

**Detaljplan för
Romberga 25:4
Enköpings kommun
- normalt planförfarande**

Antagen 2014-12-16
Laga kraft 2015-01-09

PLANBESKRIVNING



Översiktskarta som visar var planområdet ligger. Copyright Lantmäteriet.

HANDLINGAR

Till planen hör följande handlingar:

- Plankarta med bestämmelser, skala 1:1000, 2014-09-17
- Plan- och genomförandebeskrivning, 2014-09-17
- Samrådsredogörelse, 2013-12-05
- Utlåtande, 2014-10-24 rev.2014-10-28
- Fastighetsägareförteckning, 2014-01-22
- Tågbullerutredning, 2013-11-05, rev 2014-09-15
- Riskbedömning, 2014-01-14, rev 2014-06-19

PLANENS SYFTE

Syftet med planen är att skapa en funktionsblandad stadsmiljö genom en mer flexibel användning av fastigheten Romberga 25:4. Platsen ligger i nära anslutning till Enköpings kollektivknutpunkt och dess kommunikationsläge ska tas tillvara. Planändringen syftar även till att möjliggöra fortsatt verksamhetsutövning. Planen möjliggör för handel, kontor, partihandel och skolverksamhet, dock ej förskola. Förskoleverksamhet är den första skolformen med barn fram till förskoleklass eller till skolstart.

FÖRENLIGT MED 3, 4 OCH 5 KAP. MB

Planen bedöms innebära en ur allmän synpunkt god hushållning med marken enligt 3 kap 1 § i Miljöbalken (MB). Området ingår inte i något av de områden som nämns i kapitel 4 MB. Planen medför inte att några miljö kvalitetsnormer överskrids enligt kapitel 5 MB.

PLANDATA

Lägesbestämning

Planområdet ligger direkt norr om järnvägen i Enköpings tätort i anslutning till verksamhetsområdet Myran. Området har gångavstånd till järnvägsstationen (sydöst).

Areal

Cirka 1,1 hektar.

Markägo förhållanden

FastPartner AB är ägare till fastigheten Romberga 25:4.

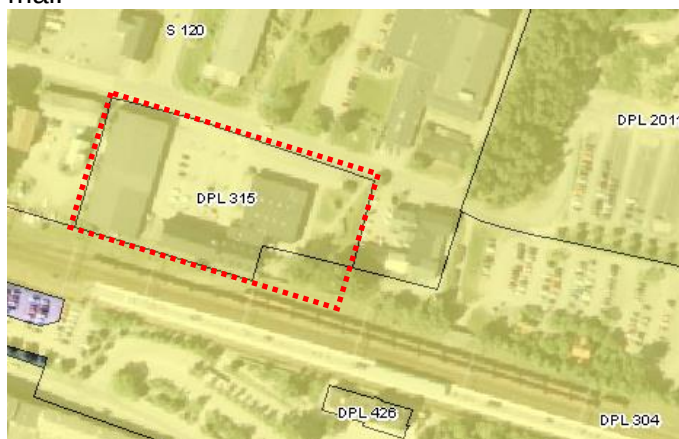
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer

Enligt den fördjupade översiktsplanen för Enköpings tätort (2009) ligger planområdet inom utpekade område för huvudmarkanvändningen verksamhetsområde och sammanhållen bebyggelse. Järnvägen söder om planområdet är av riksintresse.

Detaljplaner

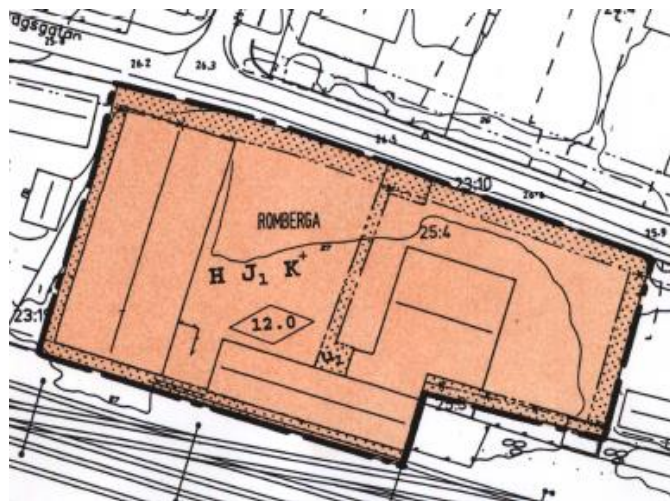
Planområdet berörs av två detaljplaner; detaljplan 315 (upprättad 1997) och detaljplan 304 (upprättad 1994). Detaljplan 315 som större delen av planområdet ligger inom medger handel, kontor och mindre störande industriverksamhet som användningsområde. Sydöstra hörnet av planområdet ligger inom detaljplan 304 och är planlagd för industri. Norr gränsar planområdet till Stadsplan 120 med industriändamål.



Karta över gällande detaljplaner inom och i anslutning till planområdet.



dpl 304



dpl 315

Planförfarande och planprocessen

Förändringen av de gällande detaljplanerna syftar framförallt till att möjliggöra fortsatt verksamhetsutövning och medför inga större förändringar av planområdets användning. Kommunen gjorde bedömningen att planändringen var av begränsad betydelse och saknade intresse för en större allmänhet. Mot bakgrund av detta tillämpades enkelt planförfarande under samrådet.

Under samrådstiden inkom synpunkt gällande allmänhetens möjlighet att ta del av planförslaget samt att skolverksamhet inte ges stöd i den gällande Fördjupade översiktsplanen för Enköpings tätort (2009). Kommunen har utifrån detta bedömt att planprocessen ska övergå till normalt planförfarande.

Beslut om planbesked togs innan den nya Plan- och bygglagen (PBL 2010:900) började gälla och därför följer planen den gamla lagstiftningen (PBL 1987:10).

