

Detaljplan för
Telegrafan 31
Krylbo, Avesta kommun, Dalarnas län

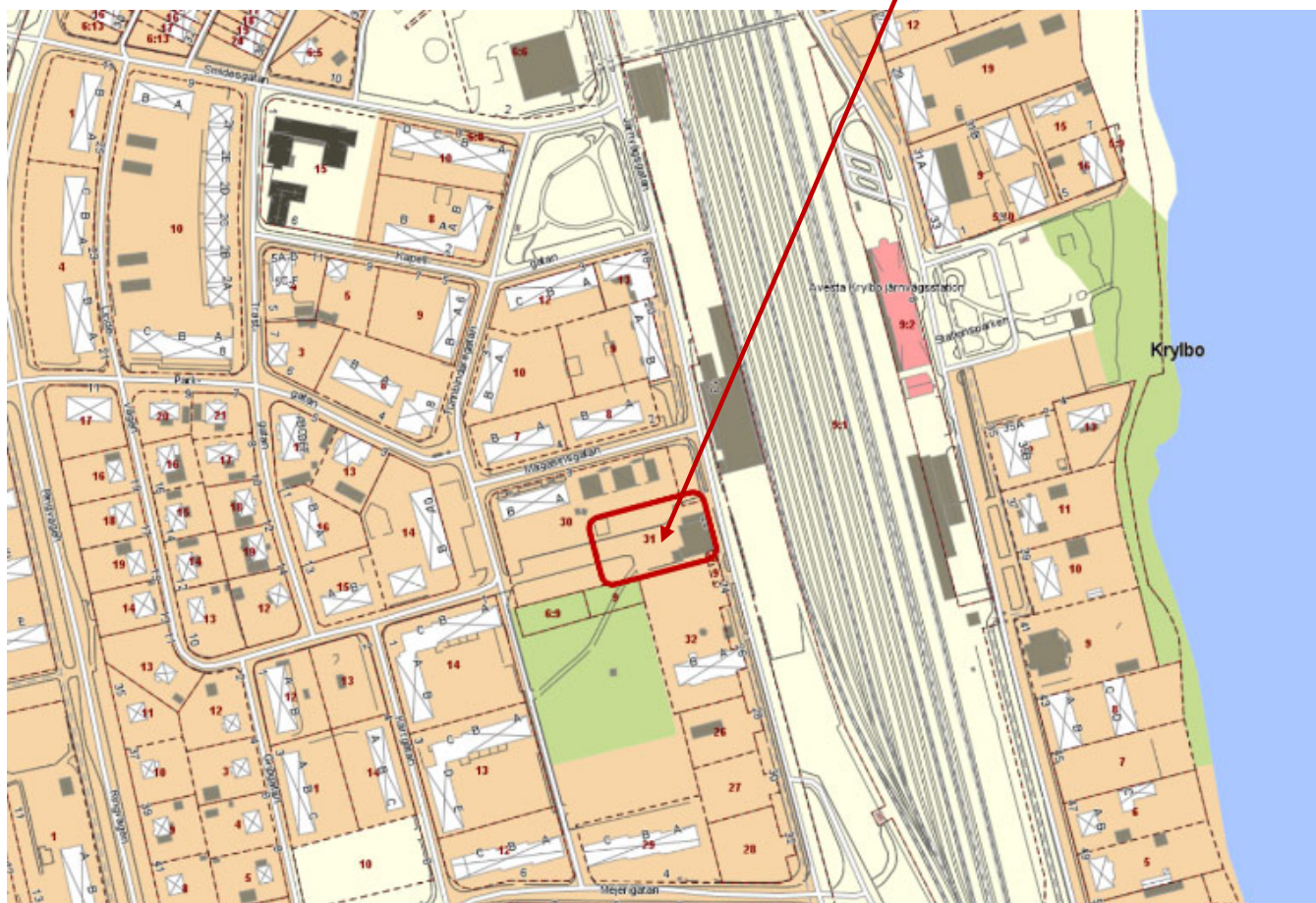
Upprättad av Västmanland-Dalarna miljö- och byggförvaltning 2023-08-10

Eva Westlund
Planingenjör

Fredrik Rooslien
Plan- och byggchef

PLANBESKRIVNING

Planområde



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

DETALJPLANENS BAKGRUND OCH SYFTE	3
Bakgrund.....	3
Syfte	3
BESKRIVNING AV DETALJPLANEN	3
Hela detaljplanen.....	3
Genomförandetid	3
Kvartersmark.....	3
Befintligt	3
Ärendeinformation	3
Annat	3
MOTIV TILL DETALJPLANENS REGLERINGAR.....	4
Motiv till reglering.....	4
GENOMFÖRANDEFRÅGOR.....	5
Fastighetsrättsliga frågor	5
Tekniska frågor	5
Ekonomiska frågor	5
Organisatoriska frågor	5
Annat	6
PLANERINGSUNDERLAG	6
Kommunala.....	6
Utredningar.....	6
PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	7
Kommunala.....	7
Program	7
Riksintressen	7
Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap och 4 kap miljöbalken.....	8
Miljökvalitetsnormer	8
Miljö	8
Hälsa och säkerhet.....	8
Geotekniska förhållanden	8
Hydrologiska förhållanden	9
Kulturmiljö.....	9
Fysisk miljö	10
Sociala	10
Service.....	11
Teknik.....	11
Trafik.....	11
KONSEKVENSER	12
Fastigheter och rättigheter	12
Miljö	13
Miljökvalitetsnormer	13
Hälsa och säkerhet.....	13
Riksintresse	16
Trafik	16
Natur	16

DETALJPLANENS BAKGRUND OCH SYFTE

Bakgrund

För att skapa förutsättningar för ny bostadsbebyggelse önskar fastighetsägaren en ny detaljplan som möjliggör fler typer av verksamheter än vad som tillåts i gällande detaljplan.

Syfte

Detaljplanens syfte är att utöver handel, som redan är tillåtet enligt gällande detaljplan, möjliggöra även för bostäder och kontor på fastigheten.



BESKRIVNING AV DETALJPLANEN

Hela detaljplanen

Detaljplanen omfattar fastigheten Telegrafan 31 som ligger längs Järnvägsgatan i Krylbo och omfattar ca 2000 kvm. Fastigheten är i privat ägo.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år från den dag detaljplanen vinner laga kraft.

Kvartersmark

Detaljplanen medger användningen B, H, K, bostäder, handel och kontor inom fastigheten Telegrafan 31. För befintlig byggnad anges två våningar och för resterande del av fastigheten anges att tre våningar får uppföras.

Befintligt

Inom fastigheten finns en byggnad från 1931 i två våningar som inrymmer en restaurang. Asfalterade parkeringsplatser, gräsytor samt en mindre lekplats finns också inom fastigheten.

