



Samhällsbyggnadsnämnden

Bygg- och miljöavdelningen

Linn Dahlvik

Linn.Dahlvik@alvkarleby.se

026 – 833 55

PLANBESKRIVNING

Detaljplan för Siggeboda 3:3 m.fl. (Skutskärs resecentrum),

Skutskär, Älvkarleby kommun, Uppsala län



Handlingar

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande 1 och 2
- Undersökning av betydande miljöpåverkan
- Fastighetsförteckning



Innehåll

1. PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG	4
2. FÖRENLIGHET MED 3, 4 OCH 5 KAP. MILJÖBALKEN.....	4
3. PLANDATA.....	5
3.1 Läge & areal.....	5
3.2 Markägförhållanden	5
3.3 Nuvarande markanvändning	6
4. TIDIGARE PLANER OCH STÄLLNINGSTAGANDEN.....	7
4.1 Översiktsplan	7
4.2 Detaljplaner, områdesbestämmelser och förordnanden.....	8
4.3 Program för samråd.....	8
4.4 Miljökonsekvensbeskrivning.....	9
4.5 Kommunala beslut	9
5. FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER.....	10
5.1 Förändringar av den fysiska strukturen till följd av planförslaget	10
5.2 Natur.....	11
5.2.1 Jordarter	11
5.2.2 Växtlighet	12
5.2.3 Grundvatten.....	12
5.4 Dagvatten	12
5.4.1 Förslag på dagvattenhantering	13
5.4.2 Föroreningar dagvatten	15
5.5 Miljömål	16
5.6 Bebyggelseområden.....	16
5.7 Trafik.....	17
5.7.1 Transportled för farligt gods.....	17
5.8 Tillgänglighet	18
5.9 Barnperspektiv	19
5.10 Störningar	19
5.11 Teknisk försörjning.....	19
GENOMFÖRANDEBESKRIVNING	21
6. ORGANISATORISKA FRÅGOR.....	21
6.1 Tidplan	21
6.2 Genomförandetid.....	21



6.3 Ansvarsfördelning Huvudmannaskap.....	21
7. FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR.....	22
7.1 Gemensamhetsanläggning	22
8. TEKNISKA FRÅGOR, VERKSAMHETSOMRÅDEN.....	22
8.1 Verksamhetsområden	22



1. PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Genom västra Skutskär passerar järnvägssträckan Ostkustbanan med dubbelspår. Järnvägen utgör ett viktigt pendlarstråk i regionen. Älvkarleby kommun har i den gällande översiktsplanen framhållit vikten av ett stationsnära boende där det kollektiva resandet skall premieras. Detta inte minst genom att styra och planera kommunens bebyggelseutveckling till de stationsnära lägena.

Aktuellt planförslag syftar till att skapa förutsättningar för ett utökat och effektivare resande med kollektivtrafiken i Älvkarleby kommun. Genom en omlokalisering av bussbytesthållplatserna från Skutskärs centrum till att istället förläggas vid järnvägsstationen möjliggörs ett förbättrat kombinationsresande mellan olika trafikslag så som tåg, buss, bil och cykel i kommunen.

Det område som i dagsläget används för pendlarparkering (cirkelformade parkeringarna) kommer med planens genomförande byggas om och istället nyttjas som resecentrum med busshållplatser. Det innebär att fler väderskydd för kollektivtrafiken uppförs inom området. Det syftar till att underlätta det kollektiva resandet och göra denna mer attraktiv för resenärerna.

Idag finns det en pendlarparkering i planområdets östra del som enligt befintlig detaljplan är planstridig. Parkeringen har anlagts på grund av en stor efterfrågan på parkeringsplatser vid resecentrum. Enligt planförslaget blir den parkeringen planenlig. Planförslaget möjliggör parkeringsplatser i planområdets södra del och även väster om järnvägen. Detta för att uppfylla parkeringsbehovet i området och för att underlätta kombinerat resande.

2. FÖRENLIGHET MED 3, 4 OCH 5 KAP. MILJÖBALKEN

Delar av planområdet är inom riksintresse för det rörliga friluftslivet 4 kap. 1-2 § miljöbalken (SFS 1998:808). Turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen ska särskilt beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön. Planens genomförande bedöms som en utveckling av befintlig tätort och det finns ingen värdefull natur som påverkas negativt. Planförslaget bedöms därmed vara förenligt med riksintresset.

Planområdet omfattas också av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8§ miljöbalken. Ostkustbanan har internationell betydelse och ingår i det Transeuropeiska Transportnätverket (TEN-T) och det strategiska godsnätet. Aktuellt planförslag bedöms som förenligt med riksintresset. Järnvägen är planlagd som järnvägsstation, vilket innebär att marken inte får användas till annat ändamål. Området uppmuntrar varken i dagsläget eller i planförslaget, till stadigvarande vistelse med hänsyn till transporter av farligt gods på järnvägen.



3. PLANDATA

3.1 Läge & areal

Planområdet är beläget vid Skutskärs resecentrum. Öster om planområdet ligger bostadsområdet Hårsta där flertalet lägenhetsbostäder finns belägna. Söder om planområdet är ett större villaområde beläget.

Planområdets totala areal är om cirka 48 000 m².



Planområdet beläget i Skutskär. ©cX-kommunerna, Lantmäteriet & Trafikverket.

3.2 Markägoförhållanden

I tabellen nedan redogörs de fastigheter vilka är inom aktuellt planområde.

Markägoförhållandena inom planområdet.

