kan komma att exponeras för

eventuella föroreningar i yttlig jord via intag av jord och damm samt hudupptag. Inga kända restföroreningar har dock kvarlämnats i yttlig jord varför dessa exponeringsvägar bedöms vara av mindre betydelse. Även exponering via intag av växter bedöms vara mindre sannolik givet de platsspecifika förutsättningarna.

Intag via ånga bedöms inte utgöra en exponeringsväg på grund av den stora utspädning som kommer ske då eventuella föroreningar som avgått i gasfas når markytan. Inget grundvatten uttas för dricksvattenändamål inom området. Området ligger dock inom Badelundaåsen vilket utgör ett grundvattenmagasin som används för dricksvattenuttag uppströms och nedströms det aktuella området. Se mer utförlig information under rubriken *Grundvatten* nedan.



Figur 3. Del av parkmarken som berörs av kvarlämnade restföroreningar från drivmedelsstation inringat med rött.

Grundvatten

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

4 (7)

PM
2021-10-07
2021-

Markmiljö

Delar av området kommer att schaktas ur i samband med anläggningsarbeten för gång- och cykelväg (gc-väg), se Figur 3. Markytan inom övriga delen av området kommer anläggas med gräsyta. Eventuellt kommer buskar att planteras inom delar av området. Markekosystemet inom området ska kunna utföra de funktioner som krävs för den planerade markanvändningen. Det är sannolikt att dessa funktioner kan upprätthållas redan vid ett skydd motsvarande ett MKM scenario (50 % av marklevande arter skyddas). För att undersöka vilka potentiella effekter kvarlämnade föroreningar kan ha på markekosystemet har dock bedömningen utgått från ett KM scenario (75 % av marklevande arter skyddas).

Bedömning av risker kopplande till kvarlämnade restföroreningar

De generella riktvärdena för KM och MKM har framtagits av Naturvårdsverket med hjälp av Naturvårdsverkets beräkningsmodell. Riktvärdena baseras på de lägsta av tre beräknade delriktvärden för (1) hälsoeffekter, (2) miljöeffekter i marken inom området och (3) effekter vid naturresurser så som dricksvattenakviferer eller ytvattenförekomster samt föroreningsspridning i fri fas.

För att avgöra vilka risker kvarlämnade föroreningar kan komma att medföra för människor och miljö vid den planerade markanvändningen har uppmätta föroreningshalter jämförts mot de olika delriktvärdena (se Tabell 1). Endast halter som uppmätts över de generella riktvärdena för KM har beaktats. Lägen för aktuella punkter framgår i Figur 2.

Tabell 1. Uppmätta föroreningshalter jämfört mot Naturvårdsverkets generella riktvärden för KM, delriktvärden för hälsa, markmiljö och spridning (NV, 2021). Lägen framgår i Figur 2.

Riktvärden Naturvårdsverket, version 2.0.1							
Ämne	Hälsorisk-baserat riktvärde (mg/kg)	Skydd av markmiljö (mg/kg)	Spridning (mg/kg)	Avrundat riktvärde (mg/kg)	PG25	PG30	PG33
					1,5 m	2,3 m	1,6-1,9 m
Alifat >C10-C12	180	100	1 000	100	120	<5,0	<5,0
Alifat >C12-C16	570	100	1 000	100	260	<5,0	<5,0
Alifat >C16-C35	37 000	100	2 500	100	200	<10	<10
Aromat >C10-C16	120	3	16	3,0	4,1	<3,0	<3,0
MTBE	3,1	1	0,19	0,20	0,081	0,28	0,32

Som utläses av tabellen överskrider uppmätta halter av alifater och aromater i punkt PG25 delriktvärde för markmiljö. Delriktvärde för hälsa och spridning till grund- och ytvatten underskrids med god marginal. I provpunkt PG30 och PG33 överskrids delriktvärde för spridning. I detta fall är det risk för spridning till grundvatten som styr delriktvärdet, delriktvärden för spridning till ytvatten (67 mg/kg) samt spridning i fri fas (200 mg/kgTS) underskrids med god marginal. Så även delriktvärde för hälsa och markmiljö.