Ärendelinformation

Planhandlingar

- Plankarta
- Planbeskrivning (detta dokument)
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande

Dessutom finns följande handlingar i ärendet:

- Grundkarta
- Fastighetsförteckning
- Buller och vibrationsutredning
- Riskutredning

Annat

Hållbarhetsbedömning

Avesta kommun har, genom beslutat hållbarhetsprogram, angett att alla beslut med betydande konsekvenser för framtida utveckling i samhället ska åtföljas av en hållbarhetsbedömning. Detta kan då bland annat gälla beslut rörande större

förändringar i den fysiska miljön, vilket ofta blir en följd av fysisk planering. Bedömningar ska utföras mot fyra olika målområden i en skala som går mellan +2 och -2, där +2 är en direkt positiv påverkan på ett mål medan -2 då är något som direkt motverkar ett mål.

Resultat: Den aktuella detaljplanen rör enbart en privat fastighet som redan är bebyggd, vilket gör att den inte bedöms medföra betydande konsekvenser för framtida utveckling i samhället. Planändringen är i princip neutral i fråga om hållbarhet i kommunen utifrån de målområden som undersöks.

MOTIV TILL DETALJPLANENS REGLERINGAR

Motiv till reglering

Markanvändning

Den nu föreslagna detaljplanen anger B, K, H, bostäder, handel och kontor. Bostad har angetts för att möjliggöra nytt bostadshus inom fastigheten. Handel kvarstår likt i den gällande detaljplanen då den befintliga byggnaden inrymmer en restaurangverksamhet som avses fortsätta. Kontor har angetts för att ge en flexibel detaljplan om denna användning kan komma att behövas i framtiden.

Våningsantal

Mark där byggnad inte får finnas, så kallad prickmark, har tagits bort för att möjliggöra ny byggrätt för bostadshus inom fastigheten. Högsta våningsantal två bibehålls för befintlig byggnad för att inte den kulturhistoriskt intressanta byggnaden ska förvanskas. För resterande del av fastigheten tillåts tre våningar i likhet med omkringliggande bostadsbebyggelse.

Nockhöjd

För att förtydliga hur höga byggnader får vara och möjliggöra dem att passa in i övrig närliggande bostadsbebyggelse regleras att maximal nockhöjd för tre våningar är 14 meter. För två våningar, befintlig byggnad, är nockhöjden satt till 10,5 meter. Motiv till nockhöjden på den befintliga byggnaden är för att inrymma befintligt sadeltak som ligger på höjden 10,4 meter. Kommunen ser dock hellre att taket återställs i sitt ursprungliga skick, se foto på sidan 9.

Utnyttjandegrad

Högsta utnyttjandegrad är satt till 40% för att möjliggöra mer bostadsarea liknande omgivande byggnadsvolymer i närliggande kvarter.

Åtgärder som genom åren har förvanskad den befintliga byggnadens kulturhistoriska kvaliteter bör på sikt återställas. Eventuell nytt flerbostadshus bör anpassas till det traditionella byggnadsskicket inom området. För att Järnvägssamhället Krylbo får den karaktär av den betydelsefulla knutpunkt som är förknippad med ortens historia har det införts en planbestämmelse att enbart flerbostadshus får uppföras, f₄. Även rivningsförbud (r) har införts för den befintliga byggnaden, för att bevara byggnaden med dess kvarstående utseende, då den har pekats ut som en av Avestas mest typiska funktisbyggnader av Dalarnas museum.

Befintliga ledningar som ej får flyttas ligger inom u-område, markreservat för underjordiska ledningar, i plankartan.

Nya byggnader får inte placeras närmare fastighetsgräns än 4 meter. Syftet med bestämmelsen är att ge en byggnadsfri respektzon mot närliggande fastigheter, minska risken för upplevd störning samt för att hålla brandskyddsavstånd. Nya komplementbyggnader får inte placeras närmare än 2 meter från fastighetsgräns, syftet med detta är att man ska kunna sköta fasader med mera. För att uppnå kravet på planenligt utgångsläge, för eventuellt framtida bygglov, har bestämmelsen om att befintlig byggnad vilken definieras av planens grundkarta inte omfattas. Detta då den befintliga byggnaden ligger i direkt anslutning till fastighetsgräns.

Planområdet är utsatt för omgivningsbuller främst från intilliggande Järnvägsgatan men även från bangården/järnvägen i öster och med risker av farligt godstransporter via järnvägen. Av den anledningen har bestämmelser satts för att motverka effekter inom fastigheten av eventuella olyckor, motverka störningar från omgivningen samt enligt gällande riktlinjer har införts i detaljplanen. Syftet med bestämmelser om skyddsåtgärder är att med planbestämmelser skapa förutsättningar för att den angivna markanvändningen och placeringen av bebyggelse inom planområdet ska anses lämplig av hälso- och säkerhetsskäl. Bestämmelser om skydd mot störning för att motverka buller har betecknats med m₂ och m₃ på plankartan. Bestämmelse om skydd mot störningar för att motverka olyckor regleras på plankartan med m₁.

Detaljplanen anger att bygglov krävs för omfärgning av fasad, byte av fönster, dörrar och andra yttre förändringar av befintlig byggnad. Befintlig byggnad får ej byggas till, lättare konstruktioner får finnas. Detta då befintlig byggnad har ett utseende och utformning som är kulturhistoriskt värdefull trots att den till viss del har förvanskats. Tillbyggnad med en lättare konstruktion som altan kan tillåtas efter ansökan om bygglov. En bestämmelse om detta har införts, ändrad lovplikt, a₁.

För området har införts en bestämmelse som säger att *Dagvatten ska avledas till det kommunala dagvattennätet. Dagvatten från tak, parkering och trafikytor ska ledas via fördröjningsmagasin. Dagvatten från parkerings- och trafikytor ska renas innan det når förbindelsepunkt för det kommunala dagvattennätet (b₁).* Detta för att dagvatten från nya parkerings- och trafikytor ska renas innan det släpps till det kommunala ledningsnätet och för att det vid nybyggnation även ska finnas tillräcklig fördröjning av dagvatten för att klara extra höga flöden.

När tomtmark skapas för nytt bostadshus bör en dialog med Avesta Vatten och Avfall AB föras innan bygglov söks angående anläggning för rening och fördröjning av dagvatten ovan och under mark. Startbesked får inte ges inom kvartersmark för B, H och K innan anläggning för fördröjning och/eller rening av dagvattenhantering anlagts.

GENOMFÖRANDEFRÅGOR

Fastighetsrättsliga frågor

Rättigheter

Befintliga ledningar inom befintligt område för underjordiska ledningar, så kallat u-område, samt markförlagda ledningar förutsätts vara säkerställda med ledningsrätt eller servitut.

Tekniska frågor

Tekniska åtgärder

Vid nybyggande inom området skall såväl mark som byggnader utformas så att de är tillgängliga och användbara för alla samhällsgrupper, till exempel personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga, i enlighet med 2 kap 3§ punkt 2 PBL.

Dagvatten från nya parkerings- och trafikytor ska renas innan det släpps till det kommunala ledningsnätet, så att det inte bidrar med föroreningar som riskerar att miljökvalitetsnormer överskrids. Vid nybyggnation ska det även finnas tillräcklig fördröjning av dagvatten för att klara extra höga flöden, t.ex. vid extrem nederbörd. Såväl rening som fördröjning av dagvatten kan ske på ett flertal olika sätt inom fastigheten. En sådan anläggning får anläggas, antingen ovan eller under mark inom kvartersmarken på fastigheten.