Fastighet	Areal inom planområdet (m ²)	Inskrivet ägande - Lagfart
TEBO 1:228	863	Älvkarleby kommun
TEBO 1:60	682	Älvkarleby kommun
Del av TEBO 1:400	29 356	Älvkarleby kommun
Del av SIGGEBODA 3:3	6 176	Älvkarleby kommun
Del av VÄSTERMARN 5:1	9 561	Staten Trafikverket
Del av SIGGEBODA 17:21	1 230	AB Älvkarlebyhus



3.3 Nuvarande markanvändning

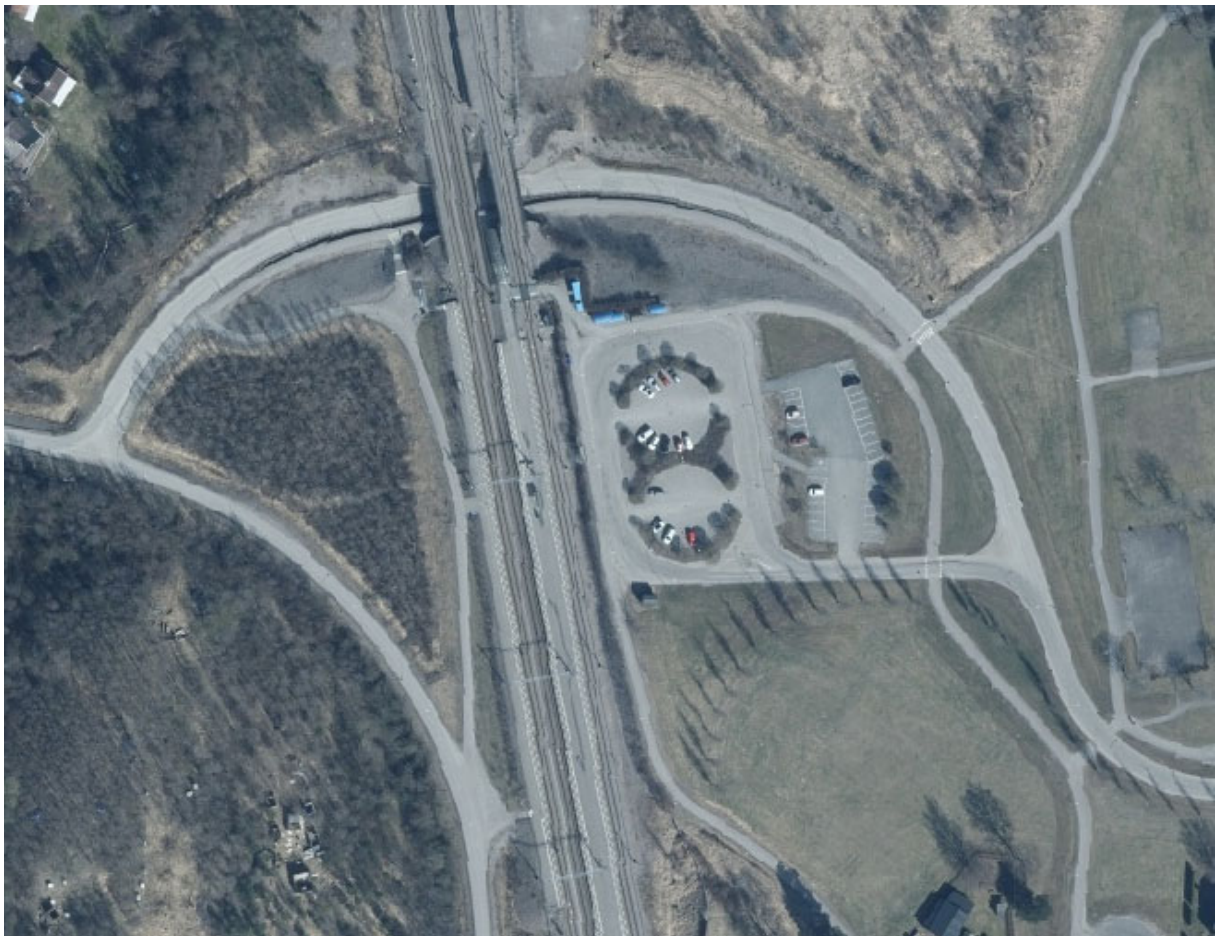
Planområdet består som tidigare nämnts utav Skutskärs järnvägsstation. Med denna finns tillhörande parkeringsytor öster om stationen. Parkeringarnas totala areal är i dagsläget 2750 m² och rymmer cirka 55 parkeringsplatser.

Parkeringarna är med sin cirkelform ingen effektiv utformning vad gäller parkeringskapaciteten. Detta eftersom stora arealer lämnas obrukbara. Inte heller vid exempelvis skötsel av området är utformningen särskilt välkonstruerad. Detta gäller inte minst vid vinterskötsel som plogning.

Utöver de båda cirkulära parkeringsplatserna har ytterligare parkeringar uppförts just öster om cirklarna. Dessa har dock uppförts i direkt strid mot den gällande detaljplanen i området som utpekat platsen för naturändamål.

De oexploaterade områdena söder om parkeringarna består av klippta gräsytor om cirka 1 hektar. Området har ett mindre bestånd med träd som låtits planteras i en bågform från väst till öst.

Planens västra område består idag av naturmark.



Ortofoto över aktuellt planområde. © Lantmäteriet.



4. TIDIGARE PLANER OCH STÄLLNINGSTAGANDEN

4.1 Översiktsplan

Utvecklingsstrategin för *Översiktsplan för Älvkarleby kommun år 2050* fokuserar den framtida utvecklingen till de prioriterade utvecklingsorterna, bland annat Skutskär, för att dra fördel av den utvecklingspotential som finns kring tågstationerna. Översiktsplanen beskriver det goda geografiska läget intill det regionala och nationella kommunikationsstråket som stor utvecklingspotential.

Översiktsplan för Älvkarleby kommun år 2050 strävar bland annat efter en tydligare entré till Skutskär från tågstationen. En stadspark föreslås att anläggas precis utanför planområdet, mellan Skutskär station och centrum. Stationsområdet tillsammans med den tilltänkta parken ska utgöra entrén till Skutskär enligt översiktsplanen. Det innebär att planområdets utformning är en viktig del för att skapa en tydligare entré till Skutskär.

Översiktsplanen beskriver att den tilltänkta parken har goda förutsättningar att bli en attraktiv mötesplats för väntande tågresenärer såväl för boende i närområdet. Stationshus, turistinformation eller annan service inom stationsområdet är också positivt för skapandet av mötesplatser. Planförslaget möjliggör utökad service inom stationsområdet. Inom föreslaget användningssätt för stationsområdet får bland annat småbutiker och resebyråer uppföras.