Föroreningen i provpunkt PG25 är kvarlämnad på ett djup där den biologiska aktiviteten förväntas vara låg (Sweco, 2014). Vid schaktarbeten för planerad gång- och cykelväg kan

föroreningar potentiellt komma att hamna närmre markytan där förutsättningarna för ett fungerande markekosystem är bättre.

Markekosystemet i ett område är i större grad beroende av den generella föroreningsnivån i hela områden än av halter i enstaka punkter. Enstaka högre halter kan eventuellt orsaka en mycket lokal påverkan på markmiljön. Den representativa halten för att bedöma risker avseende markekosystemet bör därför utgå från medelhalten i ett större område. Detsamma gäller för risker kopplade till påverkan på grundvatten.

I det aktuella fallet bedöms det vara relevant att utvärdera hela området för den före detta drivmedelsstationen som ett område. Då kända restföroreningar inom området endast kvarlämnats på nivå 1,5-2,5 m från markytan används medelvärdet av uppmätta föroreningshalter inom denna nivå som representativ halt¹. De representativa halterna jämförs i Tabell 2 mot delriktvärden för markmiljö och spridning. I tabellen redovisas även, som en jämförelse, medelvärden över nivå 0-1,5 m samt nivå större än 2,5 m. Vid beräkning av medelvärden har halter under laboratoriets rapporteringsgräns tilldelats värdet av halva rapporteringsgränsen. Prover uttagna på avlägsnad jord har inte inkluderats i dataunderlaget som ligger till grund för medelvärden.

Tabell 2. Representativa halter (medelvärde 1,5-2,5 m) samt medelhalter för nivå 0-1,5 m och > 2,5 m jämfört mot Naturvårdsverkets generella riktvärden för KM - delriktvärden för hälsa, markmiljö och spridning (NV, 2021).

Riktvärden Naturvårdsverket, version 2.0.1							
Ämne	Hälsorisk-baserat riktvärde (mg/kg)	Skydd av markmiljö (mg/kg)	Spridning (mg/kg)	Avrundat riktvärde (mg/kg)	Medelvärde 1,5-2,5 m	Medelvärde 0-1,5 m	Medelvärde > 2,5 m
Alifat >C10-C12	180	100	1 000	100	15,6	3,2	2,5
Alifat >C12-C16	570	100	1 000	100	31,1	3,9	2,5
Alifat >C16-C35	37 000	100	2 500	100	32,9	5,2	4,6
Aromat >C10-C16	120	3	16	3,0	1,8	1,5	1,5
MTBE	3,1	1	0,19	0,20	0,12	0,05	0,06
Antal (N)					10	9	10

Som utläses av Tabell 2 underskrider de representativa halterna delriktvärden för markmiljö och spridning med god marginal. Risker kopplade till negativa effekter på markmiljö och grundvatten bedöms således vara låga och acceptabla. Även risker för människors hälsa bedöms vara låga då samtliga uppmätta föroreningshalter underskrider delriktvärden för hälsa med god marginal, se Tabell 1.

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

Slutsats

Föreningssituationen inom området bedöms sammanfattningsvis, baserat på tillgängligt dataunderlag, utgöra en låg och acceptabel risk för människors hälsa och miljön. Föreningssituationen bedöms inte medföra något behov av riskreducerande åtgärder, inte heller medföra något hinder för antagande av den tänkta detaljplanen.

Referenser

NV, 2021. Naturvårdsverkets beräkningsverktyg. Hämtat från <https://www.naturvardsverket.se/vagledning-och-stod/forenadede-omraden/riktvarden-for-forenaded-mark/uppdaterat-berakningsverktyg-och-nya-riktvarden-for-forenaded-mark/> den 2021-10-05.