Närmaste återvinningsstation (ÅVS) finns ca 200 meter norrut längs Järnväggsgatan invid Coop Konsum.

Ekonomiska frågor

Planekonomisk bedömning

- * Eventuellt ökat fastighetsvärde för den ytterligare byggrätt som skapas för bostäder tillfaller fastighetsägaren.
- * Kommunen erhåller ersättning för planarbetet enligt upprättat plankostnadsavtal.
- * Planen föranleder inga kommunala investeringar.

För den som avser bygga inom planområdet tillkommer sedvanliga avgifter kopplade till byggnation, till exempel avgifter för bygglov och bygganmälan.

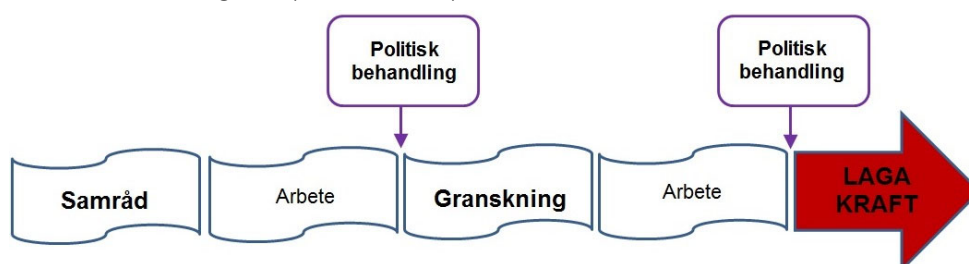
Planavgift

Ingen planavgift kommer tas ut vid bygglov då planarbetet bekostas av beställaren enligt upprättat plankostnadsavtal.

Organisatoriska frågor

Tidplan

Planändringen är upprättad enligt plan- och bygglagen (PBL 2010:900, t.o.m. SFS 2022:1122) och handläggs med standardförfarande enligt den preliminära tidplanen nedan.



2023-02-13	Beslut om samråd (delegationsbeslut)
2023-08-28	Kommunstyrelsens plan- och näringslivsutskott godkänner planförslaget för granskning
2023-11-13	Kommunstyrelsen antar planförslaget
2023-12-07	Detaljplanen vinner laga kraft

Annat

Möjligheten till byggande med ekologiska hänsyn bör beaktas till exempel i fråga om materialval, energiförsörjning, ventilation, sophantering/kompostering.

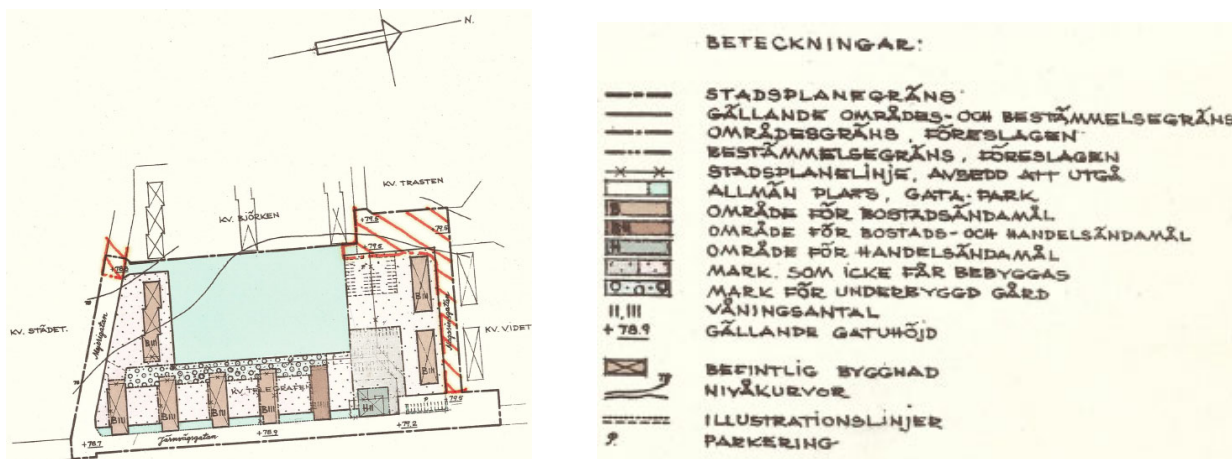
PLANERINGSUNDERLAG

Kommunala

Detaljplan

Gällande detaljplaner i Avesta kommun: [Slate \(avesta.se\)](https://avesta.se/Slate)

Inom området gäller detaljplan "Telegrafan" (K 31) med laga kraft 1965-02-26. Se bild nedan.



Gällande detaljplan K31

Om föreslagen detaljplan antas och vinner laga kraft upphör tidigare detaljplan att gälla inom planområdet, men fortsätter att gälla som tidigare utanför det nu aktuella planområdet.

Översiktsplan

Planområdet ligger inom område T1 i översiktsplanen antagen 2007-02-12. Kommunfullmäktige i Avesta har dock, genom beslut den 22 maj 2017, konstaterat att översiktsplanen är inaktuell och arbetet med att ta fram en ny översiktsplan pågår.

Undersökning enligt 6 kap 6 § miljöbalken (1998:808)

Kommunen har genomfört en undersökning av frågan om detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Baserat på resultatet av undersökningen gör kommunen bedömningen att ett genomförande av detaljplanen inte kommer att medföra betydande miljöpåverkan. Ändringen bedöms inte ha någon betydande miljöpåverkan då ändringen inte i sig medger några förändringar samtidigt som området redan är exploaterat. Lämpligheten hos eventuell byggnation prövas vid bygglov. Således föreligger inget behov av miljöbedömning enligt 6 kap 11-18 och 22 § miljöbalken.

Särskilt beslut om betydande miljöpåverkan

Kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kommer att medföra betydande miljöpåverkan samråds, med bland andra länsstyrelsen, i planens samrådsskede. Kommunen kommer därefter att fatta beslut i frågan när planen godkänns för granskning.

Utredningar

Buller- och vibrationsutredning

En buller- och vibrationsutredning utfördes av Sweco 2020-07-07 då planområdet ligger nära Järnvägsgatan samt järnvägsspår.

Risk- och säkerhetsutredning

En risk- och säkerhetsutredning för Krylbo godsbangård utfördes av WSP 2017-07-02, denna ligger till grund för arbetet med den nu föreslagna detaljplanen.

Kommunala

I gällande detaljplan anges användningen handel i två våningar. En stor del av fastigheten är belagd med prickmark, mark som inte får bebyggas, resterande del består av en byggnad från 1931.

För aktuellt delområde, CK, Centrumområdet i Krylbo, med stations- och bangårdsområdet anges följande. Den kulturhistoriskt värdefulla järnvägs miljön med stationshus och magasinshus bör bevaras. Hela bangårdsområdet med alla växelspår bör bevaras framför allt med hänsyn till industriernas transportbehov men även som en del i stationsmiljön.

Den sydvästra delen av bangårdsområdet, mellan Järnväsgatan och spåren, bör används för icke störande verksamheter som hantverk, handel eller kontor. Området väster om Järnväsgatan, där bostadshus rivits, bör användas på motsvarande sätt, eller för nya bostäder.

