HEDEMORA KOMMUN

Dnr: 2021.78.214
2022-08-24
Antagandehandling

Ändring av detaljplan för - Järnvägsområdet samt kv. Hammaren och Mejseln (A92)

Centrala Hedemora, Hedemora kommun, Dalarnas län

Planbeskrivning

Granskningshandling, 2022-08-24

Innehållsförteckning

Ändring av detaljplan 3

Planhandlingar 3

Plandata 6

Tidigare ställningstaganden 7

Nuläge och planförslag 10

Detaljplanens utformning och innehåll 18

Genomförandefrågor 19

Konsekvenser av planens genomförande 21

Medverkande tjänstemän 22

Ändring av detaljplan

Ändring av detaljplan omfattar borttagande, införande och förändring av bestämmelser och/eller upphävande av en geografisk del av en plan. Ändring kan användas för att anpassa planen till nya förhållanden och hålla den aktuell utan att genomföra hela den lämplighetsbedömning som görs vid upprättandet av en ny plan.

En ändring av detaljplan måste rymmas inom syftet med den ursprungliga detaljplanen, inte innebära betydande miljöpåverkan och uppfylla Plan- och bygglagens krav på tydlighet.

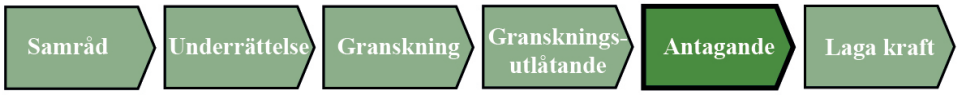
Ändring av detaljplan innebär att gällande plan fortsätter att gälla, men att ändringar görs i planbestämmelser. De nu aktuella handlingarna blir således komplement till befintliga planhandlingar.

Ett förslag till ändring av detaljplan upprättas av kommunen och skickas på samråd. Under samrådstiden ges berörda intressenter tillfälle att lämna synpunkter på förslaget. Efter samrådet sammanställs alla inkomna yttranden och skriftliga synpunkter.

Efter samråd och eventuella revideringar skickas planförslaget ut för granskning under minst två veckor. Synpunkter på förslaget ska lämnas till kommunen senast under granskningstiden. Den som inte inkommit med yttrande senast under granskningstiden kan komma att förlora sin rätt att överklaga. Efter granskningen upprättas ett granskningsutlåtande som redovisar alla synpunkter som inkommit under både samråds- och granskningstiden samt hur kommunen ställer sig till dessa.

Ändringen av detaljplanen antas därefter av kommunfullmäktige eller den nämnd som har delegation på att anta detaljplaner. Sakägare, som inte fått sina inkomna synpunkter tillgodosedda, kan överklaga beslutet. Beslutet om att anta en detaljplan vinner laga kraft, när tiden för överklagande gått ut (vilket är tre veckor efter anslaget av protokollet från sammanträdet där beslut om antagande fattats) och ingen har överklagat.

Detaljplaneprocessen för standardförfarande



Planhandlingar

Planhandlingar

- Plankarta i skala 1:2000 med bestämmelser
- Planbeskrivning, daterad 2022-08-24
- Grundkarta
- Undersökning om betydande miljöpåverkan
- Gällande plankarta med bestämmelser och tillhörande planbeskrivning
- Fastighetsförteckning

Underliggande plan A92 – *Ändring av stadsplanen för Järnvägsområdet samt kv. Hammaren och Mejseln*, laga kraft 8 mars 1962, gäller jämsides med ändringen. En del av den underliggande planen har upphävts och ersatts av planen A110 för kvarteret Hammaren, laga kraft 1966-09-14.

Utredningar

Trafikutredning - Konsekvenser vid stängd plankorsning på Sturegatan i Hedemora, WSP, 2019-05-21

Planförfarande

Ändring av detaljplanen handläggs med standardförfarande enligt 5 kap. 11 § plan- och bygglagen.

Ändring av detaljplanen är förenlig med kommunens översiktsplan, saknar betydande intresse för allmänheten och är inte i övrigt av stor betydelse och medför inte betydande miljöpåverkan.

Bakgrund

Planområdet är beläget i Hedemora längs med järnvägen Dalabanan som går mellan Uppsala och Mora. Dalabanan är enkelspårig och har förhållandevis låg standard. Begränsningarna i järnvägens kapacitet består bland annat av plankorsningar (där väg och järnvägen korsas i samma plan) och att vissa mötesstationer saknar samtidig infart. Järnvägen behöver rustas upp så att restiden mellan Stockholm/Uppsala och Dalarna blir kortare och för att ge möjlighet till utökad trafik. Förbättringarna av Dalabanan ingår i *Nationell plan för transportsystemet 2018–2029*, framtagen av Trafikverket och fastställd av regeringen 31 maj 2018. Upprustningen av Dalabanan är beslutad mellan Trafikverket och berörda kommuner, däribland Hedemora kommun. Ett flertal åtgärder föreslås längs järnvägen. I Hedemora planeras växelbyte samt förlängning av dubbelspår för att möjliggöra en samtidig infart. I och med utbyggnaden till dubbelspår måste plankorsningen vid Sturegatan stängas. För att möjliggöra stängningen av plankorsningen samt breddning till dubbelspår krävs ändring av gällande plan för området strax söder om Hedemora station.