Sandström 2013a. *Miljöteknisk markundersökning Fasaden 8 Kungsvägen 10, Säter kommun OKQ8, 37123*

Sandström 2013b. *Miljökontroll och efterbehandling Fasaden 8 Kungsvägen 10, Säter kommun OKQ8, 37123*

Bilagor

Bilaga 1. Sammanställda resultat

Resultat från utförda undersökningar inom Fasaden 8

Resultat jämförs mot Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning (KM) och mindre känslig markanvändning (MKM) (Naturvårdsverket, 2016).

Samtliga undersökningar har utförts av Sandström Miljö- och säkerhetskonsult.

Inledande provtagning nov 2012

Provbeteckning		1	2	3	4	5	6	6	7	7		
Provtagningsdjup (mumy)		1,0-1,5	2,5-3,0	0,1-0,9	0,5-1,0	2,5-3,0	2,5-3,0	3,0-3,5	0,7-1,0	1,5-2,0		
Parameter	Enhet	KM	MKM									
Torrsubstans	%			84,7	76,8	88	89,6	80,2	85,6	82,6	85,8	89,6
Alifater >C5-C8	mg/kg TS	25	150	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0
Alifater >C8-C10	mg/kg TS	25	120	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0
Alifater >C10-C12	mg/kg TS	100	500	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	8,9	<5,0
Alifater >C12-C16	mg/kg TS	100	500	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	15	<5,0
Alifater >C16-C35	mg/kg TS	100	1000	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	16	<1,0
Aromater >C8-C10	mg/kg TS	10	50	<4,0	<4,0	<4,0	<4,0	<4,0	<4,0	<4,0	<4,0	<4,0
Aromater >C10-C16	mg/kg TS	3	15	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0
Aromater >C16-C35	mg/kg TS	10	30	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0
Bensen	mg/kg TS	0,012	0,04	<0,0035	<0,0035	<0,0035	<0,0035	<0,0035	<0,0035	<0,0035	<0,0035	<0,0035
Toulen	mg/kg TS	10	40	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10
Etylbensen	mg/kg TS	10	50	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10
Xylen	mg/kg TS	10	50	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10
PAH L	mg/kg TS	3	15	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30
PAH M	mg/kg TS	3,5	20	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30
PAH H	mg/kg TS	1	10	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30
MTBE	mg/kg TS	0,2	0,6	<0,080	<0,080	<0,080	<0,080	<0,080	<0,080	<0,080	<0,080	<0,080

Slutprover april-maj 2013

Provbeteckning		PG1	PG3	PG4	PG5:2	PG6	PG8:3	PG9:3	PG10:2	PG11:1	PG12	PG13:1	PG13:4	PG23	PG25	PG26	PG30	PG31	PG32	PG33	PG34		
Provtagningsdjup (mumy)		0-0,8	4	3	2	1	3	3	2	1	4	0-1	3,4	1,5	1,5	1	2,3	1,5-1,8	1,5-1,8	1,6-1,9	1,7-2,0		
Parameter	Enhet	KM	MKM																				
Torrsubstans	%			95,2	78,9	88,4	77,3	96,6	85,2	86	89,2	97,3	84,3	96,6	87	91,9	87,8	82,4	89,4	88,3	88,5	89,5	89,4
Alifater >C5-C8	mg/kg TS	25	150	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0
Alifater >C8-C10	mg/kg TS	25	120	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0	6,1	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0
Alifater >C10-C12	mg/kg TS	100	500	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	120	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0
Alifater >C12-C16	mg/kg TS	100	500	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	260	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0
Alifater >C16-C35	mg/kg TS	100	1000	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	61	<10	<10	<10	<10	200	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10
Aromater >C8-C10	mg/kg TS	10	50	<4,0	<4,0	<4,0	<4,0	<4,0	<4,0	<4,0	<4,0	<4,0	<4,0	<4,0	<4,0	<4,0	<4,0	<4,0	<4,0	<4,0	<4,0	<4,0	<4,0
Aromater >C10-C16	mg/kg TS	3	15	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0	4,1	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0
Aromater >C16-C35	mg/kg TS	10	30	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0
Bensen	mg/kg TS	0,012	0,04	<0,0035	<0,0035	0,0063	<0,0035	<0,0035	<0,0035	<0,0035	<0,0035	<0,0035	<0,0035	<0,0035	<0,0035	<0,0035	0,0041	<0,0035	<0,0035	0,0085	<0,0035	<0,0035	<0,0035
Toulen	mg/kg TS	10	40	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10
Etylbensen	mg/kg TS	10	50	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10
Xylen	mg/kg TS	10	50	<0,10	<0,10	0,17	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	<0,10	0,17	<0,10	<0,10	0,12	<0,10	<0,10
PAH L	mg/kg TS	3	15	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	0,58	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30
PAH M	mg/kg TS	3,5	20	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30
PAH H	mg/kg TS	1	10	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30	<0,30
MTBE	mg/kg TS	0,2	0,6	<0,080	<0,080	0,19	<0,080	<0,080	<0,080	<0,080	<0,080	<0,080	<0,080	<0,080	<0,080	0,081	0,081	0,14	0,28	<0,080	0,19	0,32	<0,080
Bly	mg/kg TS	50	400	9,1	7,4	8,4	6,9	9,9	8	8,2	8,9	6,1	6,6	8,5	29	12	18	7,6	5,8	8,1	23	8,6	34