Kommunen har tagit fram ett *Program för Krylbo - Utveckling mot en lockande, grön, miljövänlig ekostadsdel*, det så kallade Krylboprogrammet. Programmet har godkänts av kommunfullmäktige som ett strategiskt styrdokument den 2015-12-14.

Krylboprogrammet syftar bland annat till att öka Krylbos attraktivitet för boende och företagande med intentionen att Krylbo ska utvecklas till en miljövänlig, kretsloppsanpassad ekostadsdel. Programmet ska även utgöra underlag till nya detaljplaner. Det nu aktuella området finns inte specificerat i programmet men förtätningar på kommunens mark längre söderut på Järnväggsgatan finns omnämnt.

Tanken med den nu föreslagna detaljplanen är att området ska förtätas och utvecklas med flerbostadsbebyggelse. För att detta ska vara möjligt krävs att en ny detaljplan tas fram för området.

I Krylboprogrammet anges bland annat "En något tätare bebyggelse skulle ge ett bättre underlag för handel, kollektivtrafik, miljövänligt samåkande/bilpolar och kommunal service av olika slag. Varje byggnadsvolym i centrala Krylbo är av värde för att skapa en känsla av tätort med innehåll. Järnväggsgatan kan med fördel få betydligt mer bebyggelse utmed sig, om det är möjligt med avseende på Trafikverkets ombyggnadsplaner."

Nedre Dalälvsområdet

En mindre del av planområdet ligger i utkanten av "Området utmed Dalälven från Avesta till Skutskär" som, enligt 4 kap 2 § Miljöbalken, i sin helhet bedömts vara av riksintresse för det rörliga friluftslivet och turismen. Planområdet är inte direkt kopplat till riksintresset då det inte ligger i anslutning till Dalälven utan i utkanten av "Området utmed Dalälven från Avesta till Skutskär" och är dessutom avskuret av väg och järnväg. Området för den föreslagna detaljplanen är redan ianspråktaget med asfaltyta samt en byggnad. Kommunens bedömning är att den nya detaljplanen inte påverkar natur- och kulturvärden eller turismens intressen negativt. Kommunen gör även bedömningen att friluftslivets intressen inte påverkas så negativt att kommunen anser planen vara olämplig.

Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap och 4 kap miljöbalken

Miljöbalkens 3:e kapitel anger grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden, till exempel för åkermark, och det 4:e kapitlet anger särskilda bestämmelser för hushållning med mark och vatten för vissa områden i landet. Kommunens bedömning är att den föreslagna detaljplanen inte påverkar dessa hushållningsbestämmelser och anser således att dess innehåll är förenligt med 3 och 4 kap. miljöbalken.

Miljökvalitetsnormer

Luft

Miljökvalitetsnormerna (MKN) för utomhusluft gäller i hela landet. Med utomhusluft avses enligt förordningen utomhusluften med undantag för arbetsplatser samt vägtunnlar och tunnlar för spårbunden trafik. Det finns MKN för kvävedioxid/kväveoxider, partiklar (PM10/PM2,5), marknära ozon, bensen, kol-monoxid, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren. För de flesta av MKN ansvarar kommunen för att kontrollera luftkvaliteten. De flesta normerna är så kallade gränsvärdesnormer som ska följas, medan några är så kallade målsättningsnormer som ska eftersträvas. Genomförandet av detaljplanen anses inte förändra miljökvalitetsnormerna för utomhusluft då planen endast anger bostäder, kontor och handel.

Vatten

En miljökvalitetsnorm för vatten beskriver den kvalitet som en vattenförekomst ska ha nått vid en viss tidpunkt. Huvudregeln är att alla vattenförekomster ska uppnå det som inom vattenförvaltning kallas *god status*. En vattenförekomst får inte påverkas av en verksamhet på sådant sätt att kvalitén blir sämre än den status som anges i normen. Genom normen ställs krav på ekologisk och kemisk kvalitet i ytvatten.

Genomförandet av detaljplanen anses inte förändra möjligheten att omhänderta dagvatten eftersom området i dagsläget är bebyggt och asfalterat. Det finns inga kända problem med dagvattenhanteringen i området.

Buller

Miljökvalitetsnormen för omgivningsbuller är en slags målsättningsnorm. I förordningens inledande para-graf står det att *"Genom kartläggning av omgivningsbuller samt upprättande och fastställande av åtgärdsprogram ska det eftersträvas att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa (miljökvalitetsnorm enligt 5 kap. 2 § första stycket 4 miljöbalken)."*

Ingen tillståndspliktig verksamhet som genererar buller finns inom planområdet, endast handel, kontor och bostäder är tillåtna inom fastigheten.

Miljö

Dagvatten

Det är oklart hur ny byggnad kommer att utformas, till exempel i fråga om takbeläggningar. Då fastigheten ligger inom verksamhetsområde för dagvatten kommer krav att ställas på hur renat vattnet ska vara, samt fördröjning för att få släppas på de kommunala ledningarna. I samband med hantering av bygglov kommer krav att ställas på att dagvatten ska renas och att det ska finnas tillräcklig fördröjning av dagvatten vid höga flöden.

Dagvatten avleds via det kommunala ledningsnätet och dagvatten från nya parkerings- och körbaneytor ska renas innan det släpps till ledningsnätet. Genom detta ska fastighetens dagvatten inte bidra med några föroreningar som riskerar att miljökvalitetsnormer överskrids. För att hantera extra höga flöden av vatten, t.ex. vid extrem nederbörd, kommer anläggningar för fördröjning av dagvatten att behöva utföras vid nybyggnation.

Hälsa och säkerhet

Räddningstjänstens insatstid för att nå de områden ändringen avser är i normalfallet mindre än 10 minuter.

Omgivnings/Trafikbuller

Planområdet är utsatt för omgivningsbuller främst från intilliggande Järnväggsgatan men även från bangården/järnvägen i öster. På grund av detta har en bullerutredning gjorts för fastigheten. Resultatet av denna redovisas längre fram i dokumentet under rubriken "Konsekvenser/Hälsa säkerhet".

Geotekniska förhållanden

För området finns ingen geoteknisk undersökning utförd. Baserad på områdets topografi och förkommande jordart silt bedömer kommunen att någon sådan inte heller erfordras för detaljplanen. Sedvanliga detaljundersökningar för att avgöra grundläggningarnas detaljutförande kommer att krävas i samband med hanteringen av bygglov/byggnmälan.