Planens syfte och huvuddrag

Syftet med ändringen av planen är att möjliggöra utökning av järnvägsområdet för att kunna förlänga ett av järnvägsspåren och byta spårväxel. Spårförlängningen innebär att längre tåg, upp till 750 meter, kan rymmas på station och ger större möjlighet för tåg att mötas, dvs ökar kapaciteten på järnvägen. I och med förlängningen av spåret behöver plankorsningen vid Sturegatan stängas, vilket ingår i den föreslagna ändringen av planen. Enligt regelverket får det av trafiksäkerhetsmässiga skäl inte finnas en plankorsning över två spår. Om korsningen finns kvar kommer tåg, i samband med tågmöten, att bli stående över spåren vid plankorsningen. Detta leder till längre tider då bommarna är nedfällda, vilket kan öka risken för spårspring och olyckor. Åtgärderna vid Hedemora station utgör en del i de planerade åtgärderna längs Dalabanan och möjliggör tätare tågtrafik och ökad kapacitet för Dalabanan. Utbyggnaden vid Hedemora station utgör mindre åtgärder på redan befintlig anläggning och därför tas ingen järnvägsplan fram för denna del av Dalabanan. Ändringen av detaljplanen utgör således en förutsättning för att Trafikverket ska kunna genomföra åtgärderna på järnvägen. Åtgärden vid Hedemora station är också nödvändig för att ett annat projekt på Dalabanan ska kunna genomföras, mötesstationen Lustån. Mötesstationen i Lustån medger liksom mötesstationen i Hedemora, att längre tåg kan köras och ger större möjlighet för tåg att mötas.

Till följd av att plankorsningen stängs kommer förbättringsåtgärder och breddning att göras längs Västra Järnvägsgatan. Detta för att hantera den förändrade trafiksituationen längs gatan. Breddningen av Västra Järnvägsgatan möjliggörs genom att ett mindre område planlagt för järnvägsändamål ändras till allmän plats gata.

Nu aktuell planändring motverkar inte avsikten med underliggande plan.

Planens miljöpåverkan och förenlighet med MB 3-5 kap.

En undersökning om betydande miljöpåverkan har genomförts. Planförslaget bedöms inte innebära en sådan betydande miljöpåverkan som enligt miljöbalken 6 kap. kräver att en särskild miljöbedömning måste göras.

Planförslaget bedöms vara förenligt med 3 – 5 kap. miljöbalken.

Plandata

Läge och areal

Området som berörs av planändringen är beläget längs järnvägsområdet strax söder om stationen i centrala Hedemora. Ändringsområdet omfattar två delområden inom gällande plan:

- ca 800 m^2 inom fastigheterna Hedemora 6:1, 7:1 och 4:39, vid den befintliga plankorsningen över järnvägen samt inom Mejseln 1, 5 och 7, söder om plankorsningen. Detta område utgörs av allmän gatumark och privat kvartersmark för industriändamål. Kvartersmarken inom planområdet är obebyggd och utgörs mestadels av gräsytor med trädvegetation.

- ca 400 m^2 inom fastigheten Hedemora 7:1, inom järnvägsområdet norr om plankorsningen. Området utgörs av en grässlänt mellan gatumarken och spårområdet.

Bild 1: Röda markeringar visar ungefärligt läge för områdena som omfattas av planändringen.

Markägoförhållanden

- Fastigheten Hedemora 7:1 och 4:39 ägs av Trafikverket
- Fastigheterna Hedemora 6:1 ägs av Hedemora kommun
- Fastigheterna Mejseln 1, 5 och 7 ägs av en privat fastighetsägare

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

Översiktsplanen för Hedemora kommun, laga kraft 2016-04-29, anger det aktuella ändringsområdet som *Bebyggelse/Tätorter* samt *Riksintresse järnväg*. Planändringen anses därför förenlig med översiktsplanen.

Fördjupad översiktsplan

Planändringen anses även förenlig med den fördjupade översiktsplanen, *Utvecklingsplan för Hedemora stad med omland,* antagen 2009-10-20. Där rekommenderas en utbyggnad av järnvägen till dubbelspår. FÖP:en anger att det eventuellt finns behov av ett tredje spår vid stationsområdet för att möjliggöra tätare och snabbare transporter mellan Dalarna och Mälardalen. Vid eventuellt framtida nybyggnad nära järnvägen krävs noggranna utredningar för att undvika olyckor, buller- och vibrationsproblematik. FÖP:n upplyser även om att ny plankorsning kan behövas vid stationen samt en passage vid norra Brunnsjön.

Detaljplaner

För planändringsområdet gäller idag stadsplanen A92 – *Ändring av stadsplanen för Järnvägsområdet samt kvarteren Hammaren och Mejseln*, laga kraft 8 mars 1962. Den planen utgör en ändring av underliggande stadsplan, antagen 1 augusti 1941. Gällande stadsplan A92 togs fram med syfte att möjliggöra en utökning av järnvägsspåret, för utbyggnad av stickspår. I och med det gjordes förändringar av fastighetsgränser för kvarteret Mejseln samt gatumarken längs Västra Järnvägsgatan.

Gällande plan utgörs av mark för järnvägsändamål, gatumark, industriändamål och småindustri. Det norra ändringsområdet i planen utgörs av mark för järnvägsändamål. Det södra ändringsområdet utgörs av mark för industriändamål samt en liten del allmän plats gata. För plankorsningen inom ändringsområdet gäller bestämmelsen z – *Mark tillgänglig för allmän gatutrafik.*