Kf § 7 Trafik- och resepolicy med tillhörande riktlinjer för traktamente

KS2021/0414

Beslut

Beslut

Kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta ersätta

- Trafiksäkerhetspolicy för personal
- Resepolicy
- Ersättning vid endagasförrättning

med ”Trafik och resepolicy med tillhörande riktlinjer för traktamente.”

Bakgrund och ärendebeskrivning

Vid tillsyn av HR-styrdokument, fann personalenheten att de tre styrdokumenterna Trafiksäkerhetspolicy för personal i Sätters Kommun beslutad av Kommunstyrelsen 2006-09-05, Resepolicy för Sätters kommun beslutad av Kommunstyrelsen 2004-06-01, och Ersättning vid endagasförrättning beslutad av Personalutskottet 2016-09-15 var i behov att uppdateras.

Personalenheten föreslår att dessa styrdokument kan med fördel slås ihop, uppdateras och bli den nya policyn Trafik och resepolicy med tillhörande riktlinjer för traktamente.

Genom att slå ihop relaterande styrdokument som dessa tre förenklas styrning och uppföljning av Sätters kommuns verksamhet.

I bilagan finns Trafik och resepolicy med tillhörande riktlinjer för traktamente.



Trafik och resepolicy med tillhörande riktlinjer för traktamente

Förslag till beslut

Personalutskottet föreslår kommunstyrelsen besluta ersätta

- Trafiksäkerhetspolicy för personal
- Resepolicy
- Ersättning vid endagasförrättning

med Trafik och resepolicy med tillhörande riktlinjer för traktamente.

Bakgrund och Ärendebeskrivning

Vid tillsyn av HR-styrdokument, fann personalenheten att de tre styrdokumenterna Trafiksäkerhetspolicy för personal i Säter Kommun beslutad av Kommunstyrelsen 2006-09-05, Resepolicy för Säter kommun beslutad av Kommunstyrelsen 2004-06-01, och Ersättning vid endagasförrättning beslutad av Personalutskottet 2016-09-15 var i behov att uppdateras.

Personalenheten föreslår att dessa styrdokument kan med fördel slås ihop, uppdateras och bli den nya policyn Trafik och resepolicy med tillhörande riktlinjer för traktamente.

Genom att slå ihop relaterande styrdokument som dessa tre förenklas styrning och uppföljning av Säter kommuns verksamhet.

I bilaga till detta cirkulär finns Trafik och resepolicy med tillhörande riktlinjer för traktamente.