Miljökonsekvensbeskrivning

En behovsbedömning har gjorts för detaljplanen som visar att ett genomförande av planen inte bedöms innebära risk för betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen bedömer att rubricerad detaljplan inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. 11 § Miljöbalken.

**Kommunala beslut i
övrigt**

Byggnadsnämnden beslutade 2001-01-30 att inleda en planprocess som syftade till att pröva en förändring av användningen från industri till bland annat kontor, handel och eventuellt bostäder. Planområdet som behandlades vid beslutstagandet år 2001 omfattade ett större område (framförallt mellan Mästergatan och järnvägen) som nu krympts till att endast omfatta fastigheten Romberga 25:4. Att planen enbart behandlar fastigheten Romberga 25:4 beror på att förutsättningar för att kunna ta ett helhetsgrepp över området saknas.

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade vid sammanträde 2013-03-12 att sända förslag till detaljplan på samråd samt att detaljplaneförslaget ska möjliggöra skolverksamhet från skolår 6. Efter samrådet beslutade Kommunstyrelsens PLEX-utskott att planprocessen skulle övergå till normalt planförfarande.

Kommunstyrelsens plan-, mark- och exploateringsutskott beslutade vid sammanträde 2014-01-28 att sända förslaget på utställning.

FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER

Bakgrund

Planområdet var från början planlagt för industriverksamhet och har i och med planändringen år 1997 utökats till att innefatta även kontor och handel samt till att enbart tillåta icke störande industriverksamhet. I och med Mälarbanans utbyggnad till dubbelspår gjordes en detaljplan där planområdets sydöstra del planlades för industriverksamhet.

Svenska Mektek AB (nuvarande Mälarporten AB) ansökte i slutet av år 2000 om planändring för fastigheten Romberga 25:4 så att den skulle kunna användas för skolverksamhet, friskvård, handel, industri och lager. Byggnadsnämnden behandlade ärendet och återremitterade det. De bjöd in intilliggande markägare för att höra deras inställning till en förändring av området och närvarande markägare såg positivt på en förändring av området. Byggnadsnämnden beslutade 2001-01-30 att inleda en planprocess som syftade till att pröva en förändring av användningen från industri till bland annat kontor, handel och eventuellt bostäder.

Markägaren till fastighet Romberga 25:4 har därefter ansökt om tillfälligt bygglov för skolverksamheten. Flera av grannarna yttrande sig utan erinran. En av grannarna framförde erinran mot förändringen, men drog tillbaka den. Dåvarande Banverket yttrade sig utan erinran, förutsatt att kravet på en god miljö med tanke på bland annat ljudnivå och stängsel mot järnvägsområdet kunde tillgodoses.

År 2001 genomförde Svenska Mektek AB (nuvarande Mälarporten AB) och Banverket (nuvarande Trafikverket) en fastighetsreglering som innebar att del av Banverkets fastigheter reglerades in i Svenska Mektek AB:s fastighet. Intentionen var att kunna använda denna del som skolgård. År 2009 genomförde och bekostade dåvarande Banverket bullerskyddande åtgärder för skolverksamhetens lärosalar i form av fönsterbyten.

Fastigheten (Romberga 25:4) har används för friskvårds- och skoländamål under 10 års tid genom tillfälligt bygglov. Sydöstra delen av fas-

tigheten nyttjas som friskvårdsanläggning (gym) och den östra byggnaden nyttjas av Kunskapsskolan (skolår 6-9) med cirka 380 elever. Den västra byggnaden nyttjas för kontor av EnaHåbo-tidningen och för handel av Dahl inom VVS med mera.



Ortofotot (2011) över planområdet med fastighetsgränser markerade med röd streckad linje.

Kommunens bedömning

Ny detaljplanläggning för fastighet Romerbg 25:4 innebär att markens användning i gällande plan ändras. Handels- och kontorsverksamhet kvarstår. Industriändamålet tas bort och skolverksamhet samt partihandel tillkommer. Fastigheten används redan i dagsläget för partihandel, friskvårds-, kontors- och skolverksamhet. Planändringen anses inte ge någon negativ påverkan på närliggande område.

Ny detaljplan bör prövas i syfte att skapa en funktionsblandad stadsmiljö som tar tillvara på det nära kollektivläget. I och med planläggningen av nya bostäder i Kyrkoherdens fiskevatten finns ett framtida behov av en skola i närområdet. Syftet att pröva att ta fram en ny detaljplan är även för att möjliggöra befintlig verksamhet som funnits inom fastigheten under längre tid. Gällande detaljplan har spelat ut sitt syfte för fastigheten och bör få ändrat användningsområde till handel, kontor, partihandel och skolverksamhet dock ej förskola.

Natur

Mark och vegetation

Planområdets östra del har gräsytor med buskar och trädplanering mot järnvägen i söder som nyttjas som skolgård. Det finns flera hårdgjorda gångvägar vid grönytorna. Resterande ytor är hårdgjorda och används som bil- och cykelparkering med planterade träd.

Östra delen av planområdet består av postglacial mellansand (grov-sand) och urberg kan finnas längs plangränsen. Västra planområdet består av morän med måttligt inslag av små och något större block.

Förorenad mark

Det finns ett utpekad Mifo-objekt inom planområdet (tidigare maskincentral, bilvårdsanläggning, bensinstation, verkstadsindustri med mera). Åtgärd har utförts inom området för en mindre känslig markanvändning (på grund av den tidigare bensinstationen). Bensinstationen undersöktes 2002 inom ramen för SPIMFAB av J&W men inga föroreningar i jorden överstigande riktvärden för mindre känslig markanvändning med grundvattenskydd påträffades.