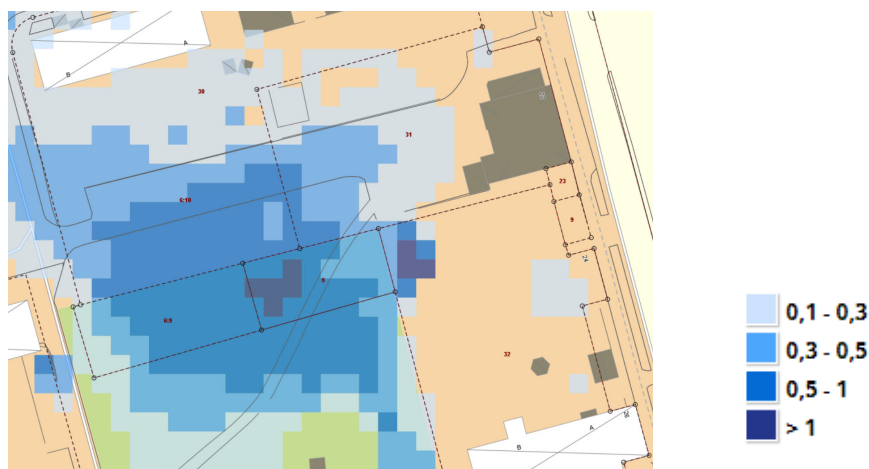
Markens sammansättning i området, med främst siltjord, medför en normal risk för markradonförekomst. Detta innebär att ett normalt radonsäkert byggnande är tillräckligt för att hålla eventuell markradon utanför byggnaderna.

Hydrologiska förhållanden

Eftersom det övre jordskiktet består av silt är markens naturliga infiltrationsförmåga låg och en stor del av ytan inom planområdet är hårdgjord. Vid mer extrema skyfall finns risk för att större och djupare vattensamlingar bildas i västra delen av området vilket också framgår av nedanstående bild. Planbestämmelser om dagvatten har införts på plankartan. Även ändrad lovplikt att startbesked får inte ges inom kvartersmark för B, H och K innan anläggning för fördröjning och/eller rening av dagvattenhantering anlagts, detta för att skydda egna byggnadsverk och för att skydda omgivningen.

Inom ett verksamhetsområde för dagvatten ansvarar den enskilde fastighetsägaren för sin fastighet och för avvattningen av det dagvatten som uppkommer inom fastigheten. Detta innebär att den enskilde fastighetsägaren ansvarar för att det dagvatten som inte kan infiltrera i marken på den egna fastigheten avvattnas till den förbindelsepunkt som verksamhetsområdets huvudman har anvisat. Förbindelsepunkten är gränsen mellan en allmän va-anläggning och en va-installation. Förbindelsepunkten kan exempelvis vara en dagvattenbrunn eller ett öppet dike.

Den närliggande grönytan/Mossparken kan både fördröja vatten för att minska belastningen på VA-ledningssystemet och i viss mån infiltrera vatten lokalt. Det är viktigt att parken bevaras för uppsamling av vatten.



Karta som visar var vattensamlingar riskerar att bildas vid extrema skyfall.
Teckenförklaring till höger om kartan anger vattendjup i meter.

Kulturmiljö

Fornlämningar

Fornlämningar och fornfynd skyddas enligt Kulturmiljölagen (1988:950). Inom området finns dock inga kända fornlämningar enligt Riksantikvarieämbetets register. Om en fornlämning påträffas under grävning eller annat arbete, skall arbetet omedelbart avbrytas till den del fornlämningen berörs. Den som leder arbetet skall omedelbart anmäla förhållandet hos länsstyrelsen.

Byggnaden inom fastigheten finns upptagen i Dalarnas museums kulturhistoriskt intressant bebyggelse från 1998 under rubriken "Övriga byggnader i Krylbo". Där anges "Konsum byggde en affär 1931 vid Järnväggsgatan. Den var i gång till 1961. Byggnaden är en av Avestas mest typiska funkisbyggnader och har i folkmun alltid kallats för "Funkis". Idag har byggnaden försetts med ett flackt sadeltak och används som matservering under namnet Centrumrestaurangen". Byggnaden inrymmer även idag en restaurang.

Skydd av kulturvärde/rivningsförbud

Den befintliga byggnaden på fastigheten har pekats ut som en av Avestas mest typiska funkisbyggnader av Dalarnas museum. Den kulturhistoriskt värdefulla byggnaden har i den nu föreslagna detaljplanen omfattats av förvanskingsförbud enligt PBL 8 kap 13. Byggnadens ursprungliga funktion som Konsumbutik ses som en viktig del i utvecklingen av järnvägs-samhället Krylbo. Byggnadens funktionalistiska formspråk bör tas tillvara i utvecklingen av byggnaden. Åtgärder som till viss del förvanskat dess kulturhistoriska kvaliteter bör om möjligt återställas. Den bestämmelsen som är aktuell är k som ges till byggnad som klassas som särskilt bevarandevärd. Byggnaden får genom denna bestämmelse inte förvanskas samt ska underhållas med hänsyn till byggnadens karaktär så att dess särart bevaras. Befintliga detaljer ska bevaras vid renovering och färg och materialval ska stämma överens med byggnadens tidstypiska karaktär. Fasad ska vara av ljus puts, fönsterstrukturen ska bevaras, fönster ska till form, indelning och proportioner vara lika ursprungliga. En bestämmelse att den befintliga byggnaden inte får rivas har införts (r) eftersom byggnaden har höga kulturvärden.

Detaljplanen anger att bygglov krävs för omfärgning av fasad, byte av fönster, dörrar och andra yttre förändringar av huvudbyggnad. Detta då befintlig byggnad har ett utseende och utformning som är kulturhistoriskt värdefull trots att den genom åren har förvanskats.



Äldre foto på befintlig byggnad inom planområdet



Fasad mot Järnväggsgatan i öster – foto taget från norr 2022-12-27



Fasad mot Järnväggsgatan – foto taget från söder 2022-12-27

Fysisk miljö

Marken inom området utgörs av tomtmark och parkeringsplatser till befintlig byggnad samt några lekredskap. Befintlig vegetation består av en mindre gräsyta och några få björkar. Höjderna inom planområdet varierar mellan +79,79 och +80,36.



Fasad mot väster

Sociala

Barn

Barnkonventionen är sedan 2020-01-01 lag i Sverige. Barnkonventionens tolfte artikel innebär bland annat att barn ska ha rätt att uttrycka sig om det som berör dem i den fysiska planeringen. Den tredje artikeln säger att i alla åtgärder som rör barn ska man i första hand beakta vad som bedöms vara barnets bästa.

Inget lokaliseringalternativ finns eftersom läget är fastställt genom att området redan är ett bostadskvarter. Detaljplaneförslaget berör barn och unga då det berör gårdsmiljöer i bostadskvarteret och det är därför av stor vikt att barn och ungas behov beaktas i utformning av miljöer för utomhusvistelse inom fastigheten. Områdets läge intill trafikerade gator kan innebära risk för barn som rör sig i området, vilket då också behöver beaktas. Utformning av parkeringsytorna, så att tillgänglighet och trafiksäkerhet säkerställs, är av största vikt för att minimera de negativa konsekvenserna för barn. God tillgång till gång- och cykelnät vid platsen är positivt för barn och unga.

Inom planområdet finns en mindre plats för lek och utevistelse. Närmaste kommunala lekplats ligger vid Banmästargränd 11, ca 300 meter norr om planområdet. Det finns även en lekplats ca 400 meter väster om planområdet belägen vid Ponsbachs väg 8.

Planområdet är beläget i direkt anslutning till Mossparken som genomgick en upprustning under hösten 2018. Där finns buskar, träd gångar, gräsytor, bänkar och belysning. Även en ny grönyta har anlagts med fruktträd och bärbuskar. Gång- och cykelvägen genom Mossparken har under år 2020 uppdaterats med belysning.