Malin Karhu Birgersson
Personalchef

Postadress

Box 300, 783 27 Säter
Telefon: 0225-55 000 (vxl)

Besöksadress

Rådhuset, Åsgränd 2, Säter

E-post

kommun@sater.se

Webbplats

sater.se



2021-07-23

Trafik och resepolicy

med tillhörande riktlinjer för traktamente



SÄTERS
KOMMUN



Dokumentinformation

Dokumentnamn	Dokumenttyp	Omfattar
Trafik och resepolicy med tillhörande riktlinjer för traktamente	Policy	Sätters kommun
Dokumentägare	Dokumentansvarig	Publicering
Sektorchef Kommunstyrelsesektorn	Personalchef	Intranät, hemsida
Beslutsinstans	Beslutad	Diarienummer
Kommunfullmäktige		

Författningsstöd
Revidering
Minst en gång per mandatperiod
Bör revideras senast

Relaterar till arbetsmiljöpolicy



Innehåll

1	Syfte	4
2	Mål	4
3	Vid planering av tjänsteresor skall dessa punkter följas:	4
3.1	Tjänsteresan	4
3.2	Färdmedelval	5
3.3	Prisklasser	5
3.4	Boende	5
3.5	Försäkringar.....	5
4	Riktlinjer vid traktamente	6
4.1	Gällande regler ersättning vid endagarsförrättning	6
4.2	Måltidsavdrag	6
5	Dokument som påverkar	6



1 Syfte

Sätters kommun strävar i alla lägen efter att förebygga riskerna att medarbetare skadas eller drabbas av ohälsa och olycksfall. Tjänsteresor skall ske på ett sådant sätt att de innebär minsta möjliga kostnad för kommunen och därtill låg miljöbelastning.

2 Mål

Alla medarbetare och förtroendevalda i Sätters kommun ska alltid vid resor som företas i tjänsten följa gällande lagar och förordningar, och genom sin attityd och beteende visa hänsyn till andra trafikanter och bidra till en säkrare trafikmiljö.

Detta skall uppnås genom att:

- Medarbetare ansvarar själv för att ha behörigt körkort, vara uppdaterad i säkerhetsfrågor.
- Arbetsuppgifterna planeras så att medarbetarna alltid ges utrymme att anpassa körningen till rådande förhållanden och gällande hastighetsregler. Tillräcklig tid ska avsättas för raster, trafikproblem, mörkerkörning och problem orsakade av dålig väderlek.
- Egenkontroll utföres på fordonet så att de vid varje förhållande är i trafiksäkert skick.
- Rapportera alla tillbud och olyckor så snart som möjligt i KIA. Vid allvarligare skada ska arbetsgivare omedelbart informera Arbetsmiljöverket.

3 Vid planering av tjänsteresor skall dessa punkter följas:

3.1 Tjänsteresan

Inför ett möte som kräver resa, ska värdering ske utifrån behov av fysiskt möte.



- Tjänsteresor skall ha ett klart definierat syfte och fylla ett för verksamheten motiverat behov. I sista hand avgör sektorchefen om en tjänsteresa skall anses motiverad eller ej.
- Tjänsteresor skall ske på ett sådant sätt att de innebär minsta möjliga kostnad för kommunen och därtill låg miljöbelastning.
- Generellt gäller att såväl resa som bokning av boende om möjligt skall ske genom den egna sektorn.

3.2 Färdmedelval

- I första hand ska resa på annan ort skall i första hand kollektiva färdmedel anlitas.
- I andra hand ska Sätters kommuns lånebilar användas.
- I tredje hand får egen bil användas i tjänsten efter sektorchef godkännande i de fall kommunens lånebilar eller andra färdmedel inte finns tillgängliga eller om tjänsteresans mål ligger närmare bostaden än arbetsplatsen.

Tillämpningen enligt ovan är en förutsättning för resa med egen bil.

3.3 Prisklasser

- För tågresa gäller generellt det billigaste alternativet. Vid resa med nattåg ges möjlighet till val av egen kupé. Biljetterna ska vara ombokningsbara.
- För flygresor inom Sverige gäller att tidsvinsten, jämfört med annat färdmedel, skall vara mycket betydande.
- För flygresor utomlands skall alltid ekonomiklass nyttjas.
- För båtresa gäller generellt att A-hytt med egen dusch och WC får nyttjas.