Länsstyrelsen har med statsbidrag utfört en miljöteknisk markundersökning år 2007 inom området som nyttjas för skolverksamhet (östra planområdet). Resultatet visade att området i vissa fall inte uppnår riktvärdet för att kunna utöva känslig markanvändning. Om markanvändning inte ändras föreslogs objektet lämnas utan åtgärd. Vid eventuellt bostadsbyggande eller annan ändrad markanvändning som kan betraktas som känslig och samtidigt innebär exponering av fyllnadsmassor under matjord/asfalt bör kompletterande undersökningar och en fördjupad riskbedömning utföras.

En kompletterande miljöundersökning utfördes år 2009 av Geosigma och behandlar uteslutande klargörande kring eventuell förekomst av klorerade lösningsmedel och dess risker med avseende på exponering för människor och miljö (uppföljning av NIRAS undersökning 2007). Sammantagna mätningar utförda av Geosigma på luft, grundvatten, jord och VA inom fastigheten visar att mycket låga halter klorerade lösningsmedel påträffats strax intill den före detta verkstadsdelen av byggnaden. Inga riktvärden överskrids och de bedömer att föroreningen samt spridningen är begränsad. Inga ytterligare åtgärder behöver vidtas. Föroreningen i grundvattnet består av både PCE och TCE där ursprunget kan komma från Enköpingstvännen som ligger cirka 100 meter väster om planområdet.

Spridning av föroreningar från området till grund och/eller ytvatten är obetydliga. Även risken för att människor exponeras för föroreningarna via inträngning av ångor i byggnader bedöms som mycket små. Geosigma bedömer att uppmätta halter av föroreningar i jord, grundvatten och porluft inte medför några miljö- och hälsorisker. De anser att NIRAS tidigare klassning (klass 3 – måttlig risk) kvarstår och inga ytterligare kompletteringar är nödvändiga.

Öster om planområdet inom fastighet Romberga 25:5 finns ett avslutat Mifo-objekt för tidigare verkstadsindustri (utan halogenerande lösningsmedel). I dagsläget används fastigheten som lackfirma med miljöfarlig verksamhet enligt miljöbalken 9 kap. 6 § samt 21 § förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Fastigheten har miljötillsyn och anses inte påverka planområdet.

Väster om planområdet finns ett avslutat Mifo-objekt för tidigare bilvårdsanläggning, bilverkstad samt åkeri. I dagsläget används fastigheten för lagerverksamhet. Nordöst om planområdet finns ett avslutat Mifo-objekt för tidigare verkstadsindustri med hallogenerade lösningsmedel. I dag sker maskinell bearbetning av metall som har miljötillsyn.

Vattenskyddsområde

Planområdet ligger inom den yttre skyddszonen av vattenskyddsområdet för vattentäkter i Enköpingsåsen. Inom skyddsområdet gäller särskilda föreskrifter. För exploatering innebär detta att markarbeten inte får ske till större djup än till 1 meter över högsta grundvattenytan (kan endast ske om dispens kan beviljas). Grundvattenytan återfinns på omkring 4,1- 4,2meter under markytan.

Vid fältarbetet i och med framtagande av markundersökningen (år 2007) visade det sig att den översta metern under markytan består av fyllning som underlagras av sand till 2-5meter under markytan. Sannolikt utgörs sanden av yttlig svallsand (utsvallad från Enköpingsåsen) som överlagrar morän och/eller berg. Detta medför att någon hydraulisk kontakt med det primära grundvattenmagasinet i Enköpingsåsen troligen inte föreligger.

Bebyggelseområden

Arbetsplatser, kommersiell service och övrig bebyggelse

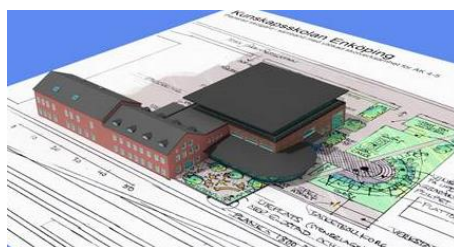
Fastigheten ligger i ett verksamhetsområde utan angränsande bostäder. Området närmast järnvägen har under åren fått en förändring från industriverksamhet till handel, kontor och kommersiell service. I områdets närhet planeras ett nytt bostadsområde för cirka 600 nya lägenheter. Inom verksamhetsområdet har respektive fastighet bebyggt ungefär 15-55 % av den totala fastighetsytan. Den aktuella fastighetens totala yta är bebyggd till närmare 35 %.

Om- och tillbyggnation eller nya byggnader

Den sammanlagda byggnadsarean får högst utgöra 45 % av fastighetens area och den högsta tillåtna totalhöjden är 15meter. Minst 15 % av fastighetens area ska vara grönyta, det vill säga gräsyta, planteringsyta eller så kallat grönt tak (sedumtak). Huvudbyggnad får inte placeras närmare fastighetsgräns än 4,5 meter utan grannfastighets medgivande, 1,5meter gäller för komplementbyggnad. Officialservitutet längs den västra fastighetsgränsen får inte bebyggas.

Befintliga byggnader som inte överensstämmer med detaljplanebestämmelser, men som tillkommit i laga ordning ska betraktas som planenliga. Ny bebyggelse tillåts inte närmare än 30meter från järnvägens spårmitt. Endast garage, uthus, förråd och parkering tillåts inom detta skyddsområde.

Fastighetsägaren har för avsikt att utöka skolverksamheten. Man vill bygga ut den befintliga byggnaden med nya lokaler uppe på den befintliga byggnaden och bygga till en ny entrédel.



Förslag på hur framtida utbyggnad av skolverksamheten kan se ut.

I gällande detaljplaner (1997 respektive 1994) för planområdet tillåts handel, kontor och icke störande industri inom järnvägens skyddsområde (30 meter från aktivt spår). Enligt den genomförda riskutredning-

en bedöms sannolikheten för att en urspårning skulle påverka planområdet som extremt liten eftersom huvuddelen av trafiken passerar mer än 25 meter från planområdet. Kommunen bedömer att det är rimligt att handel, kontor, skolverksamhet dock ej förskola och partihandel tillåts inom planområdet. Förskoleverksamhet är den första skolformen med barn fram till förskoleklass eller till skolstart.

