

Kommunstyrelsen i Avesta har antagit denna plan genom beslut 2020-02-03  
Detaljplanen vann laga kraft 2020-02-28

# Detaljplan för Område söder om Löngränd

Avesta kommun, Dalarnas län

Upprättad av WSP Sverige AB för Västmanland-Dalarna miljö- och byggförvaltning 2019-12-20.

Erik Folkesson Blom, Lina Gozzi  
Utredare, WSP Sverige

Stina Björnholm  
Plan- och byggchef

## PLANBESKRIVNING



## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PLANENS BAKGRUND OCH SYFTE .....	3
PLANDATA.....	3
Läge, areal och markägarförhållanden .....	3
ORGANISATORISKA FRÅGOR .....	3
Planhandlingar .....	3
Tidplan .....	4
Genomförandetid .....	4
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN.....	4
Översiktsplan .....	4
Detaljplaner .....	5
Program .....	5
Riksintressen .....	5
Strandskydd .....	5
Tekniska utredningar .....	6
FÖRENLIGT MED MILJÖBALKEN 3, 4 OCH 5 KAPITLET .....	6
UNDERSÖKNING FÖR MILJÖBEDÖMNING.....	6
FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR .....	6
Natur .....	6
Bebyggelseområden .....	8
Friytor.....	9
Gator och trafik.....	10
Teknisk försörjning.....	11
Hälsa och säkerhet.....	11
Huvudmannaskap .....	12
Fastighetsrättsliga frågor .....	12
Övrigt .....	12
KONSEKVENSBESKRIVNING .....	13
Konsekvenser för berörda fastigheter.....	13
Planens ekonomiska konsekvenser .....	14
MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN.....	14

## PLANENS BAKGRUND OCH SYFTE

Området är idag planlagt för bostäder och har tidigare varit bebyggt med flerbostadshus, vilka rivits. Kommunen anser dock att gällande detaljplan är för begränsande vad gäller byggrättens omfattning och placering.

Syftet med denna detaljplan är därför att pröva möjligheten att bygga bostäder som utformas och placeras mer flexibelt än i gällande detaljplan. Samtidigt ska bostäderna utformas så att påverkan från järnvägen blir acceptabel samt att erosions- och skredrisker säkerställs. Detaljplanen ska också pröva möjligheten att medge kontor som användning samt eftersträva de intentioner som finns i *Program för Krylbo - Utveckling mot en lockande, grön, miljövänlig ekostadsdel*.

## PLANDATA

### Läge, areal och markägareförhållanden

Planområdet ligger i Krylbo, mellan Stationsgatan och Dalälven, cirka 200 meter norr om järnvägsstationen. Området omfattar cirka 1,2 hektar. Berörd fastighet är Krylbo 5:10 som ägs av Avesta kommun.



Figur 1. Planområdets läge.

## ORGANISATORISKA FRÅGOR

### Planhandlingar

- Plankarta med planbestämmelser
- Planbeskrivning (detta dokument)
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande
- Granskningsutlåtande 2

Övriga handlingar i ärendet:

- *Program för Krylbo - Utveckling mot en lockande, grön, miljövänlig ekostadsdel*
- Fastighetsförteckning
- Grundkarta
- Undersökning – behov av miljöbedömning
- Bullerutredning
- Riskutredning
- PM Geoteknik – Stabilitetsutredning för bostäder vid Löngränd i Krylbo

## Tidplan

Planen är upprättad enligt plan- och bygglagen (PBL 2010:900) och handläggs med standardförfarande där den preliminära tidplanen nedan gäller.



november 2018	Samråd (5 veckor)
mars 2019	Kommunstyrelsens plan- och näringslivsutskott godkänner förslaget för granskning.
mars/april 2019	Granskning (2 veckor)
november 2019	Granskning nr 2 (2 veckor)
februari 2020	Kommunstyrelsen antar detaljplanen
mars 2020	Detaljplanen vinner laga kraft

## Genomförandetid

Genomförandetiden är fem år från den dag detaljplanen vinner laga kraft. Efter genomförandetidens slut fortsätter detaljplanen att gälla tills den ersätts, ändras eller upphävs. Under genomförandetiden gäller vissa rättigheter och skyldigheter kopplade till planens innehåll.

## TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

### Översiktsplan

Området är utpekad i gällande översiktsplan, antagen 2007-02-12, som mark där nya bostadshus kan tillkomma i enlighet med gällande eller ny detaljplan.

Planområdet ingår även i kommunens tematiska tillägg till översiktsplanen för landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS), antagen 2014-04-28. Hela Avesta kommun är att anses som landsbygd vid utpekande av LIS-områden. Rekommendationen för planområdet är att utbyggnad av bostadsbebyggelse bör prövas genom detaljplaneläggning. Särskilt ska erosions- och skredrisker beaktas, liksom buller och vibrationer från järnvägen.



Figur 2. Till vänster: utsnitt ur gällande detaljplan. Till höger: ortofoto från 1975, © Lantmäteriet.

## Detaljplaner

För området gäller idag stadsplan ”för kvarteren Malmen och Fridhem i Krylbo” (K 41), fastställd 1973-10-23. Planen anger att kvartersmarken här är avsedd för bostadsändamål där högsta tillåtna antal våningar för bebyggelsen är tre och placeringen styrd på grund av prickmark (mark som inte får bebyggas).

En mindre del i den norra delen av planområdet omfattas av Stadsplan för ”Området öster om Hästbron” (K 45), fastställd 1978-10-19. Planen anger mark för bostadsändamål och ett område för park eller plantering.

## Program

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 och för det nu aktuella området finns redovisat hur ny bebyggelse skulle kunna utformas. Tanken är att området ska förtätas och utvecklas med älvnära, småskalig och varierad flerbostadsbebyggelse. För att detta ska vara möjligt krävs att en ny detaljplan tas fram för området.

## Riksintressen

Detaljplanen berör *Området utmed Dalälven från Avesta till Skutskär* som är av riksintresse för områdets natur- och kulturvärden. Här ska särskilt turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen beaktas (miljöbalken 4 kapitlet 2§). Även järnvägsspåren genom Krylbo, som passerar direkt öster om planområdet, är av riksintresse för kommunikation (miljöbalken 3 kapitlet). Då detaljplanen enbart medger nybyggnation inom ett centralt placerat kvarter som redan tidigare varit bebyggt, samtidigt som planbestämmelser införts för att motverka konflikter mellan trafik på järnvägsspåren och tillkommande bostäder, anser inte kommunen att utpekade riksintressen påverkas negativt av detaljplanen.

## Strandskydd

Området omfattas inte av strandskydd idag, dock återinträder strandskyddet när en detaljplan upphävs eller en ny detaljplan tas fram. För att upphäva strandskydd i nya detaljplaner krävs att det finns särskilda skäl. Planområdet bedöms i dagsläget till stor del ianspråktaget då det tidigare varit bebyggt med flerbostadshus (ett område som idag består av gräsmattor). Området ingår även i kommunens översiktsplan som ett LIS-område.

Inom områden som kommunerna har pekat ut som områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen får man, förutom de skäl som anges i miljöbalken 7 kapitlet 18 c §, även tillämpa skälen som anges i miljöbalken 7 kapitlet 18 d §, vilket tillämpas i denna detaljplan.

Bostadsbebyggelse på denna plats bedöms att långsiktigt bidra till utvecklingen av landsbygden (Krylbo och Avesta). Ny bebyggelse på platsen bedöms leda till ökat underlaget för servicen i området. Lokaliseringen möjliggör en typ av boende där förutsättningar finns för ett litet bilberoende, tack vare närhet till kollektivtrafik och gång- och cykelvägar, vilket är positivt för klimatet. Krylbo är en ort med goda arbetsmarknadsförutsättningar samt goda möjligheter för pendling till närbelägna orter, vilket också kan bidra till den långsiktiga utvecklingen av Avesta kommun.

Strandskyddets syften bedöms inte påverkas negativt av den föreslagna bebyggelsen. Slänten och strandpromenaden lämnas obebyggd och säkerställer växter och djurliv samt allmänhetens tillgänglighet till stranden.

Strandskyddet upphävs inom kvartersmark för bostäder.

## Tekniska utredningar

Då området ligger nära järnvägen i Krylbo har kommunen låtit utföra en riskutredning med avseende på transporter av farligt gods och en bullerutredning. Resultaten av dessa utredningar återges under rubriken *Hälsa och säkerhet*.