Jämlikhet

Området är beläget i centrala Krylbo med god tillgänglighet till handel, service och transport med kollektiva färdmedel. I områdets närhet finns även goda förbindelser vad gäller gång- och cykelvägar. Allt detta är viktigt ur ett jämlikhetsperspektiv då alla människor oavsett kön, etnicitet och funktionshinder ska känna tillgänglighet till såväl platsen som dess omgivning.

Service

Närmaste förskola och skola för området är Åvestadalsskolan som ligger ca 600 meter sydväst om planområdet.

Teknik

Fastigheten är ansluten till det kommunala ledningsnätet för vatten, spillvatten och dagvatten vilket gör att Avesta kommun, med dess bolag Avesta Vatten och Avfall AB, är ansvarig för Va-nätet fram till förbindelsepunkt.

Fastigheten är ansluten till fjärrvärme, vid eventuell förändring av detta ska kontakt tas med Värmevärden.

Fastigheten är ansluten till el-nätet. För el-ledningarna inom planområdet har u-område (u), "mark som ska vara tillgänglig för allmännyttiga underjordiska ledningar", lagts in. Dessa områden ska vara tillgängliga för allmännyttiga underjordiska ledningar. Eventuell flytt eller förändring av befintliga elanläggningar utförs av ledningsägaren, men bekostas av exploatören. Ledningarna får ej överbyggas.

Inom planområdet går två befintliga ledningsrätter, för starkström och för fjärrvärme. Eftersom dessa ledningar kan behöva flyttas vid ny byggnation har inget u-område lagts in. Om dessa flyttas bekostas detta av exploatören.

Skanova har ledning/kanalisation som berör detaljplaneområdet. För att undvika olägenheter och kostnader som uppstår i samband med flyttning bör så långt som möjligt befintliga ledningar behållas i nuvarande läge. Om undanflyttningsåtgärder krävs för att möjliggöra exploatering bekostas detta av exploatören.

Fjärrvärmeledning och vattenledning berör området och där har u-område lagts in.

För eventuell inkoppling av fiber ska exploatören ta kontakt med Avesta kommun två månader innan markarbeten startas.

Hantering av avfall

Kommunalt avfall, vilket bland annat avser normalt hushållsavfall, hämtas genom kommunens försorg. Källsortering av avfall vid fastigheten ska kunna ske. Närmaste återvinningsstation för tidningar och förpackningar finns vid parkeringsplatsen vid Coop-butiken längre norrut längs Järnvägsgränd.

Hämtställen för avfall ska ordnas så att de uppfyller kraven på god arbetsmiljö. Angöring av fordon ska kunna ske utan backningsrörelse. Dragvägen för sopkärl ska vara maximalt 10 meter lång, hårdgjord, fri från hinder och nivåskillnader. I vidare planering ska beaktning tas för fastighetsnära insamling för fraktionerna Restavfall, matavfall, plast-, pappersmetall-, färgat glas-, ofärgat glas och tidningar.

Trafik

Järnvägsgränd som ligger utmed planområdets östra gräns, är en relativt högttrafikerad gata genom Krylbo.

En detaljplan för en ny väg, Lerbäcksleden, vann laga kraft år 2022, där syftet är att binda ihop industrier i Krylbo med Källhagens industriområde och väg 68 och därigenom avlasta centrala Krylbo från tung trafik och buller. Arbetet med att

färdigställa denna väg beräknas påbörjas år 2023 och vara färdig under år 2024. Den tunga trafiken bedöms minska när Lerbäcksleden är klar och därmed betydligt minska buller till närliggande bostäder längs Järnvägsgatan.

In- och utfart till och från fastigheten sker från Järnvägsgatan.

Utanför planområdet passerar kollektivtrafik och närmaste bullhållplats med trafik till och från Avesta finns ca 150 meter norr om planområdet, längs Järnvägsgatan. Även en busshållplats finns belägen längs Mejerigatan, även denna med trafik till och från Avesta. Gång- och cykelväg finns belägen i direkt anslutning till planområdets östra gräns.

Fastighetens parkeringsbehov ska tillgodoses inom den egna fastigheten. En förutsättning för att ge bygglov är att parkeringsbehovet inom fastigheten tillgodoses, men även att det finns tillräcklig yta för utevistelse för boende. En parkeringsnorm för Avesta kommun är antagen av Kommunfullmäktige 2012 finns som vägledning.

KONSEKVENSER

Fastigheter och rättigheter

Detaljplanen föranleder inget behov av fastighetsbildningsåtgärder. Befintliga ledningar ligger inom u-område i plankartan. Det bildas ingen rättighet genom att kommunen lägger ut ett u-område i planen. Det upp till varje ledningsinnehavare att se till att ledningarna har de rättigheter som krävs för att säkerställa att de får vara kvar vilket normalt sett sker med ledningsrätt eller servitut. Befintlig vattenledning samt fjärrvärmeledning ligger inom u-område i den gällande plankartan. Lokal rättighet för starkströmsledning samt för fjärrvärme finns inom fastigheten.

Förutsättningar

Då detaljplanens läge redan är fastställt, bland annat utifrån den kompletterande effekt som ett byggande inom området kommer att ge Krylbo som tätort och att det endast berör en redan bebyggd fastighet, jämförs planförslaget endast med dagens situation. I konsekvensmatriserna nedan redovisas de konsekvenser som bedömts vara relevanta.

Planförslaget

Planförslaget innebär en ökad byggrätt jämfört med gällande detaljplan, samt möjliggör en mer flexibel användning av området.

Fastigheter inom planområdet

Fastigheter	Konsekvens
Telegrafan 31	• Mer byggrätt för bostäder skapas. • Nuvarande prickenmark övergår till yta för bostäder, handel och kontor. • Nya bostäder kan byggas centralt i Krylbo vilket är positivt. • Möjliggör för boende, handel och kontor där förutsättningar finns för litet bilberoende, tack vare närhet till kollektivtrafik och gång- och cykelvägar. • Fler boende i området ökar underlaget för service i Krylbo. • Ingen ny bebyggelse ger inga ökade risker för störningar.

Fastigheter som gränsar till planområdet

Fastigheter	Konsekvenser
Telegrafan 30	<i>Privat fastighet i nord/nordväst med bostadsändamål</i> • Ny byggnad inom planområdet kan marginellt komma att skymma sol fr sydöst för närmast befintlig bebyggelse
Krylbo 6:10	<i>Kommunal fastighet där gatumark berörs</i> • Påverkas inte
Telegrafan 9	<i>Privatägdd fastighet på 423 m² sydväst om planområdet, parkmark</i> • Påverkas inte
Telegrafan 32	<i>Privatägdd fastighet söder om planområdet, bostadsändamål</i> • Påverkas inte
Telegrafan 23	<i>Privat fastighet på 39 m² med användningen parkmark</i> • Påverkas inte

Miljö

Miljöbedömning

Om en detaljplan, eller planändring, kan antas medföra betydande miljöpåverkan så ska kommunen, enligt 4 kap 34 § plan- och bygglagen och 6 kap 9–19 §§ miljöbalken, göra en miljöbedömning. För varje planprojekt är det därför nödvändigt att avgöra om miljöbedömning behövs, det vill säga om planens, eller planändringens, genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Bedömning om sådant behov föreligger görs genom en så kallad undersökning enligt 6 kap 5–6 §§ miljöbalken.