3.4 Boende

- Generellt gäller som hotellstandard enkelrum med dusch eller bad och WC.
- Vid bokning av hotellrum genom till exempel kursarrangör, skall betalning ske antingen via kursavgiften eller faktura. Eventuella kvitton bifogas reseräkningen.

I övrigt regleras tjänsteresorna i kollektivavtalet Trakt T

3.5 Försäkringar

Kommunen har i sitt ordinarie försäkringsavtal även tecknat en reseförsäkring, som gäller tjänsteresor. Försäkringens syfte avser att täcka nödvändiga och skäligen läke- och resekostnader.

När egen bil används gäller den egna bilens trafikförsäkring.



4 Riktlinjer vid traktamente

4.1 Gällande regler ersättning vid endagarsförrättning

Ersättning utgår vid förrättning utanför den vanliga verksamhetsorten (50 km från såväl tjänsteställe som bostad, ibland närmaste färdväg). Om bostaden ligger närmare förrättningsstället så beräknas avståndet från bostaden. Om motsatsen gäller så beräknas färdvägen från tjänstestället.

4.2 Måltidsavdrag

När arbetsgivaren betalar eller subventionerar måltider för en anställd blir detta en skattepliktig kostförmån med undantag av representation. Fri kost som obligatoriskt ingår i priset för resan, hotellrummet eller transportmedlet blir skattefria

Ersättningarna följer skatteverkets traktamentsbelopp.

5 Dokument som påverkar

- Fordonspolicy
- Plan för klimatneutralitet.



Kf § 8 Friskvårdspolicy

KS2021/0415

Beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta anta friskvårdspolicy med revideringen av belopp och indexuppräknning samt förtydligande att beloppet gäller per år.

Bakgrund och ärendebeskrivning

Sätters kommun antog 3 dec 2013 Friskvårdspolicy för medarbetare i Sätters kommun. Syftet med friskvård i Sätters kommun är att stimulera till egna aktiva hälsofrämjande insatser utifrån var och ens egna förutsättningar. Sätters kommun erbjuder sina anställda två alternativ. Personalutskottet beslutade 2020-11-24 att beloppet fastställs till 750 kr från 2021-01-01 och index uppräknas från jan varje år från 2022.



Kompletterande tjänsteutlåtande gällande Friskvårdspolicy

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen stryker stycket gällande finansiering då modellen styrs av administrativa rutiner

Ärendebeskrivning

Bakgrund

I Friskvårdspolicy från 2013 finns ett stycke kring hur friskvårdbidrag finansieras. Policyn ska inte låsa hur man praktiskt löser den administrativa frågan kring ersättningen. Med ett utvecklat lönesystem hanteras detta numer i systemet och inte via blankett vilket innebär att rutiner för finansiering har ändrats

Underskrifter

Malin Karhu Birgersson
Sektorschef

Sektorchefs namn
Titel

Postadress

Box 300, 783 27 Säter
Telefon: 0225-55 000 (vxl)

Besöksadress

Rådhuset, Åsgränd 2, Säter

E-post

kommun@sater.se

Webbplats

sater.se



Friskvårdspolicy

Förslag till beslut

Att personalutskottet föreslår kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att anta friskvårdspolicy med revideringen av belopp och indexuppräknning enligt personalutskottets tidigare beslut

Ärendebeskrivning

Bakgrund

Säters kommun antog 3 dec 2013 Friskvårdspolicy för medarbetare i Säters kommun. Syftet med friskvård i Säters kommun är att stimulera till egna aktiva hälsofrämjande insatser utifrån var och ens egna förutsättningar. Säters kommun erbjuder sina anställda två alternativ. Personalutskottet beslutade 2020-11-24 att beloppet fastställs till 750 kr från 2021-01-01 och index uppräknas från jan varje år från 2022.