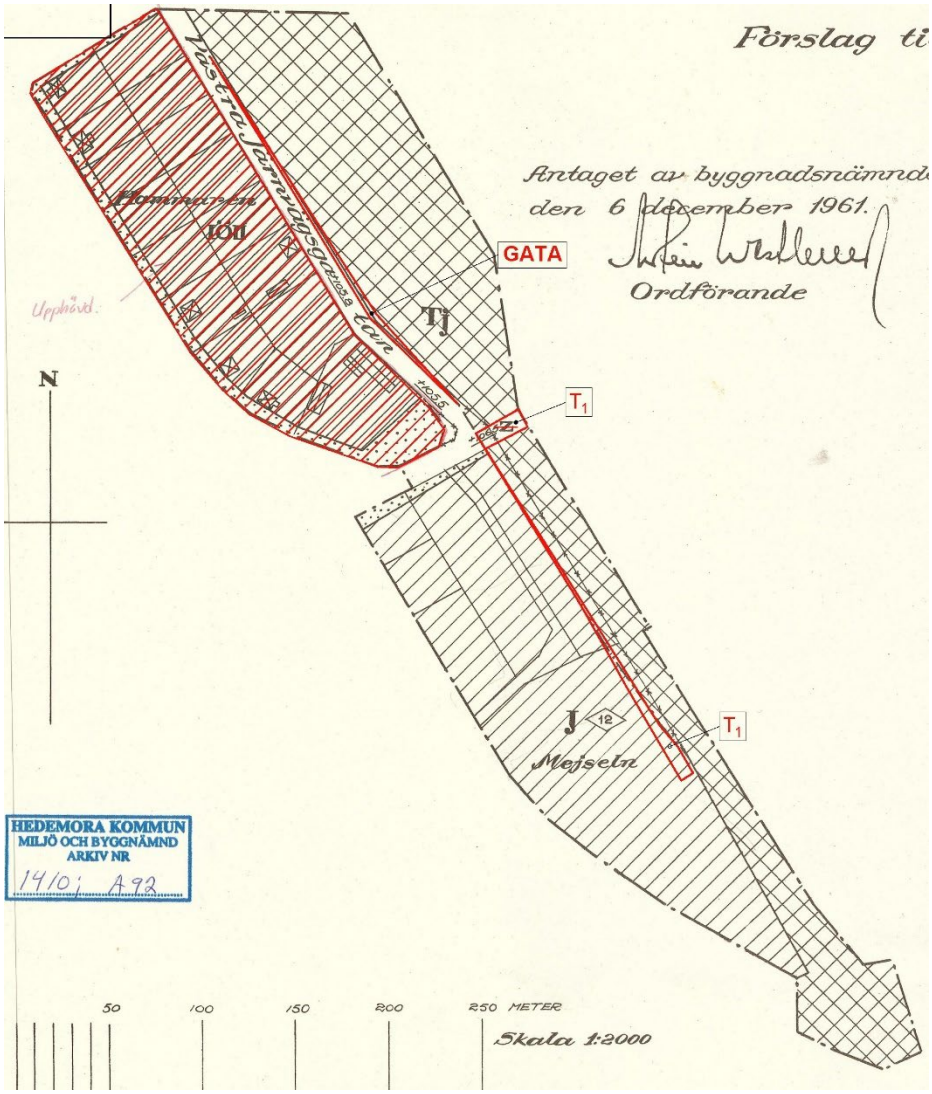


Bild 2: Gällande plan med områdena som berörs av planändringen markerade med rött. Rödstreckad yta i planen är upphävd till följd av tidigare planändring.

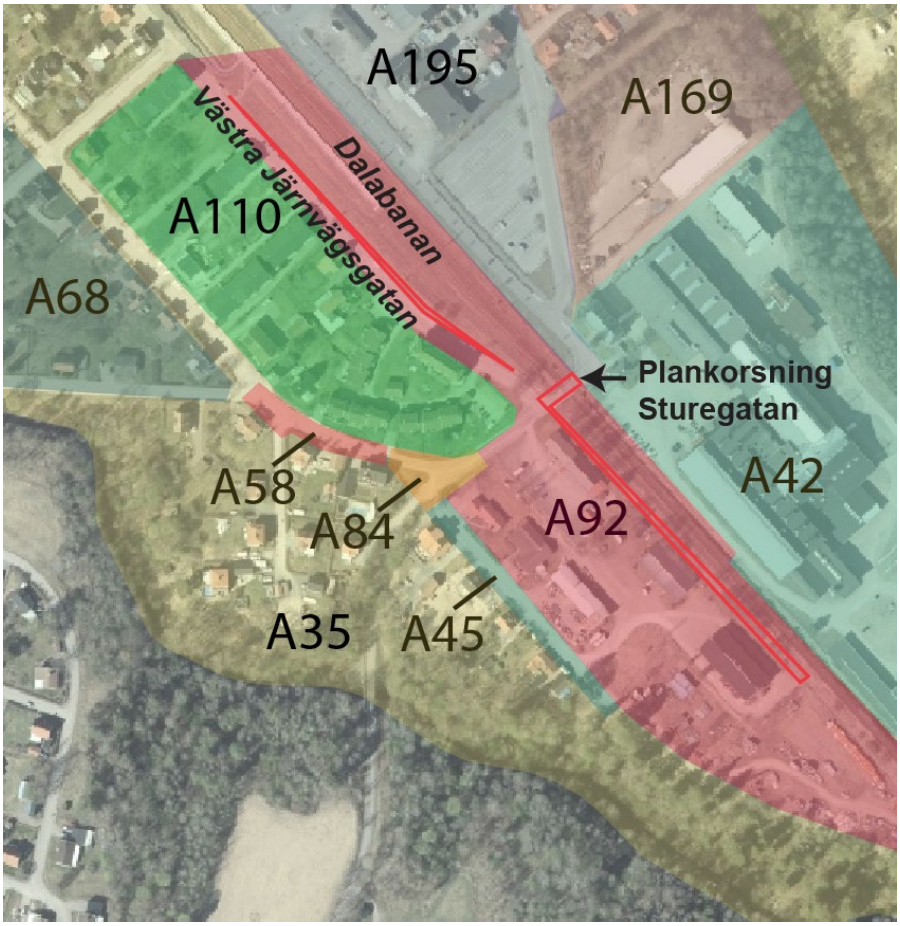


Bild 3: Gällande detaljplaner i närområdet. Röda markeringar visar ungefärligt läge för områdena som omfattas av planändringen inom gällande plan A92.

Riksintressen

Dalabanan och Hedemora järnvägsstation utgör riksintressen för kommunikation enligt MB 3 kap 8 §.

Riksintresset bedöms påverkas positivt av den föreslagna planändringen.

Generella biotopskydd och strandskydd

Planområdet berörs inte av generellt biotopskydd eller strandskydd.