En riskutredning har genomförts för planområdets befintliga verksamhet och utredningen har även tagit höjd för en utökad skolverksamhet samt ökad godstrafik (trafikprognos för 2030). Bedömningen utifrån riskutredningen är att risknivån är tolerabel inom planområdet om alla rimliga åtgärder är vidtagna. Åtgärder för att minska risknivån inom planområdet ska alltid vägas mot om kostnaderna för dessa åtgärder är rimliga. Se avsnittet Störningar (Risker kopplat till järnvägen) nedan.

Tillgänglighet

Frågor beträffande ökad tillgänglighet hanteras i samband med bygglov.

Friytor

Lek och rekreation

Ungefär 600 meter öster om planområdet är Kyrkåsen belägen med möjlighet till lek, vandring, pulkaåkning med mera.

Skolgård

Antalet skolbarn planeras att öka jämfört med dagens antal och med yngre åldrar (skolår 4-5). Detta medför mindre lekyta per barn, vilket ställer höga krav på utformningen av gården och lekredskapen. Gator och gångstråk till skolområdet ska fungera på ett för barnen trafiksäkert sätt, vilket planområdet redan i dagsläget gör. Det finns gång- och cykelvägar som är separerade från biltrafiken och det finns säkra järnvägsundergångar. Ny infart till pendlarparkeringen innebär en ännu säkrare miljö för skoleleverna då trafiken minskar avsevärt. Viss del av skolverksamheten ligger belägen i den västra byggnaden och för att nå den behöver eleverna korsa en parkeringsyta inom den egna fastigheten där trafik till och från den mindre partihandeln samt gymmet förekommer. Varningsskyltar finns för trafiken samt ett markerat stråk finns för eleverna att följa.

Mot stationen (sydöst) finns ett bullerplank som dämpar ljud och insyn från järnvägen. Mot grannfastigheten med lackfirma (öst) finns ett högre stängsel samt en mindre vall/kulle med flera mindre buskar. Planområdet har nära till Kyrkåsen som är en viktig rekreativ grönyta (600 meter). Kyrkåsen kan nås via gång- och cykelbana utan biltrafik. Ytterligare friytor som inbjuder till lek och vistelse i natur förekommer inte i fastighetens närhet då planområdet är beläget i utkanten av ett verksamhetsområde.

Inom fastigheten eller i närheten av den ska det finnas en tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering ska i första hand friyta anordnas. Skolgården ska hållas i vårdat skick och skötas så att risken för olycksfall begränsas och betydande olägenheter för omgivningen och trafiken inte uppkommer.



Del av skolgården.

Planområdet är utsatt för buller. Skollokalernas fönster ut mot järnvägen har bullersäkrats så att riksdagens bullerriktvärden inte överskrids. Skolgårdens ljudnivå får i enlighet med Boverkets "Tillämpning av riktvärden för trafikbuller vid planering och byggande av bostäder" (år 2004) inte överstiga ekvivalent ljudnivå 55 dBA eller maximal ljudnivå 70 dBA. Maximal ljudnivå får överstigas fem gånger per årsmedelmax-timme dagtid (mellan klockan 06.00 och 22-00). I dagsläget uppnås riktvärdena på större delen av skolgården, men lägre ljudnivåer skulle kunna uppnås om ny bulleravskärmning på 3,5 meter uppfördes. Beräknat utifrån prognostiserade trafikmängder för år 2030 behöver bulleravskärmningen kompletteras, förslagsvis med ett vinklat avslut, se avsnitt *buller* nedan.

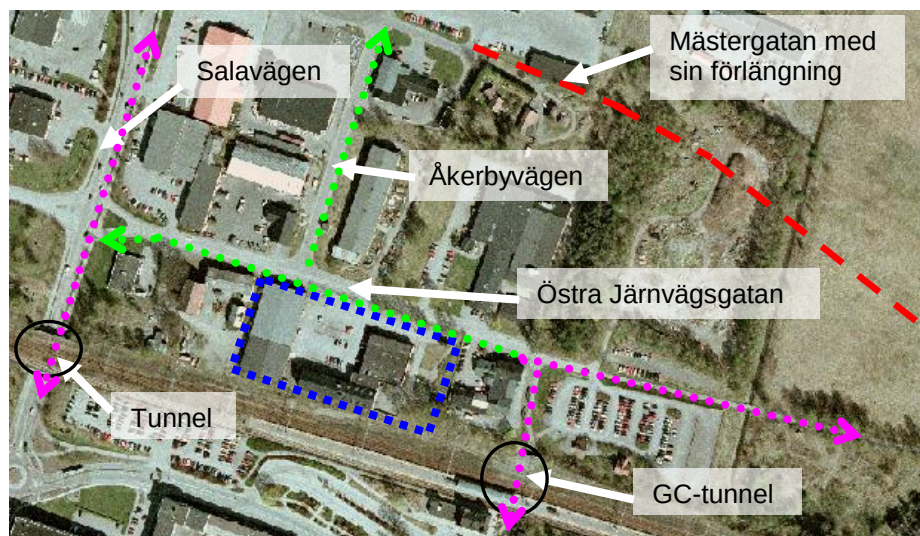
Vid utökad skolverksamhet finns möjlighet att ta en del eller hela parkeringsytan i anspråk för skolgård. För att sänka bullernivån för denna yta kan ett bullerplank uppföras mellan de befintliga byggnaderna mot järnvägsspåret.