För planarbetet har en geoteknisk undersökning utförts som baseras på underlagsmaterial från tidigare genomförda geotekniska utredningar i och i närheten av aktuellt område (1975, 1990, 1993 och 2015). En tidigare översiktlig undersökning av slänten har resulterat i förstärkningsåtgärder närmast strandkanten, se figur 6 vänstra bilden. Resultaten av den geotekniska utredningen återges under rubriken *Topografi, mark och geotekniska förhållanden*.

## FÖRENLIGT MED MILJÖBALKEN 3, 4 OCH 5 KAPITLET

Miljöbalkens 3 kapitel anger grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden, 4 kapitlet anger särskilda bestämmelser för hushållning med mark och vatten för vissa områden i landet och 5 kapitlet reglerar miljö kvalitetsnormer och miljö kvalitetsförvaltning.

Områden som är utpekade som riksintressen enligt miljöbalken 4 kapitlet och hur dessa påverkas av detaljplanen beskrivs under rubriken *Riksintressen* ovan.

Kommunens samlade bedömning är att detaljplanen inte påverkar dessa aspekter och anser således att detaljplanens innehåll är förenligt med 3, 4 och 5 kapitlen i miljöbalken.

## UNDERSÖKNING FÖR MILJÖBEDÖMNING

En undersökning för miljöbedömning av detaljplanen har gjorts i enlighet med miljöbalken, 6 kapitlet. Undersökningen utgör en del av planhandlingarna, se bifogad bilaga "Undersökning – behov av miljöbedömning".

Kommunens bedömning är att detaljplanen inte medför någon betydande miljöpåverkan med hänsyn till de kriterier som anges i 5 § miljöbedömningsförordningen (SFS 2017:966). Någon miljökonsekvensbeskrivning inom ramen för en miljöbedömning enligt 6 kapitlet 11-12 § miljöbalken behöver därför inte upprättas.

## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

### Natur

#### *Topografi, mark och geotekniska förhållanden*

Västra delen av planområdet är i princip helt plant, i öster finns en mycket kraftig sluttning ner mot älven. Jorden inom området består enligt Jordartskartan (SGU, webb) i sin opåverkade form i huvudsak av silt och dess ytlager är idag antingen hårdgjort genom asfalt och grus (gata, gång och cykelväg, körväg och parkeringsområde) eller gräsbevuxet (tidigare tomtmark).

För den nu aktuella detaljplanen har en geoteknisk utredning utförts utifrån befintligt geotekniskt material (se PM Geoteknik – Stabilitetsutredning vid detaljplan för bostäder vid Löngränd i Krylbo). Till befintligt geotekniskt material räknas bland annat den översiktliga kartering som Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) genomfört längs med Dalälven i Avesta kommun. I MSBs utredning ingick fältundersökningar i ett antal kontrollsektioner, varav en av dessa sektioner ligger inom planområdet. Resultatet av dessa undersökningspunkter har använts för att beräkna stabiliteten i planområdet.

Den geotekniska utredningen har tagit i beaktande stabilitetsförhållandena inom planområdet, samt strax norr och söder om området. Stabilitetsberäkningar har utförts för den i detaljplaneförslaget planerade bebyggelsen. I utredningen har även befintliga förhållanden kartlagts, för att bedöma om planområdet har en tillfredställande stabilitet och/eller om stabilitetshöjande åtgärder behöver tillämpas utöver de åtgärder som redan vidtagits längs med Dalälven.



Figur 3. Till vänster: gräsyta norr om punkthusen. Till höger: gräsyta mot Löngränd, parkering och återvinningsstation.

Enligt utförda stabilitetsberäkningar påverkar inte tänkt utformning enligt planbeskrivningen stabiliteten inom undersökningsområdet (slänten mot Dalälven).

För att skapa en säkerhetsmarginal till beräknade glidytor för sekundära skred, utifrån släntens befintliga stabilitetsförhållanden, föreslås att ingen bostadsbebyggelse tillåts närmare än 20 meter från släntkrön.

I utförda beräkningar har ingen hänsyn tagits till erosionsskydd eller växtlighet, vilka båda är gynnsamma faktorer för stabiliteten i området. Erosionsskydd finns längs med Dalälven och planområdet inklusive norr och söder om, vilket är stabilitetshöjande faktor i sig. Växtlighetens betydelse för stabiliteten redogörs för nedan.