Övriga beslutsunderlag

Bostadsförsörjningsprogram

Aktuell plan avser kapacitethöjande åtgärder för Dalabanan. Inga nya bostäder tillkommer genom planändringen. Däremot skapar planen incitament för hållbart resande och förutsättningar för Hedemora att utvecklas som stationssamhälle. Vilket är i linje med Hedemoras bostadspolitiska riktlinjer (*Bostadspolitiska riktlinjer för Hedemora kommun 2016-2019).*

Hållbarhetsstrategi

Förbättrad tågtrafik har möjlighet att bidra till mer hållbara transporter. Utökad kapacitet för persontrafik kan bidra till social såväl som ekologisk hållbarhet. Även ökad andel godstrafik via järnväg är positivt utifrån den ekologiska hållbarheten. Hedemoras kommunövergripande arbete för hållbarhet beskriv i *Hållbarhetsstrategi med prioriteringar 2019–2022.*

Nuläge och planförslag

Naturmiljö

Mark och vegetation

Nuläget

Ändringsområdena inom planen är obebyggda och utgörs av en grässlänt längs med Västra Järnvägsgatan och ytor med högre träd- och slyvegetation längs med järnvägen. Det bedöms inte finnas några högre naturvärden på platsen.

Planförslaget och konsekvenser

Planändringen innebär att mindre ytor med gräs och annan vegetation försvinner och ersätts med järnväg och gatumark. Ett genomförande av planförslaget bedöms inte påverka naturvärden.

Trafik

Gator och angöring till planområdet

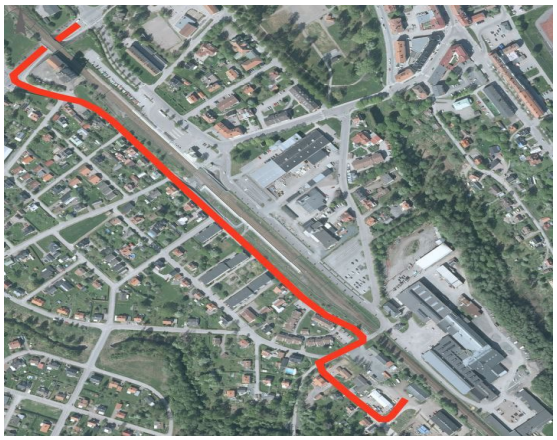
Nuläget

Plankorsningen vid Sturegatan nyttjas både av tung trafik, biltrafik, cykeltrafik och av fotgängare. Den används idag bland annat av trafik som ska till industriområdet vid Verkstadsgatan, söder om spårområdet och plankorsningen. Majoriteten av de tunga fordonen använder idag plankorsningen på Sturegatan som entré till industriområdet, eftersom den är strategiskt och dimensioneringsmässigt lämpligast. Kurvbredden på Haggårdsvägen till Verkstadsgatan mäter ca 6,5 meter, där större fordon med

marginal kan svänga in till området. Industriområdet utgörs av ett fåtal verksamheter och antalet tunga transporter bedömas vara förhållandevis få. Plankorsningen nyttjas även av boende i närheten av korsningen samt skolelever på Fyrklöverskolan.

Den sydöstra änden av Västra Järnvägsgatan berörs av planändringen. Längs denna del har gatan en bredd på 6,5 meter och gång- och cykelbana finns längs gatans ena sida. Längre västerut har gatan en bredd på 5 meter längs delar av sträckan. Västra Järnvägsgatan har en varierande standard. Gatusträckningen strax intill området för planändringen är nyare och har något bättre beläggning och hållfasthet. Längs de västra delarna av gatan är vägbeläggningen sämre och den är inte dimensionerad för tung trafik eller täta trafikflöden.

Bild 4: Dagens transportväg till industriområdet vid Verkstadsgatan – längs Östra Järnvägsgatan på järnvägens norra sida.



Den nya rutten för transporter till industriområdet vid Verkstadsgatan – längs Västra Järnvägsgatan på järnvägens södra sida.

Planförslaget och konsekvenser

Efter att plankorsningen på Sturegatan stängs kommer trafikflödena i området att förändras. Viadukten på Brunnsjögatan kommer utgöra den enda möjligheten att korsa järnvägen i Hedemora centrum. Möjligheterna till rundkörning genom centrum, via Västra Järnvägsgatan och Östra Järnvägsgatan, kommer således att försvinna.

En trafikutredning har tagits fram för att studera konsekvenserna av att stänga plankorsningen på Sturegatan (WSP, 2019-05-21). Enligt utredningen kommer stängningen av plankorsningen inte att innebära några kapacitetsproblem i korsningarna Brunnsjögatan – Västra Järnvägsgatan eller Brunnsjögatan – Östra Järnvägsgatan.

Enligt utredningen bedöms trafiken öka längs både Västra Järnvägsgatan och Östra Järnvägsgatan efter att plankorsningen stängts. Det är dock svårt att dra några slutsatser om storleken på ökningen, då fordon kan komma att välja andra alternativa vägar när rundkörningsmöjligheten via plankorsningen försvinner. Trafiken med tunga fordon till industriområdet vid Verkstadsgatan kan komma att öka längs med Västra Järnvägsgatan, till följd av att plankorsningen vid Sturegatan stängs. Detta kan resultera i utrymmesproblematik för större fordon och de kan bli svårt för två större fordon att kunna mötas på vägen, om inte körbanan breddas.

Det norra av de två ändringområdena i planen avser mark planlagd för järnvägsändamål som istället föreslås planläggas som allmän plats gata. Detta för att möjliggöra förbättringsåtgärder längs med gatan.