Gator och trafik

Gatunät, gång, cykel- och mopedtrafik

Planområdet angörs av Östra järnvägsgatan från Salavägen (ansluter till E18 och riksväg 70) och i norr från Åkerbyvägen via Mästergatan som under år 2013 kommer få en förlängning till Stockholmsvägen vid stadsdelen Herrgården. Den nya vägsträckningen kommer att avlasta korsningar och vägsträckor söder om järnvägen. I och med utbyggnaden av Mästergatan kommer Östra järnvägsgatan stängas av för biltrafik innan pendlarparkeringen och infarten till parkeringarna blir istället norrifrån, via Mästergatan. Detta kommer att innebära att ingen pendlingstrafik kommer att passera planområdet.

Det finns gångväg längs östra järnvägsgatan på båda sidorna av vägen. Det finns gång- och cykelväg från Östra järnvägsgatans slut mot resecentrum samt en mindre väg som i huvudsak används för gång- och cykeltrafik mellan stationsområdet och området Herrgården. Det finns även en gång- och cykelväg längs Åkerbyvägen upp genom Myranområdet. Det kommer att tillkomma en gång- och cykelbana längs den nya dragningen av Mästergatan. Det finns befintlig gång- och cykelväg längs Salavägen.



Bilden visar gator i planområdets närhet. Planområdet är markerad med blå streckad linje. Gröna linjer är gångbanor och rosa linjer är gång- och cykelbanor.

Kollektivtrafik

Enköpings resecentrum med tåg- och bussförbindelser ligger ungefär 200meter sydöst om planområdet via gångtunnel under järnvägen.

Parkering, varumottagning, utfarter

Innergården mellan de tre större byggnaderna används som parkeringsyta. Del av parkeringsytan kan vid framtida behov att tas i anspråk för skolgård. Vid ändrad användning eller utbyggnad är det fastighetsägarens ansvar att säkerställa tillräckliga parkeringsmöjligheter genom avtal med lämpliga grannar, om parkeringsbehovet inte kan lösas inom den egna fastigheten.

Vattenområden

Miljökvalitetsnormer för vatten

Enköpingsån omfattas av miljökvalitetsnormer för vatten. Den ekologiska statusen i ytvattenförekomsten har klassificerats till måttlig, otillfredsställande eller dålig och Vattenmyndigheten har bedömt att det finns skäl att fastställa miljökvalitetsnormen till god ekologisk status till år 2021.

Planområdets dagvatten omhändertas via det kommunala dagvattensystemet. Dagvattnet leds via ledningar till Skvalbäcken i öster som sedan för vattnet vidare genom kulvert till Korsängens vattenpark. Vattnets föroreningsmängder reduceras effektivt i vattenparken och leds sedan vidare till Enköpingsån. Efter dessa åtgärder bedöms inte markanvändningen påverka miljökvalitetsnormerna för Enköpingsån.

Störningar

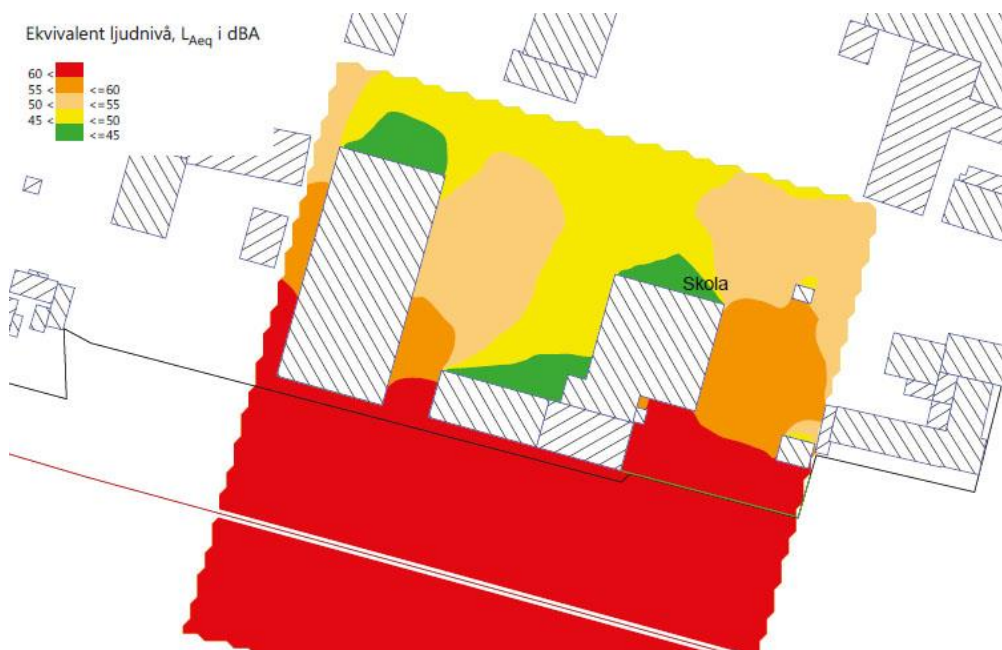
Planområdet ligger inom ett verksamhetsområde som domineras av handel, kontor, bilservice och småindustri av mindre störande karaktär samt med direkt närhet till järnvägsområdet.