Underskrifter

Malin Karhu Birgersson
Sektorschef

Sektorchefs namn
Titel

Postadress

Box 300, 783 27 Säter
Telefon: 0225-55 000 (vxl)

Besöksadress

Rådhuset, Åsgränd 2, Säter

E-post

kommun@sater.se

Webbplats

sater.se



2021-07-29

Friskvårdspolicy

Sätters kommun



**SÄTERS
KOMMUN**



Dokumentinformation

Dokumentnamn	Dokumenttyp	Omfattar
Friskvårdspolicy	Policy	Säters kommun
Dokumentägare	Dokumentansvarig	Publicering
Sektorchef kommunstyrelsen	Personalchef	Intranät www.sater.se
Beslutsinstans	Beslutad	Diarienummer
Kommunstyrelsen och Personalutskottet	KS-2013-12-03. PU-2020-11-24	

Författningsstöd
Revidering
Minst en gång per mandatperiod
Bör revideras senast



Innehåll

1	Friskvårdspolicy	4
1.1	Syfte.....	4
1.2	Alternativ 1: Friskvårdstimme/vecka (heltid).....	4
1.3	Alternativ 2: Subvention på 750 kr valfri motionsanläggning/år.	4
1.4	Finansiering	4



1 Friskvårdspolicy

1.1 Syfte

Syftet med friskvård i Sätters kommun är att stimulera till egna aktiva hälsofrämjande insatser utifrån var och ens egna förutsättningar. Sätters kommun erbjuder sina anställda två alternativ.

1.2 Friskvårdstimme/vecka (heltid)

Alternativ 1

- Närmaste chef avgör, och ska ge förutsättningar för en timmes friskvård per vecka under normal arbetstid, när verksamheten tillåter.
- Friskvårdstimmen ska vara planerad i förväg och överenskommen med arbetsledningen.
- Friskvårdstimmen får utnyttjas i förhållande till tjänstgöringsgrad. Heltid ger 1 timme per vecka halvtid 30 minuter och så vidare.
- Friskvårdstimmen kan inte sparas.

1.3 Valfri motionsanläggning/år

Alternativ 2:

Alla anställda erbjuds bidrag till kostnader med 750 kr/år för aktivitet på valfri motionsanläggning mot uppvisande av kvitto. Motionsformen skall vara godkänd enligt skatteverkets regler. Detta gäller vid en anställning motsvarande minst 40 % av heltid under minst 6 månader.

Vid kortare anställningstid och lägre tjänstgöringsgrad får du kontakta personalenheten eller din chef för en individuell bedömning.

Summan på friskvårdsbidraget justeras efter index i januari varje år.

1.4 Finansiering

Sektorerna avsätter en summa per medarbetare till en gemensam budget som hanteras av personalenheten. Budgeten täcker kostnader för friskvårdssubvention och kortare arbetsmiljöutbildningar för medarbetare.



Kf § 9 Arvoden till röstmottagare i vallokal

KS2021/0378

Beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta fastställa arvoden för röstmottagare enligt följande:

1. Ordförande i valdistrikt, 3 500 kr
2. Vice ordförande, 3 100 kr
3. Röstmottagare 2 500 kr
4. Ersättning till deltagande i valutbildning på 353 kronor/person.
5. Milersättning utgår enligt kommunens fastställda regler.

Ärendebeskrivning

Förberedelser inför 2022 års allmänna val har påbörjats och en översyn och omvärldsbevakning har genomförts avseende arvoden till ordförande, vice ordförande och valförrättare i vallokal på valdagen. Nuvarande nivå på arvoden beslutades inför allmänna valet 2006.

Vid tidigare allmänna val uppgick arvoden för ordförande till 2 400 kronor, vice ordförande till 2 000 kronor och övriga röstmottagare till 1 900 kronor i arvode. De beloppen fastställdes 2006. Kansliet gör bedömningen att samtliga arvoden bör höjas. Föreslagna belopp ligger något under de större närliggande kommunerna.