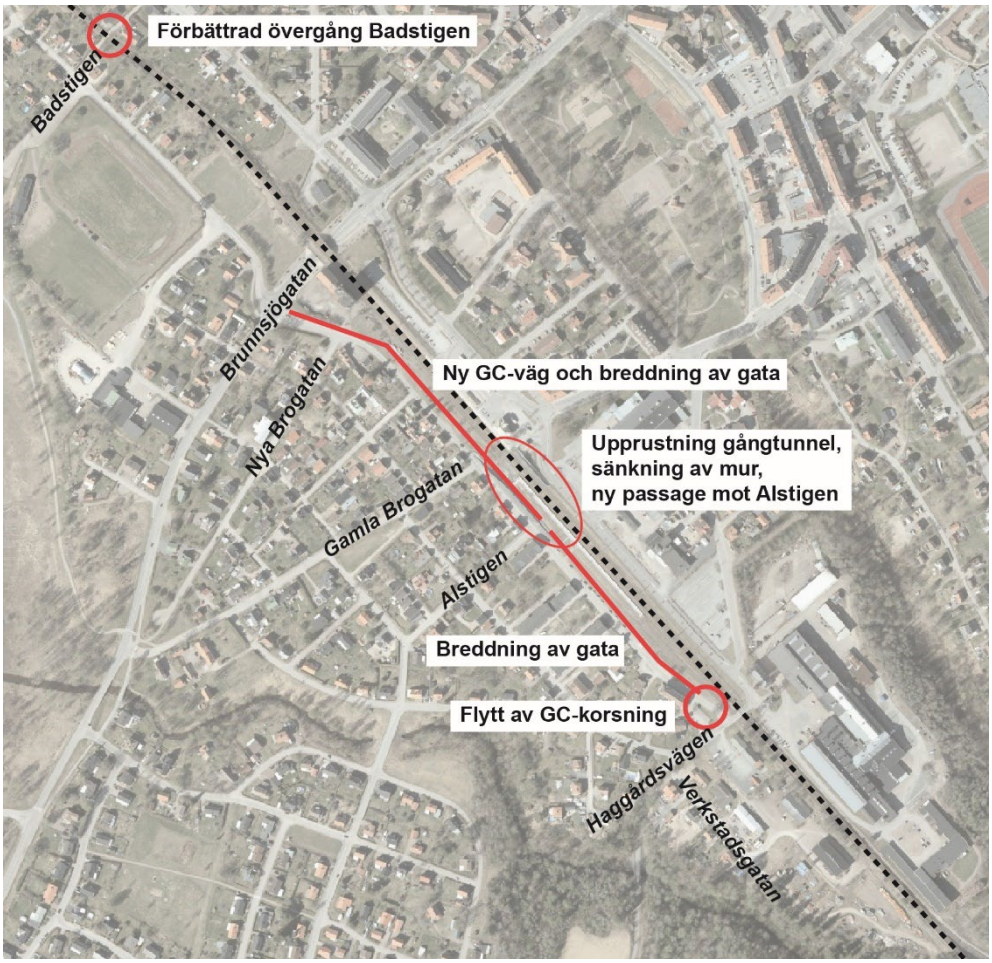


Bild 5: Åtgärder för motorfordonstrafik samt gång- och cykeltrafik, vilka ska utföras i samband med utbyggnaden av järnvägen i Hedemora.

Kommunen har tecknat ett samverkansavtal med Trafikverket avseende en rad åtgärder för motorfordonstrafik i samband med järnvägsutbyggnaden vid Hedemora station.

- Inom det norra ändringsområdet i planen kommer det genomföras breddning av Västra Järnvägsgatan, mellan Alstigen – Haggårdsvägen, samt ny beläggningen på gatan.

Ytterligare biltrafikåtgärder kommer att ske utanför ändringsområdena i aktuell plan:

- Ny parkeringsficka längs Västra Järnvägsgatan mellan Gamla Brogatan och Alstigen.

- Åtgärd vid Badstigens gång- och cykelpassage över järnvägen: ny helbomsanläggning samt signal med förstärkt anslutning så utryckningsfordon kan passera vid behov.

Dessa åtgärder utgör ett första steg i att binda ihop stadsdelarna på ömse sidor av järnvägen, till följd av stängningen av plankorsningen på Sturegatan. I framtiden avses det tillskapas en eller flera nya planskilda korsningar i Hedemora, för att förbättra tillgängligheten till båda sidor av järnvägen. Placering och utformning av dessa korsningar kommer att studeras i kommunens kommande planarbeten.

Gång och cykel

Nuläget

Gång- och cykelväg finns längs delar av Västra Järnvägsgatan. I gatans södra del ligger gång- och cykelvägen längs gatans västra sida. Mellan Alstigen och Gamla Brogatan byter gång- och cykelvägen sida för att gå längs gatans östra sida. Gång- och cykelväg saknas längs sträckan mellan Nya Brogatan och Gamla Brogatan.

Som alternativ till plankorsningen på Sturegatan finns planskilda gång- och cykelpassager under järnvägen, vid Gamla Brogatan och vid Brunnsjögatan. Dessa passager utgörs av tunnlar vilka kan upplevas som mindre attraktiva sett till den upplevda tryggheten, men bättre sett till trafiksäkerheten.

Planförslaget och konsekvenser

Stängningen av plankorsningen på Sturegatan kan innebära att den tunga trafiken ökar längs Västra Järnvägsgatan. Detta kan få konsekvenser för oskyddade trafikanters trafiksäkerhet. I synnerhet gäller det för den norra, äldre sträckan av vägen som är smal och som idag saknar GC-bana.

Kommunen har tecknat ett samverkansavtal med Trafikverket avseende en rad åtgärder för gång- och cykeltrafik i samband med järnvägsutbyggnaden vid Hedemora station:

- Inom det norra ändringsområdet i planen kommer den befintliga gång- och cykelvägskorsningen över Västra Järnvägsgatan-Haggårdsvägen att flyttas.

Ytterligare åtgärder för gång- och cykelvägnätet kommer att ske utanför ändringsområdena i aktuell plan:

- Ny gång- och cykelbana längs Västra Järnvägsgatan, sträckan mellan Brunnsjögatan och Alstigen.

- Upprustning av gång- och cykeltunneln under järnvägen, mellan Västra Järnvägsgatan och Hedemora station. Sänkning av befintlig mur mellan Västra Järnvägsgatan och gång- och cykeltunneln. Öppnande av ny passage för gående från korsningen Alstigen-Västra Järnvägsgatan till gång- och cykeltunneln.