Buller

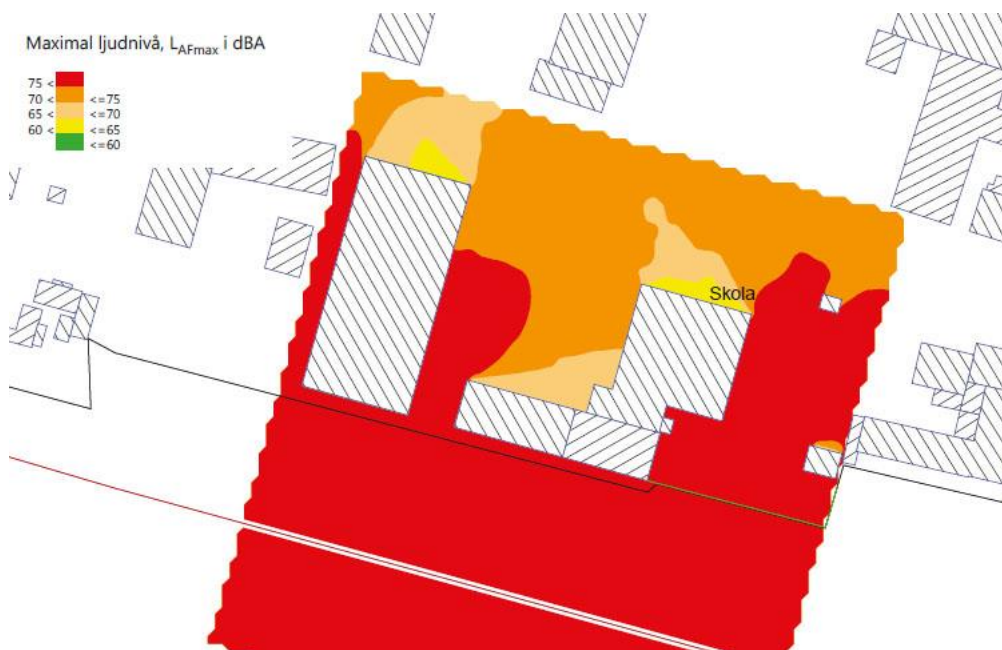
Riksdagens riktvärden för buller ska uppfyllas vid skolverksamheten inomhus. Det maximala ljudet inomhus får inte överstiga 45 dBA och den ekvivalenta ljudnivån inte överstiga 30 dBA. Det saknas riktvärden utomhus på skolgård men enligt Boverkets "Tillämpning av riktvärden för trafikbuller vid planering och för byggande" (år 2004) ska riktvärdena för uteplats även gälla för skolgård. Ljudnivån utomhus får inte överstiga ekvivalent ljudnivå 55dBA eller maximal ljudnivå 70 dBA.

Maximal ljudnivå får överstigas fem gånger per årsmedelmaxtimme dagtid (mellan klockan 06.00 och 22-00).

I dagsläget uppnås riktvärdena på större delen av den befintliga skolgården, men överskrids på del av skolgården. Utan några åtgärder beräknas ekvivalent ljudnivå på skolgården bli mellan 45-65 dBA och maximal ljudnivå mellan 60-85 dBA. Överskridande av maximal ljudnivå sker högst 5 gånger under årsmedelmaxtimme.



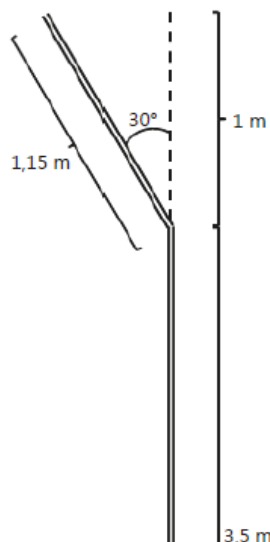
Ekvivalent ljudnivå, nuläge.



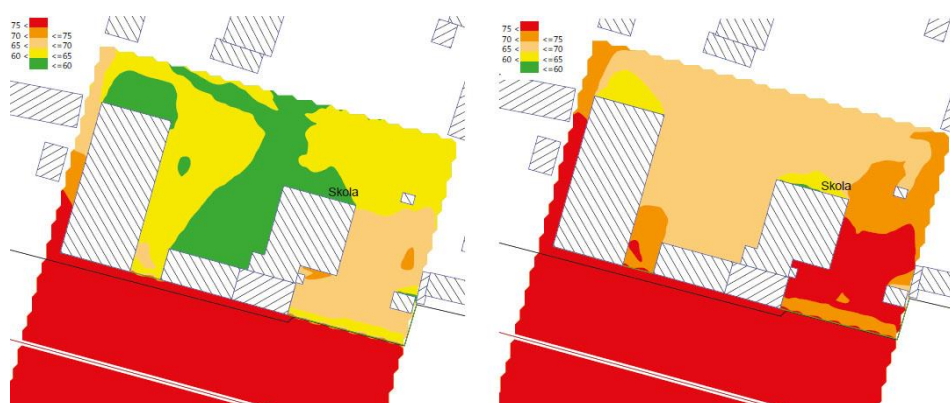
Maximal ljudnivå, nuläge.

Dagens ljudnivåer skulle kunna sänkas om bulleravskärmning på 3,5 meter uppfördes. Om de prognostiserade trafikmängderna för år 2030 förverkligas och fler järnvägsspår tas i bruk överskrids årsmedelmax-

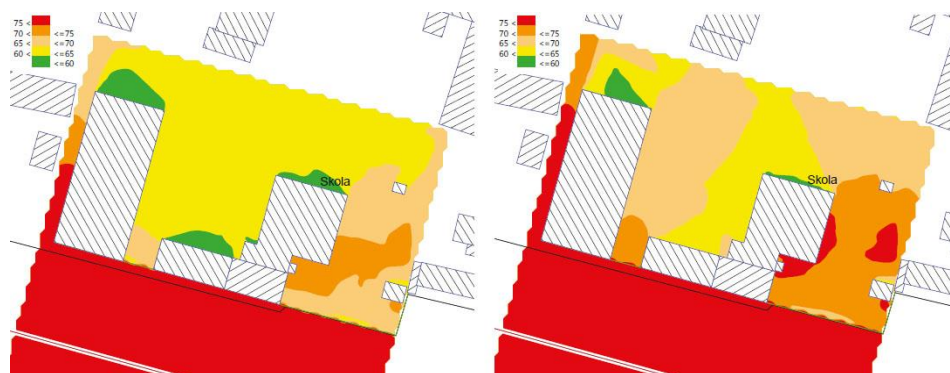
timmen för den maximala ljudnivån. bulleravskärmningen behöver då kompletteras. Exempelvis föreslås ett vinklat avslut, längd minst 1,15 meter, 30 grader mot vertikalplan för att klara riktvärdena.