#### Vegetation och naturvärden

Den vegetation som finns inom planområdet idag utgörs av gräsytor, träd och buskar som finns kvar sedan området tidigare var tomtmark. I slänten ner mot Dalälven är vegetationen mer vildvuxen och består främst av tät lövskog. Denna del av planområdet utgör en del av det stora naturvärde som Dalälven och dess stränder har, i form av bland annat lövträd i varierande ålder som framförallt gynnar fågellivet. Området ingår också i en befintlig skötselplan för *Älvpromenaden i Avesta* där det framgår att målsättningen med området är "Flerskiktad, olikåldrig lövskog med viss genomsikt".

Växtligheten som finns i slänten är också viktig för släntens stabilitet. Träd och växter motverkar erosion genom att binda jordpartiklar, uppta regndroppar och minska regnvattens avrinningshastighet. Vedartad växtlighet med mer djupt liggande rötter ger skydd mot ytliga massrörelser och fungerar som en armering av jorden. Flera av de träd och buskar som växer naturligt längs Dalälven har visat sig vara lämpliga i ingenjörbiologiska sammanhang med syfte att förstärka slänter. Följande arter nämns bland annat i en litteraturstudie som SGI sammanställt<sup>1</sup>: asp, hägg, lönn, ask, olvon med flera.

För att bibehålla växtlighetens stabilitetshöjande effekt är det viktigt att slänten sköts och att växtligheten föryngras med sådana växter som är lämpliga för ingenjörbiologiska metoder när det gäller släntstabilitet.

Släntens skötsel regleras med bestämmelsen  $n_1$  med syfte att värna både naturvärden och släntstabiliserande effekter.

Kvartersmarken för bostäder innehåller inga högre naturvärden men som det större grönområde området utgör idag fyller det delvis en parkliknande funktion och de grönytor som finns nyttjas i begränsad omfattning, främst av närboende.

<sup>1</sup> Slå rot och väx upp, Vegetation som förstärkningsmetod, SGI 2002.

Utmed Stationsgatan finns en allé som omfattas av generellt biotopskydd. Allén ingår i området allmän plats, gata. Någon särskild skyddsbestämmelse bedöms inte behövas.



Figur 4. Till vänster: gräsyta med punkthusen på fastigheten Malmen. Till höger: allén längs Stationsgatan.

## Bebyggelseområden

### *Bostäder och kontor*

Detaljplanen möjliggör kontors- och bostadsbebyggelse till en nockhöjd av maximalt 16 meter vilket motsvarar fyra våningar med inredd vind. Totalt är högsta utnyttjandegrad i byggnadsarea 30 % av fastighetsarean. I fastighetsarean ingår även mark som inte får bebyggas till exempel prickmark (mark som inte får förses med byggnad).

Detaljplanen reglerar inte i detalj placering av tillkommande byggnader. Dock finns krav i den västra delen att byggnaderna ska utformas så att hälften av bostadsrummen i varje lägenhet orienteras mot en ljuddämpad sida för att klara bullerkraven, vilket gäller för lägenheter över 35 m<sup>2</sup>. Detta innebär att en relativt sammanhållen fasad kommer krävas mot järnvägen.

### *Kommersiell och offentlig service*

Planområdet ligger i de centrala delarna av Krylbo och därmed nära till olika former av service. Till närmaste större matvarubutik i Krylbo är avståndet cirka 300 meter för gående. Till närmaste skola är avståndet cirka 1,4 kilometer. Ett ännu större serviceutbud återfinns i Avesta centrum och handelsområdet Dalahästen, vilka ligger cirka 3 kilometer från planområdet. Dessa serviceområden går att nå med bussar i stadslinjenätet.

### *Tillgänglighet*

Vid nybyggande inom planområdet ska 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 plan- och bygglagen 2 kapitlet 3 § punkt 2.

### *Byggnadskultur och gestaltning*

Planområdet ligger inom område som 1996 utpekades av Dalarnas museum som "Mycket värdefull kulturmiljö". Kulturmiljövärdena ligger i att den utpekade delen av Krylbo, ett av landets mest kända järnvägssamhällen, "uppvisar en stadsmässig bebyggelse av stort historiskt intresse" som tillsammans bidrar till att förstärka Krylbos status som en stor järnvägsknutpunkt.