Vid planering, utformning och drift av trafikinätet föreslås trafikslag prioriteras i följande ordning enligt översiktsplanen:

1. Gång- och cykeltrafik
2. Kollektivtrafik
3. Biltrafik

Cykelparkeringar kring prioriterade bytespunkter, som järnvägsstationen i Skutskär, bör förbättras enligt översiktsplanen. Enligt planförslaget finns det möjlighet att anordna fler cykelparkeringar och ett cykelgarage, samt erbjuda service som till exempel cykelpump. Cykelparkeringar finns idag och efter planens genomförande belägna allra närmast tågplattformen av trafikslagen cykel, buss och bil.

Ett nytt resecentrum föreslås i anslutning till tågstationen i översiktsplanen. Detta för att centrumhållplatsen inte är lämplig som byteshållplats. Planförslaget möjliggör fler busshållplatser inom resecentrum. Dessa lokaliseras närmare tågplattformen än bilparkeringar.

Enligt översiktsplanen ska pendelparkeringar i anslutning till samtliga tågstationer i kommunen anläggas. Planförslaget utökar antalet pendelparkeringar för bil för att främja kollektivtrafiken. Etablering av tankställen för förnybara drivmedel och snabbaddningsstationer bör bland annat ske vid Skutskärs station enligt översiktsplanen. Planen möjliggör ett område för transformatorstation för att el ska kunna dras fram till laddstationer för elbilar.

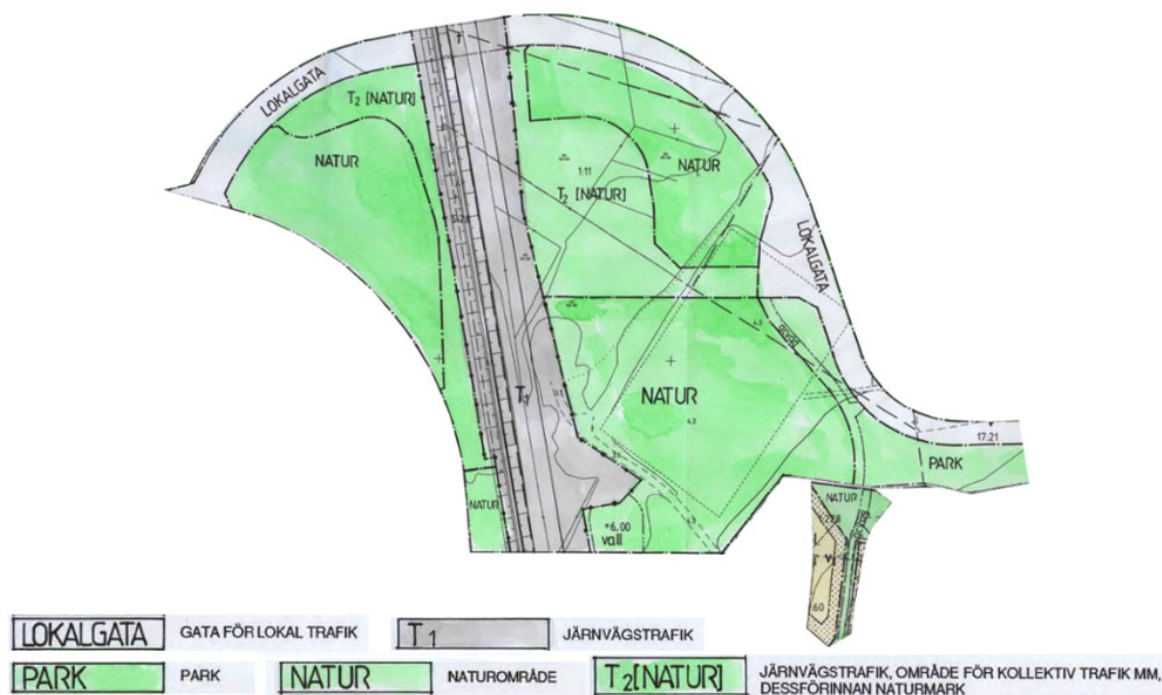


Ingen ny bebyggelse längs järnvägen bör generellt sett tillåtas inom 30 meter från närmaste spårmitt enligt översiktsplanen. Skyddsavståndet syftar till att skydda bebyggelse från urspärning av tåg och ger utrymme vid eventuella räddningsinsatser om det skulle ske en olycka. Enligt planförslaget får endast byggnader väderskydd och hiss uppföras närmare än 30 meter från närmaste spårmitt, dessa måste för sin funktion vara belägna nära järnvägen. Risker med farligt gods bör dock beaktas inom ett område på 150 meter från järnvägen.

Planförslaget bedöms vara överens med översiktsplanens intentioner.

4.2 Detaljplaner, områdesbestämmelser och förordnanden

Aktuellt planområde omfattas i dagsläget av detaljplanen *Skutskärs samhälle, Siggeboda 3:3, Tebo 1:400 m.fl.*, vilken vann laga kraft 2002. I planen utgörs stora områden av naturändamål och järnvägstrafik. En mindre del av planområdet omfattas idag av detaljplanen *Västermarn, Myrbo och Älvboda*, som fick laga kraft 2002.



Del av den gällande detaljplanen för området kallad Skutskärs samhälle. Figuren visar den delen som är belägen inom aktuellt planförslag.

4.3 Program för samråd

Planen föregås inte av något program och behovet av sådan anses heller inte vara nödvändigt enligt 5 kapitlet 10 § Plan- och bygglagen.



4.4 Miljökonsekvensbeskrivning

Med upprättandet av handlingen *Undersökning av betydande miljöpåverkan*, framgår att upprättandet av en miljökonsekvensbeskrivning inte är nödvändigt. Se separat handling.

4.5 Kommunala beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade den 17/9-2018:

§ 103 Diarienummer 2018/361:

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar om positivt planbesked.

Planläggningen delas upp i två etapper, där pendlarparkeringar och resecentrum omfattas av etapp 1 och där bostäder och övriga rekreationsområden omfattas av etapp 2.



5. FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER

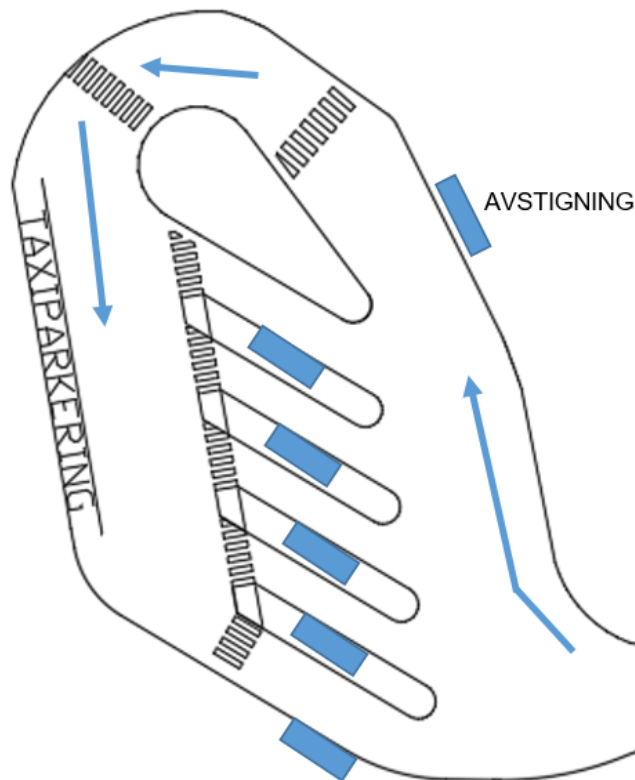
5.1 Förändringar av den fysiska strukturen till följd av planförslaget

Genomförandet av aktuellt planförslag kommer innebära stora fysiska förändringar av planområdet. Det område som i dagsläget används för pendlarparkering (cirkelformade parkeringarna) kommer med planens genomförande byggas om och istället nyttjas för busstrafik.

På båda sidorna om järnvägen kommer nya parkeringsytor att anläggas. Byggnationen av dessa kan ske etappvis beroende på framtida parkeringsbehov.



Inom resecentrum bör busslamellerna placeras i en 45 gradig vinkel för att underlätta bussarnas angöring till hållplatserna. Bussarna bör angöra till hållplatserna med fronten mot sydöst.



Exempel på hur resecentrum med busshållplatslägen (blå rektanglar) kan utformas.

Planförslaget möjliggör också utrymme för taxi och färdtjänst närmast järnvägen. Detta för att underlätta resandet för personer med rörelsesvårigheter.

Det finns även möjlighet att uppföra exempelvis cykelgarage för de cykelpendlande i närheten av järnvägen. Tanken med cykelgarage är dels att skydda cyklarna från väder och vind samtidigt som stöldrisken minskar. Möjligheten till visst underhåll av cykeln kan ordnas i form av exempelvis pump, tvätt etc.

5.2 Natur

5.2.1 Jordarter

Enligt Sverige geologiska undersöknings (SGU:s) jordartskarta består stora delar av planområdet av fyllningsmaterial. Under ombyggnationen av resecentrum i början av 2000-talet användes massor från Trafikverket som fyllning under de idag hårdgjorda ytorna. Ytorna planeras att fortsättningsvis vara hårdgjorda. Om det i framtiden finns ett behov av att gräva i marken under de hårdgjorda ytorna bör provtagning av marken göras. Detta eftersom det påträffats föroreningar i fyllningsmassorna norr om planområdet. I övrigt utgörs planområdet mestadels utav silt och sand.



5.2.2 Växtlighet

Den västra delen av planområdet består i huvudsak av lövskog.

Växtligheten öster om järnvägen består till huvudsak av gräsbevuxna plana ytor samt ett antal planterade träd som utgör en allé. Alléer omfattas av det generella biotopskyddet enligt 7 kap. 11 § miljöbalken (SFS 1998:808) om en övervägande del av träden utgörs av vuxna träd. Med vuxna träd menas att träden uppnått en ålder på 30 år eller mäter minst 20 cm i diameter i brösthöjd. Allén inom planområdet planterades i samband med ombyggnationen av resecentrum i början av 2000-talet. Trädens diameter i brösthöjd överstiger 20 cm i diameter och omfattas därmed av biotopskyddet. Dispens från skyddet behöver därmed sökas vid anläggning av den södra parkeringen. Parkeringen kan byggas ut allt eftersom behovet ökar, påverkan på biotopen bör därför begränsas genom att i första hand bygga ut parkeringsplatser med mindre påverkan på biotopen.

5.2.3 Grundvatten

Grundvattennivån är inom planområdet grunt belägen. Faktum är att Nygatan ligger under grundvattennivån där den passerar under järnvägsviadukten. För att undvika att grundvattnet ska tränga upp och översvämma vägbanan har Trafikverket pumpar installerade på platsen. Vattnet leds via en kanal och mynnar ut inom Stora Ensos industriområde.

Grundvattnet bedöms som sårbart inom delar av planområdet.

5.4 Dagvatten

Stora delar av marken inom planområdet hårdgörs i förslaget, vilket ökar dagvattenflödet. Området är idag redan känslig för stora mängder dagvatten. Delar av planområdet riskeras att bli översvämmade vid extrema skyfall. De områden som ligger i svackor är extra riskutsatta. Den största risken för översvämning är under viadukten där grundvattnet också tenderar att tränga upp. Lågpunkten under viadukten har ett stort tillrinningsområde från stora delar av Skutskär. Det kan därför inte lösas helt genom den här detaljplanen, utan det måste utredas separat. Detaljplanen kan endast säkerställa att genomförandet av planen förbättrar situationen.

Det finns också risk för översvämning i skogsområdet väster om järnvägen. Översvämningsrisken kommer genom detaljplanen att minskas genom att ett svackdike anläggs.

Ett PM för dagvatten har upprättats och uppdaterats hösten 2022 av Sweco (DNR: 2018/762 – 125) där beräkningar för flöden, fördröjningar och föroreningar har tagits fram för området.

Genomförande av planförslaget innebär att fler ytor kommer hårdgöras. Nedan listas markanvändningen för innan och efter exploatering.