Föreslagen bullerskyddskärm, höjd sammanlagt 4,5 meter som föreslås byggas mot spårområdet.



Ekvivalent och maximal ljudnivå (utifrån dagens tågtrafik) med nytt bullerdämpande plank, 3.5 meter högt.



Ekvivalent och maximal ljudnivå (utifrån prognosticerad tågtrafik för 2030) med nytt bullerdämpande plank, 4.5 meter högt med vinklat avslut.



Nuvarande plank.



Exempel på upplevd höjd vid framtida bulleravskärmning med genomsiktig del överst, 4,5 meter högt.

Vid lokaler och platser, såväl inomhus som utomhus, där hög musik spelas exempelvis träningslokaler ska socialstyrelsens allmänna råd om höga ljudnivåer (SOSFS 2005:7) efterföljas. Maximalt ljud, dit även barn har tillträder, får inte överstiga 110 dB och den ekvivalenta ljudnivån får inte överstiga 97 dB. Vid verksamheter som är särskilt riktade till barn bör den ekvivalenta ljudnivån inte överstiga 90 dB.

Mot bakgrund av ovanstående utredning gör Enköpings kommun bedömningen att föreslagen verksamhet har förutsättning att uppnå uppsatta riktvärden för buller.

Risker kopplat till järnvägen

Järnvägen är elektrifierad med kontaktledning cirka fem meter ovanför rälsen. Magnetfältet från kontaktledningarna är svagt då inget tåg är i närheten, men ökar när tåget passerar. Detta magnetfält får en varaktighet på några minuter och är som starkast vid järnvägen. Då det inte finns något tåg på den aktuella sträckan alstras normalt inget magnetfält. 10 meter ifrån kontaktledningen är magnetfältet mindre än 5 uT (mikrotesla) och vid 20 meters avstånd är magnetfältet mindre än 1 uT. Befintliga bebyggelsens avstånd till järnvägen anses vara tillräck-

ligt (Elektromagnetiska fält omkring järnvägen, 2003, Banverket).

I Trafikverkets (före detta Banverkets) skrift *Järnvägen i samhällsplaneringen* från 2009 anges att ny bebyggelse generellt inte bör tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen (spårmitt på närmaste använda spår). Detta ger ett skyddsavstånd för farligt gods vid urspårning samt utrymme för eventuella räddningsinsatser. Ett sådant avstånd medger även komplettering av riskreducerande åtgärder om risksituationen förändras. Avståndet möjliggör också viss utveckling av järnvägsanläggningen. Verksamhet som inte är störningskänslig och där människor endast tillfälligtvis vistas, t.ex. parkering, garage och förråd, kan dock finnas inom 30 meter från spårmitt. Det är ungefär 22 meter till närmaste byggnad inom planområdet från det närmaste aktiva spårets mitt (tre spår). Befintlig bebyggelse har funnits på platsen under längre tid och har tillkommit i laga ordning. Dessa ska ses som planerliga och kommer fortsättningsvis att få nyttjas. Ny bebyggelse tillåts inte närmare än 30 meter från järnvägens spårmitt. Endast garage, uthus, förråd och parkering tillåts inom detta skyddsområde.

En riskutredning med fokus på farligt godstrafik från järnvägen har genomförts. I utredningen hanteras hela planområdet som skolverksamhet, vilket ger en högre persontäthet än för till exempel gym och grossistverksamhet. Utredningen har även tagit höjd för en utökad skolverksamhet samt en 30 procentig ökning av godstrafiken (utgångspunkt i trafikprognosen för år 2030).

Vid ökad trafikering på järnvägsspåren kan behovet av spåren öka, dels för förbigångar av långsamma godståg, dels för eventuell vändning av pendeltåg. Enköping skulle kunna användas som bangårdsanläggning som kan fungera som "parkeringsplats". Utifrån detta har farligt godsolyckor med brandfarligt gasutsläpp, giftigt gasutsläpp och oxiderande ämnen studerats. Möjlig urspårning på spår 3 till 5 har även studerats. Utsläpp av frätande och övriga ämnen bedöms inte påverka planområdet. Det har även i känslighetsanalysen testats hur dubblerad godstrafik skulle påverka riskbilden. Analysen visar på ett tämligen robust system där påverkan av ökat personantal och ökat trafikflöde inte medför överskridna gränsvärden.

Att dagens järnvägstrafikering skulle påverka planområdet bedöms som extremt liten eftersom huvuddelen av trafiken passerar mer än 25 meter från planområdet.

Avstånd från spår	0-1 m	1-5 m	5-15 m	15-25 m	> 25 m
Resande tåg	78 %	18 %	2 %	2 %	0 %
Godståg	70 %	20 %	5 %	2 %	2 %
Medel	76 %	18 %	3 %	2 %	0 %

Modell för skattning av sannolikheten för järnvägsolyckor som drabbar omgivningen (Banverket 2001).

Individrisk

Planområdets individrisk hamnar till större delen inom ALARP-

området, men mycket nära för vad som anses vara tolerabelt. ALARP-området innebär att risker inom detta området kan tolereras om alla rimliga åtgärder är vidtagna, om riskreduktion ej är praktiskt genomförbar eller om kostnader för riskreduktion överstiger nyttan. Detta innebär att riskreducerande åtgärder måste övervägas för detta området. Indiviriskens är beräknad utifrån en sträcka på 1 kilometer, vilket innebär att en skada faktiskt drabbar skolan är övervärderad. Individrisken för år 2030 (trafik även på spår 3-5) ökar något inom området 40 meter från spår 1-2, men ligger fortafrande inom ALARP-området. Bortom 75 meter är riskerna tolerabla.