Kollektivtrafik

Nuläget

Hedemora station utgör hållplats för busstrafik och tågtrafik. Från ändringsområdet och Västra Järnvägsgatan kan stationen nås via gång- och cykeltunneln mellan Västra Järnvägsgatan och stationen alternativt via plankorsningen på Sturegatan.

Planförslaget och konsekvenser

Planändringen och utbyggnaden av järnvägen bidrar till att Dalabanan får en förbättrad kapacitet och tätare tågavgångar, vilket underlättar tågpendling mellan Stockholm/Uppsala och Dalarna. Efter att plankorsningen vid Sturegatan stängs kan Hedemora station fortsättningsvis nås via gång- och cykeltunneln från Västra Järnvägsgatan

Det södra ändringsområdet i planen avser mark planlagd för industriändamål och gata, vilken i och med planändringen föreslås planläggas för järnvägsändamål.

Hälsa och säkerhet

Buller

Nuläge

I anslutning till det södra ändringsområdet, där järnvägsområdet breddas, utgörs bebyggelsen av verksamhetslokaler. Vid det norra ändringsområdet, där gatumarken breddas, finns bostadsbebyggelse på motsatt sida av Västra Järnvägsgatan.

Det har inte gjorts någon bullerutredning vid Hedemora station i samband med aktuell planändring. Bullret från järnvägen är dominerande över buller från vägtrafiken, enligt uppgifter från Trafikverket.

Planförslaget och konsekvenser

Utbyggnaden av järnvägsspåret betraktas inte som väsentlig ombyggnad och järnvägsanläggningen ska därför betraktas som befintlig infrastruktur. I Trafikverkets riktlinje *Buller och vibrationer från trafik på väg och Järnväg* (TDOK 2014:1021) finns riktlinjer för när buller- och vibrationsåtgärder bör

genomföras längs befintlig infrastruktur. Eventuellt behov av buller- eller vibrationsåtgärder sker utifrån Trafikverket åtgärdsprogram enligt förordning (2004:675) om omgivningsbuller samt i enlighet med nationell transportplan.

Under 2020 byttes slipers längs järnvägen, i anslutning till planändringsområdet. Detta innebar minskat buller och vibrationer från järnvägen.

Järnvägsutbyggnaden i centrala Hedemora avser förlängning av befintlig mötesstation vilket inte förändrar bullersituationen enligt Trafikverket. Bedömningen har gjorts utifrån erfarenhet från liknande projekt. Vid flytt av spårväxeln kommer den att placeras längre söderut. Detta innebär att växeln hamnar längre ifrån bostäderna längs Västra Gatan och närmare verksamheterna längs Verkstadsgatan. Det innebär att bostäderna får en minskning av buller från växeln.

Utbyggnaden av järnvägen och den föreslagna planändringen bedöms inte generera någon ökning av fordonstrafik totalt sett. Däremot innebär stängningen av plankorsningen vid Sturegatan att trafikflödena kommer att förändras i närområdet.

Olyckor, brand och explosion

Nuläge

Dalabanan utgör primär transportled för farligt gods. Även Brunnsjögatan och delar av Östra järnvägsgatan (sträckan mellan Brunnsjövägen och Stationsgatan) utgör rekommenderade vägar för farligt gods, enligt kartunderlag hos Länsstyrelsen Dalarna.

Planförslaget och konsekvenser

Urspårningsrisken för järnvägen bedöms minska till följd av åtgärderna på järnvägen. Befintliga växlar kommer ersättas med nya växlar vilket minskar urspårningsrisken, enligt Trafikverket. Efter förlängning av järnvägsspåret kommer tåg, i samband med tågmöten, att bli stående över spåren vid den nuvarande plankorsningen på Sturegatan. Detta leder till längre tider då bommarna är nedfällda, vilket kan öka risken för spårspring och olyckor. Stängningen av plankorsningen bedöms därför minska risken för spårspring. Staket kommer att uppföras längs med järnvägen, i läget för den nuvarande plankorsningen. Enligt gällande regelverk får det av trafiksäkerhetsskäl inte finnas en plankorsning över två spår.

Östra Järnvägsgatan är utpekad som transportled för farligt gods längs sträckan mellan Brunnsjövägen och Stationsgatan, ej ända fram till plankorsningen. Denna utpekade sträcka kommer även fortsättningsvis att kunna nyttjas för transporter med farligt gods. Transporter till verksamheterna längs Verkstadsgatan kommer dock inte längre kunna köra längs Östra Järnvägsgatan. Dessa transporter kommer istället att gå via Västra Järnvägsgatan eller andra gator väster om järnvägen. Verksamhetsområdet utgörs av ett fåtal verksamheter och antalet transporter till området bedöms

vara förhållandevis få. Ingen av verksamheterna utgör miljöfarliga tillståndspliktiga verksamheter.

Skyfall och översvämning

Nuläge

Plankorsningen vid Sturegatan utgör en av möjligheterna för motorfordonstrafik att korsa järnvägen i centrala Hedemora. Den andra möjligheten är längs Brunnsjögatan, via viadukten under järnvägen. Vid översvämning riskerar viadukten vid Brunnsjögatan att bli vattenfylld så att motorfordonstrafik inte kan passera. Det innebär begränsningar för bland annat räddningstjänsten. Gång- och cykelbanan ligger högre än körbanan genom viadukten, vilket innebär att det är mindre risk att den översvämmas.

Utöver korsningarna vid Sturegatan och Brunnsjögatan finns närmsta möjlighet för motorfordonstrafik att korsa järnvägen via väg 69, några kilometer söder om centrala Hedemora.