Före exploatering				Efter exploatering		
Markanvändning	Area (ha)	Avrinningskoefficient (-)	Red. area (ha)	Area (ha)	Avrinningskoefficient (-)	Red. area (ha)
GC-bana	0,39	0,8	0,31	0,52	0,8	0,42
Grusyta	0,33	0,4	0,13	0,22	0,4	0,09
Grönyta	2,61	0,1	0,26	1,47	0,1	0,15
Parkering	0,45	0,8	0,36	0,95	0,8	0,76
Resecentrum	0,000	0,5	0,000	0,54	0,5	0,27
Takyta	0,000	0,9	0,000	0,01	0,9	0,01
TRV-fastighet (banvall)	0,64	0,5	0,32	0,64	0,5	0,32
Villaområde	0,02	0,35	0,01	0,000	0,35	0,00
Vägyta	0,38	0,8	0,31	0,47	0,8	0,38
Totalt	4,82	0,35	1,7	4,82	0,5	2,39

Flödesberäkningar har sedan utförts enligt den rationella metoden (ekvation 4.4 i Svenskt Vatten P110). Regnintensiteten har bestämts genom att beräkna rinntiden för planområdet före och efter exploatering. Trafikverkets anläggning är med i beräkningarna, trots att denna redan har utbyggd dagvattenlösning.

Före exploatering			Efter exploatering	
Återkomsttid (år)	Regnintensitet (l/s/ha)	Flöde (l/s)	Regnintensitet (l/s/ha)	Flöde (l/s)
5	144	244	227	541
20	227	385	358	855

Det finns möjlighet att nyttja befintliga dagvattenledningar inom fastigheten och kapaciteten har beräknats till 175 l/s. Fördröjningsbehovet på den östra sidan om järnvägen blir cirka 270 m³. Väster om järnvägen blir fördröjningsbehovet cirka 90 m³.

5.4.1 Förslag på dagvattenhantering

Med genomförandet av aktuellt planförslag kommer delar av planområdet hårdgöras. I och med detta måste det dagvatten vilket tidigare infiltrerats på platsen ledas vidare till annan yta för dess omhändertagande.

Eftersom stora arealer av planområdet kommer utgöras av parkeringar och andra hårdgjorda ytor måste dagvattnet även renas från eventuella föroreningar innan det kan tillåtas infiltreras i marken. Diken och infiltrationsytor kan skapa naturliga reningsmöjligheter för trafikrelaterade föroreningar.

För båda tillkommande parkeringarna föreslås det att dagvatten leds till ytor avsedda att fördröja och infiltrera dagvatten. Dessa ytor är belägna i direkt anslutning till utlopp och placerade på var sida om järnvägen. Båda områdena har en naturlig avrinning mot sig från de hårdgjorda ytorna, vilket underlättar vid anläggandet.

Nedan redovisas planområdets föreslagna dagvattenlösningar för de nytillkommande användningarna. Redovisningen är uppdelad i fyra punkter för respektive avrinningsyta.



Område 1 & 2 – Resecentrum med busshållplatser och befintlig parkering

Områdena är i dagsläget asfalterade och används för parkeringsändamål. Med planens genomförande kommer parkeringarna inom område 1 tas bort och ersättas med ett antal hållplatser för bussar. Parkeringarna inom område 2 kommer att bevaras.

Områdena avvattnas idag med rännstensbrunnar som är kopplade till utloppsledningar som leder vatten under banvallen och vidare till Lummerbäcken. Dessa dagvattenbrunnar och ledningsnät kan nyttjas även efter planens genomförande. Det finns befintliga oljeavskiljare inom området. Dagvattnet är tänkt att genom ytavrinning ledas till ett svackdike för fördröjning och rening innan det leds vidare. För att avleda vattnet från den östra sidan om järnvägen föreslås utloppet kopplas till befintligt ledningssystemet som går under järnvägen och vidare väster mot recipient.

Område 3 & 4 - Ny parkering

Aktuellt planförslag medger anläggandet av ett par större parkering på respektive sida om järnvägen. Dessa kan komma att byggas ut i etapper beroende på det framtida parkeringsbehovet. Dagvattnet är tänkt att genom ytavrinning ledas till svackdiken. Dikena ska fördröja och rena dagvattnet innan det leds vidare.



Den östra sidans svackdike föreslås få en längd på cirka 170 m med en total bredd på 3,7 m. Svackdiket på den västra sidan spåret ligger i direkt anslutning till den föreslagna parkeringsytan och bör gå att avvattna utan problem.

Utöver att dessa diken leder bort vattnet sedimenteras eventuella partiklar så som tungmetaller.

5.4.2 Föroreningar dagvatten

Lummerbäcken (VISS EU_CD: SE672385-158740) bedöms vara mottagande recipient för dagvatten från planområdet.

I förslaget till ny miljö kvalitetsnorm anges att Lummerbäcken har måttlig ekologisk status. Detta på grund av fysisk påverkan på vattendraget och eventuell övergödningsproblematik. Vattenförekomsten uppnår ej god kemisk status på grund av kvicksilver (Hg) och polybromerade difenyletrar (PBDE). Dessa bedöms vara omöjliga att uppnå.

Sweco har genomfört föroreningsberäkningar för föreslagen dagvattenhantering inom planområdet (DNR: 2018/762 – 88). Eftersom det inte finns några nationellt fastställda gränsvärden för föroreningshalter i dagvatten har Riktvärdesgruppens riktvärden för dagvattenutsläpp använts.

Beräkningarna visar att halten för samtliga ämnen förutom kvicksilver minskar efter exploatering med föreslagen rening i svackdike. Tabellen nedan visar halterna av ämnen före exploatering, efter exploatering (utan åtgärd) och efter exploatering med planförslagets åtgärd för rening. Fetstil indikerar att värdet överskrider riktvärde enligt Riktvärdesgruppen.