Alla röstmottagare måste gå en obligatorisk utbildning. Ersättningen föreslås följa beslutade förtroendevaldas arvoden för sammanträde mindre än 4 timmar som är 353 kronor.

Den uppskattade kostnadsökningen för arvode uppgår till 53 000 kronor.

Röstmottagarna

På valdagen är vallokalerna öppna från 08:00-21:00. Under dagen tjänstgör röstmottagarna efter fastställt schema. När röstningen avslutas tjänstgör alla röstmottagare med sammanräkningen tills alla resultat är klara.

En röstmottagare tjänstgör som ordförande i varje vallokal på valdagen. Ordförande har goda kunskaper om val och leder arbetet i valdistriktet. Vice ordförande har goda kunskaper om val och leder arbetet i valdistriktet när ordförande inte tjänstgör.



Arvoden till röstmottagare i vallokal

Förslag till beslut

Valnämnden föreslår kommunfullmäktige besluta fastställa arvodena för röstmottagare enligt följande:

1. Ordförande i valdistrikt, 3 500 kr
2. Vice ordförande, 3 100 kr
3. Röstmottagare 2 500 kr
4. Ersättning till deltagande i valutbildning på 353 kronor/person.
5. Milersättning utgår enligt kommunens fastställda regler.

Ärendebeskrivning

Förberedelser inför 2022 års allmänna val har påbörjats och en översyn och omvärldsbevakning har genomförts avseende arvoden till ordförande, vice ordförande och valförrättare i vallokal på valdagen. Nuvarande nivå på arvodena beslutades inför allmänna valet 2006.

Vid tidigare allmänna val uppgick arvoden för ordförande till 2 400 kronor, vice ordförande till 2 000 kronor och övriga röstmottagare till 1 900 kronor i arvode. De beloppen fastställdes 2006. Kansliet gör bedömningen att samtliga arvoden bör höjas. Föreslagna belopp ligger något under de större närliggande kommunerna.

Alla röstmottagare måste gå en obligatorisk utbildning. Ersättningen föreslås följa beslutade förtroendevaldas arvoden för sammanträde mindre än 4 timmar som är 353 kronor.

Den uppskattade kostnadsökningen för arvode uppgår till 53 000 kronor.

Röstmottagarna

På valdagen är vallokalerna öppna från 08:00-21:00. Under dagen tjänstgör röstmottagarna efter fastställt schema. När röstningen avslutas tjänstgör alla röstmottagare med sammanräkningen tills alla resultat är klara.

En röstmottagare tjänstgör som ordförande i varje vallokal på valdagen. Ordförande har goda kunskaper om val och leder arbetet i valdistriktet. Vice ordförande har goda kunskaper om val och leder arbetet i valdistriktet när ordförande inte tjänstgör.

Postadress

Box 300, 783 27 Säter
Telefon: 0225-55 000 (vxl)

Besöksadress

Rådhuset, Åsgränd 2, Säter

E-post

kommun@sater.se

Webbplats

sater.se



Margareta Jakobsson

Malin Karhu Birgersson
Sektorchef kommunstyrelsen



Kf § 10 Kungörelse av kommunfullmäktiges sammanträden 2022

Beslut

Bakgrund och ärendebeskrivning

Kommunfullmäktige skall senast i december besluta om kungörelse av fullmäktiges sammanträden under kommande år.

Kungörelsen har under 2021 införts i tidningarna Dala-Demokraten, Falu-Kuriren och Södra Dalarnas Tidning samt på kommunens webbplats.



Kf § 11 Interpellationer/frågor



Kf § 12 Valärenden



Kf § 13 Rapporter



Kf § 14 Delgivningar

Protokoll från sammanträde med kommunstyrelsen 2021-11-09

Granskning av delårsrapport för den gemensamma hjälpmedelsnämnden

KS2021/0398

Delårsrapport budget för den gemensamma nämnden för alkohol, tobak och receptfria läkemedel.



Kf § 15 Utdelning av stipendier och priser