Inga befintliga byggnader inom planområdet bidrar i sig till dessa utpekade kulturmiljövärden men det är ändå angeläget att nytillkommande bebyggelse och andra förändringar i den fysiska miljön utformas med omsorg och hänsyn till det större områdets totala kulturmiljövärden. De rekommendationer som tagits fram i kulturhistoriska inventeringar anger bland annat att villabebyggelse i detta område bör undvikas. Därför införs en bestämmelse om att lägsta nockhöjd är 10 meter i största delen av planområdet (e<sub>3</sub>).



En bestämmelse,  $f_1$ , finns i detaljplanen för att säkerställa intentionerna i Krylboprogrammet. Bestämmelsen innebär att fasad ska utformas så att variation uppstår i byggnaden, så att variation uppstår till exempel genom variation i höjd, färg, material eller att del av byggnad är indragen. Bestämmelse finns också om att fasadmaterialet ska vara trä eller puts,  $f_2$ .

En planbestämmelse finns också som reglerar att huvuddelen av fasad mot Stationsgatan ska placeras parallellt med gatans sträckning ( $f_4$ ), syftet med bestämmelsen är att den nya bebyggelsen ska eftersträva att följa och förstärka Krylbo stationssamhälles befintliga bebyggelsemönster.



Figur 5. Exempel på möjlig byggnation i området, från Krylboprogrammet

### *Energisnålt och ekologiskt byggande*

Ambitionen bör vara att hålla en hög nivå när det gäller energisnålt byggande. Det kan till exempel handla om byggnadsmaterial, solfångare, solceller, rörelse och dagsljusstyrd belysning, bra isolering och återvinning av värme.

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

## **Friytor**

### *Lek, friluftsliv och rekreation*

Inom planområdet säkerställs ett område i öst för en framtida gårdsmiljö, där det endast är tillåtet att bygga komplementbyggnader och där det blir möjligt att i goda sollägen ha uteplatser, odlingslådor med mera. Komplementbyggnader får byggas med en maximal byggnadsarea på 50 kvm per byggnad och en sammanlagd byggnadsarea på 200 kvm ( $e_2$ ). Tillkommande tomtmark ska alltid uppfylla de krav som gäller utrymme för utevistelse. Att så sker prövas i bygglovhanteringen.

Naturmarken vid älvstranden intill planområdet erbjuder goda möjligheter för rekreation, till exempel i form av promenader på stigen som går längs älven. Vid Vintervägen, precis söder om planområdet, går det att ta sig ned till älvstranden med rullstol och rullator.



Figur 6. Till vänster: promenadstråket längs älven. Till höger: befintligt staket mot sluttningen ner mot älven.

## Gator och trafik

### Gatunät, utfart och parkering

Stationsgatan passerar genom planområdets västra del. I den norra delen av planområdet ligger Brinkbacken/Lönngränd som idag främst fungerar som infart till bostäderna vid Brinkbacken. Söder om planområdet går Vintervägen som används av trafik till och från de fastigheter som ligger utmed denna gata.

Nya anslutningar mot Stationsgatan anses olämpliga ur trafiksäkerhetssynpunkt och därför anger planen att inga nya in- och utfarter får anordnas mot denna. Områdets behov av in- och utfarter får istället anordnas mot Brinkbacken/Lönngränd i norr och/eller Vintervägen i söder.



Figur 7. Befintlig grusad parkering längs Stationsgatan.

Det parkeringsbehov som uppkommer vid exploatering i enlighet med detaljplanen ska tillgodoses inom den fastighet som genererar behovet. Den tidigare bostadsparkeringen i området är idag grusad och används som långtidsparkering för tågresenärer med flera. Här ryms i dagsläget cirka 60 parkeringsplatser. I enlighet med kommunens parkeringsnorm<sup>2</sup> skulle 55 stycken parkeringsplatser behöva ordnas för en fullt ut utbyggd detaljplan (beräknat på 50 lägenheter). Dessa skulle kunna tillskapas på befintlig grusad yta samt mot Lönngränd i norr, men förutsätter att långtidsparkeringen för tågresenärer, samt återvinningsstationen som finns placerad i planområdets nordvästra hörn, flyttas till ett annat läge.

<sup>2</sup> Parkeringsnorm Avesta kommun antagen 2012-11-26.