Ämne	Före exploatering		Efter exploatering utan rening		Efter exploatering, efter rening (svackdiken)	
	Halt (µg/l)	Mängd (kg/år)	Halt (µg/l)	Mängd (kg/år)	Halt (µg/l)	Mängd (kg/år)
P	95	1,3	120	2,1	92	1,6
N	1 600	21	1 800	34	1 200	24
Pb	7,9	0,11	13	0,22	4,8	0,085
Cu	19	0,26	24	0,47	12	0,23
Zn	44	0,59	67	1,2	29	0,53
Cd	0,25	0,0033	0,35	0,0055	0,2	0,0037
Cr	5,9	0,079	7,6	0,15	3,7	0,072
Ni	5	0,067	7,2	0,13	3,9	0,072
Hg	0,039	0,00052	0,052	0,0011	0,045	0,00093
SS	47 000	620	67 000	1300	28 000	540
Oil	460	6,2	630	12	140	2,7
PAH16	0,82	0,011	1,2	0,0022	0,56	0,01
BaP	0,017	0,00023	0,03	0,00046	0,014	0,00021
PBDE 209	0,015	0,0002	0,015	0,00028	0,0084	0,00015

Kvicksilvermängden är beräknad genom StormTac och visar på en låg säkerhet för hur trovärdiga resultaten är. Beräkningar i denna utredning är en uppskattad uträkning och inte ett verklighetsscenario. Det går däremot att tyda av resultaten att dagvattenlösningarna bidrar till positiva reningsprocesser och sänker föroreningshalterna oavsett hur osäkra resultaten är på vissa ämnen. Det går dessutom att sänka de teoretiska halterna av kvicksilver. Genom att installera oljeavskiljare med svackdikena kan halten sänkas till 0,036 µg/l enligt beräkningar i StormTac, vilket är lägre än före planerad exploatering.



5.5 Miljömål

Detaljplanering är ett av flera verktyg som kan bidra till att uppnå de av riksdagen beslutade miljömålen. De miljömål vilka bedöms vara särskilt angelägna i aktuellt planförslag är *Begränsad klimatpåverkan* och *God bebyggd miljö*.



Begränsad klimatpåverkan

Med miljömålet *Begränsad klimatpåverkan* ska halten av växthusgaser i atmosfären stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farligt. Målet ska uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras.

Planförslagets positiva inverkan på kollektivtrafiken tillsammans med möjligheten att nyttja befintliga gång- och cykelvägar möjliggör för ett tryggt och klimatsmart resande



God bebyggd miljö

Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.

I den regionala utvecklingsstrategin anges att en god bebyggd miljö ska ske genom att den fysiska planeringen ska säkerställa att natur, yt- och grundvatten, produktiv jord- och skogsbruksmark värnas och lägger grund för hög vattenkvalitet och utvecklade ekosystemtjänster. Alla invånare bör i största möjliga mån ha tillgång till naturområden samt trygga och välplanerade bostadsområden som främjar möten, rekreation och goda levnadsvanor.

Mot bakgrund av syftet med aktuellt planförslag görs bedömningen att denna har positiva inverknings på de berörda miljömålen. För samtliga miljömål, se: www.miljomal.se

5.6 Bebyggelseområden

Den byggda miljön inom planområdet består till största delen av infrastrukturen som hör järnvägen till. Väg, banvall, parkering och perronger är exempel på sådana anläggningar.

Järnvägsstationen har tre perronger där vindskydd för resenärer har uppförts. Utöver dessa finns även cykelställ med skärmtak samt ett par busskurer intill stationen. Den enda byggnaden inom planområdet är en mindre raststuga avsedd för busschaufförer.



5.7 Trafik

Nygatan löper genom planområdet och knyter samman Skutskärs centrum med villabebyggelsen väster om järnvägen. Vägen nyttjas primärt av de boende i området, resenärer till järnvägsstationen samt av bussar vilka har hållplatser intill stationen. Hastighetsbegränsningen på Nygatan är 40 km/h.

I dagsläget är bussbytesthållplatserna busslinjer belägna längs Ågatan i Skutskärs centrum. Placeringen av hållplatserna bidrar till platsbrist för övrig trafik längs gatan då bussarna stannar parallellt mot varandra. Detta tillsammans med en vilja att underlätta för resenärernas byten till att även inkludera tågförbindelserna är en bidragande faktor till aktuell planläggning.

För att underlätta planläggningen, med flytten av bussbytesthållplatserna från Skutskärs centrum till järnvägsstationen har även en körspårsanalys upprättats. Resultatet av analysen har sedermera legat till grund för utformningen av aktuellt förslag.

5.7.1 Transportled för farligt gods

På järnvägen inom planområdet kan farligt gods transporteras. Det innebär att närområdet inte bör uppmuntra till stadigvarande vistelse. Markanvändning som till exempel parkering och trafik är lämpligt närmast järnvägen eftersom människor inte stannar där under en längre tid. Enligt Trafikverket bör parkeringsplatser anläggas minst 15 meter från järnvägen (räknat från spårmitte). Användningar som exempelvis bostäder och skola bör däremot ha ett längre avstånd till järnvägen. Generellt bör ny bebyggelse inte placeras närmare än 30 meter från järnvägen (räknat från spårmitte) eftersom det kan försvåra räddningsarbetet vid händelse av olycka.

Idag finns de närmaste parkeringsplatserna cirka 20 meter från järnvägen. Inom 30 meter från järnvägen finns förutom parkeringen, bland annat en förarlokal om cirka 10 m², cykelparkeringar med tillhörande väderskydd, gång- och cykelvägar och väderskydd till kollektivtrafiken.

Planförslaget möjliggör nya parkeringsplatser cirka 35-40 meter från närmaste spårmitte söder om den befintliga parkeringen. Förslaget möjliggör även nya parkeringsplatser väster om järnvägen cirka 15 meter från närmaste spårmitte. Det uppfyller lämplig markanvändning med hänsyn till farligt gods transportled.

Med planens genomförande kan väderskydd och hiss anordnas närmare 30 meter från spårmitte. Dessa måste för sin funktion vara belägna nära transportleden för att underlätta kollektivt resande. Väderskydd används av resenärer som väntar på tåg eller buss. Hissar förbättrar tillgängligheten inom resecentrum för människor med rörelsesvårigheter. Dessa funktioner uppmuntrar inte till stadigvarande vistelse. Markanvändningen bedöms vara lämplig med hänsyn till människors hälsa och riskerna är tolerabla.