Samhällsrisk

Samhällsriskens inom planområdet hamnar inom ALARP-området. Även samhällsriskens är beräknad utifrån en sträcka på 1 kilometer, vilket innebär att risken för att en skada faktiskt drabbar skolan även här är övervärderad. Den enda olyckan som teoretiskt kan medföra konsekvenser på skolan oavsett var olyckan sker på denna sträckan är stort hål i en giftig gastank. Resultaten för ökad användning av spår 3-5 med hänsyn till urspårning sker risken till största delen inom tolerabla områden. Skolan innebär inget avgörande tillskott till samhällsrisknivån i området och medför inte heller oacceptabla risker. Inte heller ökat flöde av godsvagnar ger avgörande tillskott till samhällsriskens.

Förslag på åtgärder

Eventuella åtgärder för att minimera individrisken är främst kopplad till spårtrafiken. Fastighetsägarens (Romberga 25:4) möjlighet att påverka dessa är liten. De åtgärder som fastighetsägaren kan göra påverkar främst samhällsriskens. Dock kan inte riskerna reduceras så att de enbart hamnar inom det tolerabla området eftersom risken även utan skolans närvaro skulle hamna inom ALARP-området.

Några åtgärder för att minska samhällsriskens skulle exempelvis kunna vara uppförande av mur som barriär vid explosioner och att friskluftsintag placeras bort från riskkällan för att minska gasinträngning i byggnad. Andra åtgärder är att begränsa fönsterarean så att det vid explosion blir mindre exponering och mindre inläckage vid utsläpp. För att minska eller fördröja risken för brandspridning in i byggnad, kan brandskyddad fasad tillämpas. Brandskyddad fasad innebär att fasad, inklusive fönster, utförs i brandteknisk klass, exempelvis EI-30. Åtgärden reducerar även inträngning av giftiga gaser, brandrök, damm och aerosoler eftersom brandklassade fönster endast får öppnas med nyckel eller specialverktyg. Effekten av fönster som inte är öppningsbara bedöms som låg i jämförelse med öppningsbara fönster.

Som nämnts ovan ligger planområdet inom ALARP-området som innebär att riskerna inom detta området kan tolereras om alla rimliga åtgärder är vidtagna, om riskreduktion ej är praktiskt genomförbar eller om kostnader för riskreduktion överstiger nyttan. Till exempel kan det inte ses som rimligt att bygga om hela ventilationsanläggningen för skolverksamheten, men däremot kan det vara rimligt att flytta intaget för luft och tillföra en avstängningsfunktion om det på ett enkelt sätt går att genomföra på den befintliga anläggningen. Vid större ombygg-

nader eller nybyggnationer kan åtgärder för att minska risken från järnvägen vara mer befogat.
Fastigheten Romberga 25.4 bedöms inte vara lämplig för förskola eftersom förskolebarn inte kan förväntas kunna sätta sig själva i säkerhet.

Mot bakgrund av ovanstående utredning gör Enköpings kommun bedömningen att föreslagen verksamhet kan inrymmas.

Teknisk försörjning

*Vatten och avlopp,
fjärrvärme och bredband*

Fastigheten har kommunalt vatten- och avlopp, fiberanslutet bredband och utbyggd fjärrvärme. Dagvattnet omhändertas i det kommunala nätet (se avsnitt *miljökvalitetsnormer för vatten*).

Avfall

Avfallshanteringen sköts inom egen fastighet i enlighet med Enköpings kommuns råd och anvisningar för transportvägar och utrymmen för avfall.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Nedanstående tidplan för planprocessen är delvis preliminär och kan komma att förändras under hand.

Beslut om planbesked

2001-01-30

Samråd

April (3 veckor)

Utställning

Februari 2014 (4 veckor)

Beslut om antagande KF

16 december 2014

Detaljplanen vinner laga kraft tre veckor efter den dag då antagandeprotokollet anslås på kommunens anslagstavla, under förutsättning att den inte överklagas. Bygglov i enlighet med detaljplanen kan hanteras från den dag då planen vinner laga kraft.

Genomförandetid	Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft. Det innebär att detaljplanens giltighetstid är begränsad. Under genomförandetiden har fastighetsägarna en garanterad rätt att bygga i enlighet med planen och detaljplanen får inte ändras utan att särskilda skäl föreligger. Efter genomförandetidens utgång fortsätter detaljplanen att gälla, men den kan då ändras eller upphävas utan att fastighetsägaren kan motsätta sig detta.
Huvudmannaskap/ Ansvarsfördelning Avtal	Fastighetsägaren ansvarar för åtgärder inom kvartersmark. Kostnaden för planen regleras i avtal mellan kommunen och Mälarporten AB. Planavgift kommer därför inte att tas ut i samband med bygglov.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning, gemensamhetsanläggning mm	Detaljplanen innebär ingen förändring av fastighetsindelningen. Ett officialservitut för väg (0381-03/68.2) finns längs den västra fastighetsgränsen.
--	---

TEKNISKA FRÅGOR

Tekniska utredningar	Miljöteknisk markundersökning genomfördes år 2007 för området som nyttjas för skolverksamhet (planområdets östra del) av NIRAS. Kompletterande undersökning genomfördes 2009 av Geosigma. Tågbullerutredning genomfördes 2013-11-05, rev 2014-09-15 av ÅF-Infrastructure AB, Ljud och Vibrationer. Riskbedömning (riskanalys och värdering av riskbilden med avseende på farligt godstransporter på järnväg) genomfördes 2014-01-14, rev 2014-06-19 av Brandgruppen AB.
-----------------------------	--

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Planhandlingarna har upprättats av planarkitekt Emeli Cornelius i samråd med planchef Patrik Holm.

Patrik Holm
Plan- och utvecklingschef

Emeli Cornelius
Planarkitekt