Planförslaget och konsekvenser

Kommunen har tecknat ett samverkansavtal med Trafikverket avseende en rad åtgärder i samband med järnvägsutbyggnaden vid Hedemora station. För att tillgodose behovet för utryckningsfordon att kunna korsa järnvägen i centrala Hedemora kommer åtgärder att göras vid Badstigens gång- och cykelpassage över järnvägen, belägen cirka 500 meter norr om stationen. Passagen kommer att förses med en ny helbomsanläggning samt signal med förstärkt anslutning. Detta gör att utryckningsfordon kan passera vid behov.

Kommunen är medveten om översvämningsproblematiken i viadukten vid Brunnsjögatan. Kommunens tekniska enhet jobbar för bättre beredskap samt bättre underhåll för att kunna ta hand om stora skyfall.

Sociala frågor

Jämställdhet

Alla ska ha lika bra förutsättningar att vistas och känna sig trygga i samhället. Det ska vara möjligt att ta sig runt oavsett om man har bil, åker kollektivt, går eller cyklar.

Stängningen av plankorsningen vid Sturegatan påverkar möjligheterna att korsa järnvägen i centrala Hedemora vilket kan påverka människors rörelsemönster. När korsningen vid Sturegatan stängs är närmsta alternativa korsningspunkt gång- och cykeltunneln mellan Västra Järnvägsgatan och stationen. Den ligger ca 300 meter från korsningen vid Sturegatan. Passagen vid stationen ger goda möjligheter att till fots röra sig från området väster om järnvägen till målpunkter såsom stationen och centrala Hedemora. Gång- och cykelpassager i form av tunnlar kan upplevas som otrygga, vilket är viktigt att beakta vid utformning av passagen under järnvägen.

Åtgärder kommer att göras vid gång- och cykeltunneln vid stationen i samband med åtgärderna vid järnvägen och Västra Järnvängsgatan. Den nuvarande stödmuren kommer att sänkas vilket möjliggör större insyn i tunneln Dessutom förstärks belysningen i området vilket bidrar till en tryggare upplevelse på platsen.

Utbyggnaden av gång-och cykelvägen längs Västra Järnvägsgatan bidrar till en tryggare trafikmiljö för oskyddade trafikanter längs med gatan.

Barnperspektiv

Fyrklöverskolan ligger väster om järnvägen, ca 400 meter söder om plankorsningen vid Sturegatan. Vid stängningen av plankorsningen kommer närmsta passage under järnvägen att vara gång- och cykeltunneln mellan Västra Järnvägsgatan och stationen. Den ligger längre ifrån skolan men är tryggare ur trafiksäkerhetssynpunkt i och med att den är planskild.

Tillgänglighet

Gång- och cykeltunneln mellan Västra Järnvägsgatan och stationen nås via ramper och utgör ett alternativ för gång- och cykel att passera under järnvägen efter att plankorsningen vid Sturegatan stängts.

Miljömål

Riksdagen har antagit mål för miljöns kvalitet för 16 områden. Målen beskriver den kvalitet och det tillstånd för Sveriges miljö-, natur- och kulturresurser som är ekologiskt hållbara på lång sikt. Planändring berör främst miljömålen *Begränsad klimatpåverkan* och *God bebyggd miljö.*

Den föreslagna planändringen bidrar till att åtgärder kan göras för att öka kapaciteten på Dalabanan. Förbättrad järnvägskapacitet kan bidra till lägre koldioxidutsläpp till följd av att en större andel personresor och transporter kan ske med tåg istället för fossildrivna fordon.

Undersökning

Enligt 4 kap. 34 § Plan- och bygglagen och 6 kap. 3 § Miljöbalken ska en kommun som upprättar eller ändrar en plan eller ett program göra en strategisk miljöbedömning om genomförandet av planen, programmet eller ändringen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Kommunen genomför därför en undersökning om betydande miljöpåverkan för alla detaljplaner och planprogram. Om undersökningen visar på en betydande miljöpåverkan ska en strategisk miljöbedömning upprättas i samband med detaljplanearbetet. En undersökning för aktuellt planförslag finns framtagen, daterad 2022-04-13.

Kommunen bedömer att planförslaget inte innebär en sådan betydande miljöpåverkan som enligt miljöbalken 6 kap. kräver att särskild miljöbedömning måste göras. Undersökningen om betydande miljöpåverkan har samrådts med Länsstyrelsen, i samband med att förslaget om planändring

var ute på samråd. Enligt yttrande 2022-05-20 delar Länsstyrelsen kommunens bedömning om att förlaget om planändring inte innebär betydande miljöpåverkan.

Detaljplanens utformning och innehåll

Nya bestämmelser

GATA Gata

Införs för det norra planändringsområdet.

T_1 Järnväg.

Införs för det södra planändringsområdet.

Upphävda bestämmelser

Tj Område för järnvägsändamål

Utgår för det norra planändringsområdet.

J Område för industriändamål

Utgår för det södra planändringsområdet.

z Mark tillgänglig för allmän gatutrafik.

Utgår för det södra planändringsområdet.

Administrativa bestämmelser som tillkommer

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från det datum planändringen vinner laga kraft, PBL 4 kap. 21 §.

Genomförandetiden innebär ett löfte om att kommunen inte kommer ändra ändringsområden i planen inom ett spann av 5 år från den dag planändringen vinner laga kraft. När genomförandetiden gått ut kan kommunen ändra förutsättningarna genom att ta fram en ny detaljplan. Om ingen ny plan tas fram fortsätter den att gälla. Planen är giltig fram till den dag då den upphävs eller ersätts med en ny.

Genomförandefrågor

Genomförandefrågor redovisar de organisatoriska, fastighetsrättsliga, ekonomiska och tekniska åtgärder som krävs för ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av planen. Genomförandefrågor har ingen självständig rättsverkan, de utgör en del av planhandlingarna och ska vara vägledande vid genomförandet av planen.

Organisatoriska frågor

Planförfarande

Planändringen hanteras enligt plan- och bygglagens regler för ett standard planförfarande.

Genomförandetid

Genomförandetiden för planändringen är fem år från den dag planändringen vinner laga kraft.