Planförslaget möjliggör även för etablering av handel och annan service för resenärer inom användningsområdet järnvägsstation. En eventuell byggnad ska placeras med avstånd om

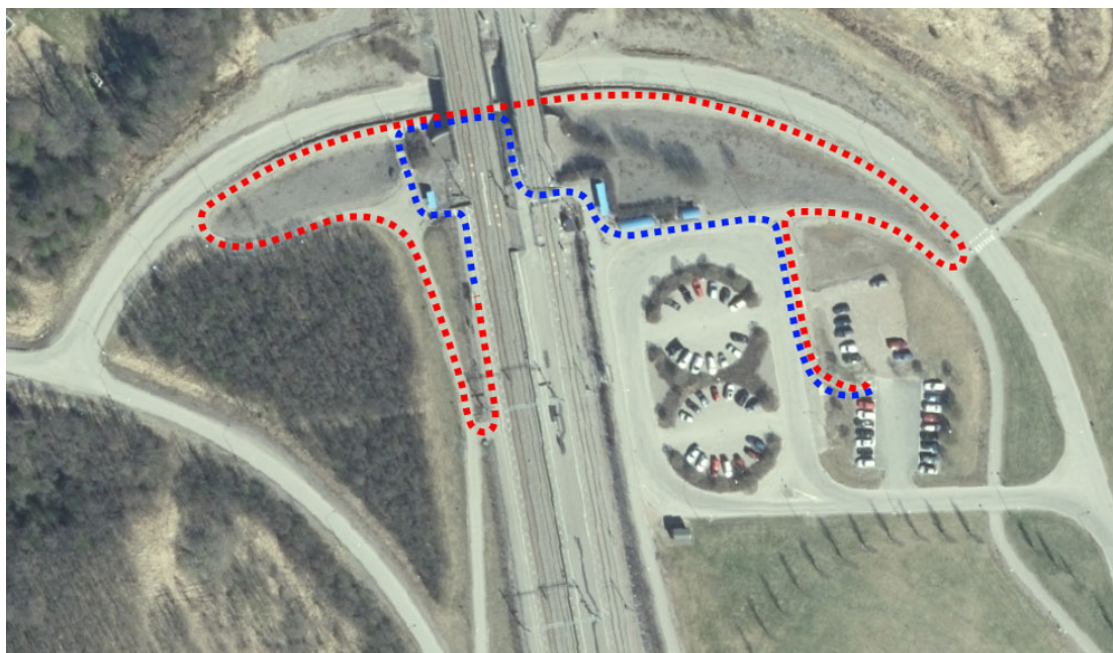


minst 30 meter från närmaste spårmitt. Byggnaden bör vara belägen nära järnvägen för att uppfylla sin funktion som servicebyggnad för resenärer.

Utrymningsvägar och luftintag regleras genom planbestämmelse. Dessa ska vara utformade i riktning från järnvägen, för att minimera riskerna för resenärer vid olycka. Byggnaders fasader som vetter mot järnvägen ska även klara minst brandklass EI 30.

5.8 Tillgänglighet

Under 2010-talet genomfördes en omfattande ombyggnation av järnvägen mellan Furuvik och Skutskär som stod klart 2016. Utöver att järnvägen blev dubbelspårig så byggdes bland annat järnvägsstationen i Skutskär om. I och med ombyggnationen av stationen genomfördes vissa åtgärder för att tillgänglighetsanpassa området. Bland annat uppfördes en trottoar för att binda samman de båda sidorna av järnvägen. För att undvika att trottoaren skulle bli allt för brant fick denna en dragning utmed Nygatan, under viadukten. Detta innebar dessvärre att färdvägen för exempelvis en rullstolsburen att ta sig från ena sidan av järnvägen till den andra blivit relativt lång (cirka 500 meter) i jämförelse med den som kan ta trapporna (230 meter). Skillnaden illustreras.



Teckenförklaring: ■■■■■ Färdrutt gående ■■■■■ Färdrutt rullstol

Färdrutten för en gående jämfört med exempelvis en rullstolsburen.

För att minska avstånden för dem vilka inte kan använda traditionella trappor har det i plankartan möjliggjorts utrymme för hiss på var sida om järnvägen. Detta för att möjliggöra installation av hissar eller andra anordningar för att tillgänglighetsanpassa stationsområdet ytterligare.



5.9 Barnperspektiv

Planförslagets syfte är ett utökat och effektivare resande med kollektivtrafiken. Kombinationsresande ska därför bli enklare. Barn har inte samma möjlighet att färdas med bil som vuxna. Cykel och kollektivtrafik blir då mer viktigt i många barns vardag.

Enligt Älvkarleby kommuns gällande översiktsplan ska trafikslag prioriteras i följande ordning vid planering, utformning och drift av trafiknätet:

1. Gång- och cykeltrafik
2. Kollektivtrafik
3. Biltrafik

Genom planförslaget kommer både resecentrum, med bussbyten, och cykelparkeringar med väderskydd placeras närmare stationen än bilparkeringar. Det är även lätt att ta sig till området som gående och cyklist, eftersom det finns utbyggda gång-och cykelvägar.

Med tanke på att det finns en transportled för farligt gods inom planområdet, så uppmuntras inte ytor till stadigvarande vistelse eller till lek, vilket anses vara positivt för barns säkerhet.

5.10 Störningar

Planområdet är redan i dagsläget utsatt för störningar i form av buller och vibrationer. Detta i och med de järnvägsspår som löper genom planområdet. Det finns befintlig bullervall och bullerplank för att minimera dessa störningar. Nuvarande gator och parkeringar medför också en viss störning.