Den undersökning som kommunen gjort leder till bedömningen att detaljplanen inte har någon betydande miljöpåverkan. Därför finns då inget behov av miljöbedömning enligt 6 kap 9-19 §§, miljöbalken.

Ställningstagande 4 kap 33 b § plan- och bygglagen (2010:900)

Kommunens bedömning att detaljplanen inte har någon betydande miljöpåverkan baseras på att de konsekvenser som identifierats, som att tänkt nybyggnation kan påverkas av visst buller från tåg- och vägtrafik, lite mer hårdgjord yta skapas, lokal ökning av fordonstrafik, inte är av sådan omfattning att det kan medföra betydande miljöpåverkan.

Miljökonsekvensbeskrivning

Utifrån kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kommer att medföra betydande miljöpåverkan har inte någon miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tagits fram för detaljplanen.

Dagvatten

Dagvatten avleds via det kommunala ledningsnätet och dagvatten från nya parkerings- och körbaneytor ska renas innan det släpps till ledningsnätet. Genom detta ska fastighetens dagvatten inte bidra med några föroreningar som riskerar att miljökvalitetsnormer överskrids. För att hantera extra höga flöden av vatten, t.ex. vid extrem nederbörd, kommer anläggningar för fördröjning av dagvatten att behöva utföras vid nybyggnation. Fastighetsägaren ansvarar för anläggande, drift och underhåll av dagvattenanläggningarna inom den egna fastigheten.

Miljökvalitetsnormer

Luft

Den föreslagna detaljplanen innebär att en del av fastigheten kan bebyggas med bostäder, resterande yta är föreslaget som handel som i gällande detaljplan. Att marken får användas för bostäder och handel bedöms inte vara en förändring av sådan omfattning att miljökvalitetsnormerna för luft riskerar att överskridas.

Vatten

Den föreslagna detaljplanen innebär att marken får bebyggas för bostäder, kontor och handel. Att ytan får bebyggas bedöms inte vara en förändring av sådan omfattning att det riskerar miljökvalitetsnormerna i Dalälven som är recipient för dagvattennätet i Krylbo. Majoriteten av dagvattnet kommer infiltreras eller avdunsta i diken innan det når Dalälven.

Buller

Ingen verksamhet medges inom planområdet som gör att ljudnivåer för buller överskrids och skadliga effekter på människors hälsa uppkommer.

Hälsa och säkerhet

Planen medger inga verksamheter som kan medföra någon ändring av riskbilden för planområdet eller dess omgivning. Räddningstjänstens insatstid för att nå planområdet är i normalfallet mindre än 10 minuter.

Trafikbuller

Fastigheten utsätts för höga ljudnivåer från framför allt tåg- och vägtrafik, men även till viss del för industribuller. Planområdet ligger ca 40 meter från det närmaste järnvägsspår och ligger intill Järnvägsgatan. Trafik på intilliggande Järnvägsgatan samt buller från järnvägen i öster har bedömts kunna ge bullerstörningar inom planområdet. Därför har fastighetsägaren låtit Sweco år 2020 utföra en buller- och vibrationsutredning för att se hur området påverkas av trafik- och tågtrafikbuller. I buller- och vibrationsutredningen anges en trafikmängd på 3 220 fordon under vardagsdygn för Järnvägsgatan. Hastigheten är låg, 40 km/h. Beräkningarna har utförts enligt de nordiska beräkningsmodellerna för vägtrafik- och spårtrafikbuller i beräkningsprogrammet SoundPLAN 8.1. Utredningen avser prognos år 2040.

Gällande riktvärden i *Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader* anger att trafikbuller inte får överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad och 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnad. Mot tyst sida är dygnsmedelvärde 45 dB(A).

Såväl miljöbalken som plan- och bygglagen, PBL, och plan- och byggförordningen innehåller uttryckliga krav på hänsyn till allmänna intressen som hälsa och säkerhet. Buller kan få konsekvenser för människors hälsa, därför har ljudmiljön vägts in i bedömningen och bestämmelser om detta har införts.

Egenskapsbestämmelse för bostadsrum och uteplats har införts på plankartan. Hälften av bostadsrummen ska vara vända mot en luddämpad sida. För att uppfylla riktvärdena för trafikbuller och förutsättningar för att få en bra ljudmiljö behöver därför lägenheter över 35 m² anpassas så att minst hälften av bostadsrummen placeras mot den tystare baksidan enligt gällande riktlinjer för buller.

En (1) bullerskyddad uteplats till bostad ska anordnas så att de utsätts för högst 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå och högst 70 dB(A) max ljudnivå. Om uteplats ska anordnas bör den anläggas precis vid byggnaden, på byggnadens västra sida, där klaras riktvärden. För eventuella andra placeringar av uteplats bör bullerskyddsåtgärder, såsom bullerskyddsskärm, ses över för att säkerställa en god ljudmiljö på uteplats. Om uteplats placeras vid byggnadens hörn kommer byggnadskroppen att avskärma trafikbuller. När bullerskyddad uteplats finns kan fler uteplatser anläggas, där kraven då inte behöver uppfyllas.

Trafikbuller från tunga transporter längs Järnvägs-gatan bedöms minska när den nya utfartsvägen till väg 68, Lerbäcksleden, har kommit på plats så att de tunga transporterna kan ske via Lerbäcksleden.

Spår- och vägtrafikbuller

För bullersituationen 2040 har utretts ett antal scenarion med full utbyggnad för att bedöma platsens lämplighet sett till buller. Vid beräkning av maximal ljudnivå från spår- och vägtrafik blir resultatet i olika scenarion enligt följande.

* Befintlig byggnad står kvar och nyttjas som bostad, inga tillkommande byggnader - Vid befintlig byggnad ligger maximala ljudnivån på den västra sidan mellan 55-65 dB(A) och ekvivalent ljudnivå mellan 45-55 dB(A), se bilaga 3 och 1 i buller- och vibrationsutredningen.

* En ny byggnad placeras bakom befintlig byggnad med långsidan mot järnvägen - Vid västra fasaden på befintlig byggnad ligger maximala ljudnivåerna vid fasad mellan 60-70 dB(A) och vid västra fasaden på ny byggnad ligger ljudnivåerna mellan 55-70 dB(A) och för en mycket liten del i sydvästra hörnet upp till 75 dB(A) se bilaga 10 i buller- och vibrationsutredningen.

* En ny byggnad placeras snett bakom befintlig byggnad med kortsidan mot järnvägen – Vid detta scenario klaras inte riktvärden för buller.

I buller- och vibrationsutredningens bilagor framgår de olika ljudnivåerna med färger för olika scenarion.

Planbestämmelser har införts inom hela fastigheten där hälften av bostadsrummen inom hela planområdet ska vara vända mot en luddämpad sida samt bestämmelse att en uteplats till bostad ska anordnas så att den inte utsätts för ljudnivåer över gällande riktvärden. Därav görs bedömningen att gällande riktvärden uppfylls enligt föreslagen detaljplan.