Preliminär tidsplan

Beslut om samråd	Kvartal 2 2022
Beslut om granskning	Kvartal 3 2022
Beslut om antagande	Kvartal 3 2022
Laga kraft	Kvartal 3 2022

Ansvarsfördelning

Trafikverket ansvarar för utbyggnaden av järnvägsanläggningen samt stängning av plankorsningen. Trafikverket ansvarar även för genomförande av åtgärder på Västra Järnvägsgatan, inom det området som berörs av aktuell planändring.

Även övriga åtgärder längs Västra Järnvägsgatan (utanför området som berörs av planändringen) ska genomföras av Trafikverket. Med undantag för upprustningen av gång- och cykeltunneln mellan Västra Järnvägsgatan och stationen, vilken ska genomföras av Hedemora kommun.

Trafikverket ansvarar för att ansöka om de lantmäteriförrättningar, inklusive lagfart, som krävs i och med planändringen.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän platsmark. Trafikverket är huvudman för järnvägsområdet.

Fastighetsrättsliga frågor och konsekvenser

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning ska ske i enlighet med detaljplanen.

Del av Trafikverkets fastighet Hedemora 7:1 avses överföras genom fastighetsreglering till kommunens fastighet Hedemora 6:1.

Del av kommunens fastighet Hedemora 6:1 avses överföras genom fastighetsreglering till Trafikverkets fastighet Hedemora 7:1.

Del av de privata fastigheterna Mejseln 1, Mejseln 5 och Mejseln 7 avses överföras genom fastighetsreglering till Trafikverkets fastighet Hedemora 7:1.

Även del av Trafikverkets fastighet Hedemora 4:39 avses överföras genom fastighetsreglering till Trafikverkets fastighet Hedemora 7:1.

Rättigheter och servitut

Trafikverket kommer att teckna servitutsavtal i samband med järnvägsutbyggnaden i centrala Hedemora. Ett av servituten berör en angöringsväg inom Mejseln 6, strax utanför det södra ändringsområdet i planen. Mejseln 6 ägs av en privat fastighetsägare och angöringsvägen behövs för att garantera Trafikverkets åtkomst till järnvägen.

Fastighetskonsekvensbeskrivning

Fastighet	**Erhåller mark**	**Avstår mark**	**Markanvändning**
Hedemora 6:1	ca 434 m^2		Gata
Hedemora 6:1		ca 28 m^2	Järnvägsändamål
Hedemora 7:1		ca 434 m^2	Gata
Hedemora 7:1	ca 576 m^2		Järnvägsändamål
Hedemora 4:39		ca 32 m^2	Järnvägsändamål
Mejseln 1		ca 43 m^2	Järnvägsändamål
Mejseln 5		ca 132 m^2	Järnvägsändamål
Mejseln 7		ca 369 m^2	Järnvägsändamål

Ekonomiska frågor

Planekonomi

Hedemora kommunen ansvarar för kostnader i samband med planändringen inkl. utredningar och underlag som erfordras för planens formella framtagande.

Exploateringskostnader

Trafikverket står för kostnader i samband med utbyggnad av järnvägen och stängning av plankorsningen vid Sturegatan. Trafikverket bekostar även åtgärder längs Västra Järnvägsgatan, med undantag för upprustning av gång- och cykeltunneln mellan Västra Järnvägsgatan och stationen. Upprustning av passagen över badstigen bekostas av Trafikverket.

Kommunen står för kostnader för upprustning av gång- och cykeltunneln mellan Västra Järnvägsgatan och stationen.

Inlösen och ersättning

Trafikverket och kommunen kommer att byta mark sinsemellan i och med planändringen. Trafikverket kommer att lösa in privat mark mot ersättning.

Trafikverket ansvarar för samtliga kostnader för lantmäteriförrättningar, inklusive lagfart, som krävs för genomförande av projektet.

Tekniska frågor

Tekniska utredningar

Inför framtagandet av planändringen togs det fram en utredning för att studera konsekvenserna av att stänga plankorsningen vid Sturegatan - *Trafikutredning - Konsekvenser vid stängd plankorsning på Sturegatan i Hedemora* (WSP, 2019-05-21)

Utbyggnad av gator och allmän plats

Planändringen innebär breddning av Västra Järnvägsgatan.

Utanför området som berörs av planändringen ska ytterligare åtgärder göras längs Västra Järnvägsgatan, i samband med utbyggnad av järnvägen.

Konsekvenser av planens genomförande

Planändringen bedöms följa intentionerna i den kommuntäckande översiktsplanen samt utvecklingsplanen för Hedemora stad med omland, där det rekommenderas en utbyggnad av järnvägen till dubbelspår.

Konsekvenser av planändringen berör främst trafiksituationen kring planområdet. Möjligheten till rundkörning vid järnvägen i centrum försvinner vilket kan innebära förändrade trafikflöden för fordonstrafik. För gång- och cykeltrafik innebär planändringen att en passage över järnvägen försvinner och flödena styrs istället till gång- och cykeltunneln mellan Västra Järnvägsgatan och stationen. Konsekvenserna av dessa förändringar bedöms vara godtagbara. Planändringen möjliggör förbättringar på Västra Järnvägsgatan i form av breddning av gatan, vilket innebär positiva konsekvenser för framkomligheten längs gatan.

I en större skala innebär planändringen att kapacitetsförbättrande åtgärder kan utföras för Dalabanan. Tillsammans med övriga åtgärder längs järnvägssträckningen möjliggör detta snabbare och tätare tågtrafik längs Dalabanan som helhet.

Medverkande tjänstemän

Olle Söderström, planarkitekt

Ingela Norén, planingenjör

Niklas Arfs, Teknisk chef, Samhällsenheten

Erik Olsson, Miljö- och samhällsbyggnadschef

Handlingarna är framtagna av Karin Edeskog, planarkitekt Norconsult AB på uppdrag av Hedemora kommun.

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Erik Olsson	Olle Söderström
Miljö- och samhällsbyggnadschef	Planarkitekt