Genomförandet av planförslaget kommer innebära att såväl bussbytesthållplatser och stora arealer parkering anläggs. Dessa tillkommande anläggningar genererar ökade störningar, främst vad gäller buller och ljus. Störningarna bedöms som måttliga. Störningarna som tillkommer bedöms inte ge upphov till höga ljudnivåer vid bostadsfasad för intilliggande bostäder. Ljudnivåer på parkeringsplatser är relativt måttliga eftersom hastigheten är låg. Störningsupplevelsen kan dock öka för intilliggande bostäder. Den södra parkeringen som föreslås kan bidra till både ökade störningar i form av både ljud och ljus för den fastigheten som är belägen närmast parkeringen. Skyddsåtgärd mot ljud och ljus ska därför anordnas intill parkeringen. Åtgärden kan exempelvis vara ett plank.

5.11 Teknisk försörjning

5.11.1 Ledningar

Inom planområdet finns det framdragna el-ledningar. Utöver detta har det till kollektivtrafikens personals raststuga dragits fram såväl vatten och spillvattenledningar.



Med planens genomförande kan befintliga ledningar inom planområdet bli tvungna att flyttas. Om exploatören bedömer att det finns behov av att flytta eller på annat sätt förändra befintliga anläggningar skall kontakt tas med berörd ledningsägare. Dessa åtgärder vilka är till följd av planens genomförande bekostas av exploatören.

Efter planens laga kraftdatum bör därför en kabelutsättning genomföras innan dess att exploatering påbörjas. Detta gäller även om exempelvis schaktningsarbeten skall genomföras inom planområdet.

En kabelutsättning beställs via Post- och telestyrelsens www.ledningskollen.se

5.11.2 Avfallshantering

Vid etablering av serviceverksamheter såsom småbutiker m.m. är det viktigt att sådan etablering föregås av samråd med Gästrike återvinnare avseende avfallshantering.



GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

6. ORGANISATORISKA FRÅGOR

6.1 Tidplan

Aktuell detaljplan upprättas med utökat förfarande. Planen anses vara av stort allmänt intresse. Förfarandet ändras därmed efter samråd från standardförfarande till utökat förfarande. Förslaget har kungjorts innan samråd. Den preliminära tidsplanen är som följer:

- Samråd: december 2019 -januari 2020
- Granskning 1: februari 2022 – mars 2022
- Granskning 2: februari 2023 – mars 2023
- Antagande: april 2023

6.2 Genomförandetid

Från den dagen detaljplanen vinner lagga kraft är genomförandetiden satt till fem (5) år.

6.3 Ansvarsfördelning Huvudmannaskap

Älvkarleby kommun är huvudman för den stora delen allmän platsmark inom planområdet. I den södra delen av planen finns det en väg med enskilt huvudmannaskap idag som även fortsättningsvis ska ha enskilt huvudmannaskap för att bibehålla en enhetlig förvaltning.

Marnvägen som är belägen precis utanför planområdet har enskilt huvudmannaskap och förvaltas av Upplandsbodarnas samfällighetsförening. Anläggandet av den västra parkeringen i planförslaget innebär att dess utfart blir belägen mot Marnvägen. Vid genomförande av planen kommer kommunen ansvara för snöskottning på parkeringen och det är därför lämpligt att kommunen även ansvarar för snöskottning inom den delen av Marnvägen mellan Nygatan och parkeringen. Eventuell breddning av den delen av Marnvägen ska bekostas av kommunen.



7. FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

7.1 Gemensamhetsanläggning

Marnvägen ingår i gemensamhetsanläggningen TEBO GA:2 som förvaltas av Upplandsbodarnas samfällighetsförening. En ökad aktivitet av biltrafik på Marnvägen till följd av anläggande av parkeringsplats inom TEBO 1:400 kan innebära att andelstalen i gemensamhetsanläggningen kan behöva justeras. En överenskommelse mellan fastighetsägare och föreningens styrelse angående andelstalen bör ske. Överenskommelsen måste sedan prövas och godkännas av lantmäterimyndigheten.

7.2 Servitut

Kommunen planerar en åtgärd för dagvatten som kan innebära att ett servitut bildas. Åtgärden kan innebära att den östra infiltrationsytan för dagvatten i planförslaget ska kunna breddas i Trafikverkets befintliga dike.

De fastigheter som berörs är TEBO 1:400 och VÄSTERMARN 5:1. Eftersom området kommer ingå i verksamhetsområde för dagvatten. Rätt att ansöka om en servitutsåtgärd har fastighetsägaren till de inblandade fastigheterna. Ägare av ledningar kan ansöka om att bilda ledningsrätt, alternativt nyttjanderätt. En förutsättning för att det ska gå att bilda ledningsrätt är att det avser en sådan ledning som nämns i 2 § 3 punkten Ledningsrättslagen.

Två områden med markreservat för trafik- och väganläggningar finns med i detaljplanen. Egenskapsbestämmelsen t₁ är nödvändiga för att säkerställa passage över kvartersmark mellan kommunala vägar. Egenskapsbestämmelsen x₁ skapar en möjlighet för exploatör att anordna infart till användningsområde T₂.

7.3 Rätt till inlösen av allmän plats med kommunalt huvudmannaskap

Del av fastigheten Siggeboda 17:21 ägs av AB Älvkarlebyhus och är redan idag planlagt som allmän plats med kommunalt huvudmannaskap. Planen föreslår att området fortsättningsvis är planlagt som allmän plats, gata och park, med kommunalt huvudmannaskap.

Kommunen vill därför upplysa om kommunens rätt att enligt 6 kap. 13§ PBL, lösa in mark som enligt detaljplan ska användas för allmänt plats med kommunalt huvudmannaskap. Kommunen har även en skyldighet enligt 14 kap. 14 § PBL om fastighetsägaren begär det, att lösa in mark som enligt detaljplanen ska användas för en allmän plats som kommunen ska vara huvudman för.

8. TEKNISKA FRÅGOR, VERKSAMHETSOMRÅDEN

8.1 Verksamhetsområden

Planområdet är utom verksamhetsområde för vatten, spillvatten och dagvatten idag.



Planområdet kommer att ingå i verksamhetsområde för dagvatten på grund av områdets känslighet för översvämningar och de lösningar som krävs för att leda undan dagvatten från planområdet.

Till raststuga för busschaufförer har det sedan tidigare dragits fram ledningar för vatten och spillvatten. Med planens genomförande kan det bli aktuellt med nya ledningsdragningar om nya byggnader uppförs.