Plankartan styr hur en ny huvudbyggnad ska uppföras, med långsidan mot väg och järnväg, därmed uppnås en tyst sida där möjlighet finns att skapa en eventuell uteplats där riktvärden klaras. Därför görs bedömningen att en bestämmelse om bullerskyddsskärm inte behövs då det går att ha flera olika lösningar inom fastigheten om val av placering av skärm.

Vägtrafikdata som har använts i beräkningarna redovisas i tabell 1 nedan. För de mindre gatorna i området har ett trafikflöde på 500 fordon/dygn antagits.

Tabell 1. Trafikinformation för vägtrafik som har använts vid beräkning.

Väg	ADT	Andel tung trafik (%)	Skyltad hastighet (km/h)
Järnvägs-gatan	8200	8	40
Stationsgatan	1900	16	30/40

Indata för tågtrafiken ses i Tabell 2. Eftersom byggnaden ligger nära Avesta Krylbo station är hastigheten på tågen generellt låg när de passerar.

Tabell 2. Trafikinformation för spårtrafik som har använts vid beräkning.

Tågtyp	Antal (tåg/dygn)	Maxlängd (m)	Medellängd (m)	Hastighet (km/h)
Gods	110	630	572	40
X50	32	100	50	40
X55	56	220	110	40

Vägtrafikdata som har använts i beräkningarna, utdrag från Buller- och vibrationsutredningen

Industri- och verksamhetsbuller från Krylbo bangård

Växling är en del av verksamheten på bangården vilket innebär att det flyttas vagnar från olika spår på driftplatsen. Växlingsarbetet som det ser ut just nu, pågår dagtid och kvällstid, vardagar och söndagar men även till viss del nattetid. Ljud som kan uppstå i denna verksamhet är ett skarpt gnisslande vid inbromsning, dånande smällar vid ihopkoppling av vagnar, klingande metalliskt ljud/smäll när vi hänger av vagnar, ett visst mullrande när tåg färdas på bangården. Tåg ankommer eller avgår, samt tåg som passerar eller får stanna till för att möta andra tåg på driftplatsen innan de får gå vidare. Tågfärder är utspridda över dygnets alla timmar.

Tågrörelser sker endast upp till spår 6. Spårerna är numrerade 1-17 där spår 1 är spåret närmast stationshuset, se bild nedan. Det finns inget spår med nummer 10, så totalt 16 spår i bredd + några extra kortare spår i norra delen för hantering av lastning och lossning av vagnar vid speciella transporter. Normalt växlas vagnar på spårerna 5-17, ankommande och avgående tåg hanteras mellan spår 5-9. Genomfartståg som inte ska hanteras i Krylbo passerar sällan på ett högre spår än spår 4. Farligt gods förvaras inte på bangården, utan dras upp till Outokumpus område i anslutning till ankomst.



Bild över spårerna vid Krylbo bangård

Slutsats industri- och verksamhetsbuller

För bostäder i den befintliga byggnaden har bestämmelser införts på plankartan med hänsyn till bullersituationen och även för eventuella nya tillkommande byggnader. Trafikbuller är dominerande för området och inte industribuller, därmed blir riktvärden för trafikbuller styrande. Även för nya bostäder i den västra delen har bestämmelser införts med hänsyn till bullersituationen. Det är därmed möjligt att säkerställa att riktvärden i enlighet med trafikbullerförordningen och Naturvårdsverkets riktvärden för industribuller klaras.

Transporter av farligt gods

På järnvägsspårerna och bangården öster om planområdet sker transport och uppställning av farligt gods vilket kan utgöra risk för hälsa och säkerhet för de som kommer att vistas inom planområdet. Avståndet mellan närmaste spår och den byggrätt som skapas för bostäder, handel och kontor är cirka 40 meter.

År 2020 gjordes en detaljplan för området vid Löngränd på andra sidan om spårområdet i Krylbo med liknande förutsättningar som för den nu föreslagna detaljplanen för Telegrafan 31 invid Järnvägsgränd. Då togs det fram en riskutredning av WSP för Krylbo godsbangård och denna ligger till grund för den nu föreslagna detaljplanen.

Riskbedömningen som beräknar risknivåer utifrån individrisk, samhällsrisk, och grupprisk visar att det är acceptabelt att uppföra bostäder i enlighet med planförslaget och som är tillämpliga för Telegrafan 31 är om:

Bostäder byggs med ett avstånd på minst 40 meter från godsbangården.

Befintlig byggnad ger skydd för ny bostadsbebyggelse väster om befintlig byggnad. För den befintliga byggnaden invid Järnvägsgränd har riskreducerande åtgärder för att minska påverkan av giftig gas regleras i detaljplanen genom planbestämmelsen m₁. Friskluftsintag inte placeras på fasad mot Järnvägsgränd. Ventilation ska vara centralt avstängningsbar.

Komfortvibrationer

Tunga transporter förekommer i relativt hög utsträckning men framför allt i låg hastighet. Avståndet till spåret är nära men grundläggningen är sådan att risken för vibrationer kan minimeras. Grundläggning av befintlig byggnad har skett med pålning vilket styrks genom ritningar från bygglov när byggnaden uppfördes. Sammantaget innebär detta att risken för höga, vanligt förekommande, vibrationsnivåer i marken under spåret bedöms som låg över lag, men vid passage av tunga transporter i högre hastigheter kan viss störning troligtvis uppstå.

Slutsats komfortvibrationer

Avståndet till spåret är nära men grundläggningen är sådan att risken för vibrationer kan minimeras. Sammantaget innebär detta att risken för höga, vanligt förekommande, vibrationsnivåer i marken under spåret bedöms som låg. En planbestämmelse har införts att grundläggning för nytt flerbostadshus ska ske på så sätt att vibrationer från järnvägen minimeras för att säkerställa att riktvärde klaras, detta för att minska risken för framför allt vertikala vibrationer från den närliggande järnvägen. Grundläggningen kan ske på olika sätt bland annat genom pålning. Val av grundläggning som klarar kraven hanteras vid bygglov.

Riksintresse

En mindre del av planområdet ligger i utkanten av "Området utmed Dalälven från Avesta till Skutskär"
Kommunen bedömer att riksintresset inte kommer påverkas av planförslaget.

Trafik

Motortrafik

Infart till området sker från Järnväggsgatan. Den nu föreslagna detaljplanen möjliggör inga nya in- och utfarter och ett genomförande bedöms inte påverka trafiken utanför detaljplanen. En viss, lokal, ökning av fordonstrafik kan komma att ske när fler bostäder byggs på platsen. Men denna lokala ökning blir inte av sådan omfattning att dess bidrag till ökat buller medför att bullerriktvärden överskrids.

Gång- och cykeltrafik

Direkt utanför fastigheten finns en gång- och cykelbana från vilken man kan ta sig till Avesta och till södra Krylbo.



Ortofoto Telegrafan 31

Natur

Planområdet finns inte upptaget i någon naturinventering. Kommande byggnation kommer att beröra asfalterad yta samt en mindre gräsyta, se ovanstående bild.