### *Kollektivtrafik*

Järnvägsstationen ligger ca 300 meter från planområdet vilket ger gods förutsättningar för att pendla. Närmsta busshållplatserna ligger också vid järnvägsstationen eller vid affären på västra sidan av järnvägsområdet.

### *Gång- och cykeltrafik*

Längs med Stationsgatans östra sida finns en allmän gång- och cykelväg. Gång- och cykelvägen ingår i användningen Gata. Planområdets läge med närhet till service och kollektivtrafik ger goda förutsättningar för att gång och cykel ska bli prioriterade färdssätt i vardagen. För att främja detta är det viktigt att till exempel erbjuda välordnade parkeringsplatser och förråd för cykel. Parkeringsbehovet för cykel ska tillgodoses inom fastigheten.

## **Teknisk försörjning**

### *VA, el, tele och värme*

Planområdet ingår i kommunens verksamhetsområde för vatten och avlopp. Befintliga ledningar finns i området, inklusive fjärrvärme.

Genom planområdet går befintliga vatten- och spillvattenledningar dessa har reglerats med markreservat för underjordisk ledning, så kallat u-område. Ledningsinnehavarens markåtkomst inom detta område kräver juridiskt säkerställande, se mer under rubriken *Fastighetsrättsliga frågor* nedan.

Nuvarande ledningsägare ska kontaktas vid behov av flytt/ändring och det är exploatören som bekostar eventuella åtgärder medan de utförs av ledningsägarna.

### *Hantering av dagvatten och avfall*

Dagvatten bör omhändertas lokalt. På gården är det möjligt att anordna öppna dagvattenlösningar i form av dammar eller diken, som skulle kunna eftersträva intentionerna i Krylboprogrammet.

Hushållsavfall hämtas genom kommunens försorg och källsortering av hushållsavfall ska kunna ske vid inom respektive fastighet.

## **Hälsa och säkerhet**

### *Markradon*

Markens sammansättning i området, med främst siltjord, medför en normal risk för markradonförekomst. Även de geotekniska utredningar som utförts för området genom åren visar på att normal risk råder. Detta innebär att ett normalt radonsäkert byggande är tillräckligt för att hålla eventuell markradon utanför byggnaderna.

### *Trafikbuller*

Järnvägstrafiken och fordonstrafiken väster om planområdet påverkar området med trafikbuller. Då Stationsgatan har låg trafikmängd, låg hastighet och ligger cirka 40 meter från kommande bygggrätt har kommunen bedömt att denna inte påverkar den totala bullersituationen, utan buller från järnvägstrafiken blir helt dominerande.

En trafikbullerutredning har tagits fram som visar att delar av kvartersmarken påverkas av buller över 60 dB(A), både i nuläget och med prognostiserat trafikflöde år 2040. För att uppfylla riktvärdena för trafikbuller behöver därför lägenheter över 35 m<sup>2</sup> anpassas så att minst hälften av bostadsrummen placeras mot den tystare baksidan (där bullret högst får uppgå till 55 dB(A) och maximal ljudnivå mellan kl. 22.00 och 06.00 uppgå till 70 dB(A)). Detta säkerställs i detaljplanen med bestämmelsen f<sub>3</sub>.

Uppförande av bullerskyddskärm skulle sänka ljudnivåerna inom området vilket ger friare möjlighet till val av rumsdistribution och storlek på lägenheter. Bullerskyddskärm ska utformas och placeras i samråd med Trafikverket och utifrån de krav och rekommendationer de tillhandahåller.

I bygglovskedet, då val av byggnads- och lägenhetsutformning bestäms, avgörs om bullerskärm behövs för att uppfylla trafikbullerförordningens riktvärden eller ej.

#### *Vibrationer*

Kommunen bedömer att de låga hastigheterna på trafiken på bangården och avståndet på cirka 45 meter gör att vibrationer inte väntas bli ett problem.

#### *Transporter av farligt gods*

På järnvägsspåren och bangården väster 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. Då avståndet mellan närmaste spår och den bygggrätt som skapas för bostäder är cirka 45 meter har kommunen låtit ta fram en mer detaljerad riskbedömning.

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

- Bostäder byggs med ett avstånd på minst 40 meter från godsbangården.
- Komplementbyggnader, så som förråd, garage och liknande, byggs som närmst tio meter från godsbangården.
- Friskluftsintag inte placeras på fasad mot Stationsgatan.
- Det finns centralt avstängningsbar ventilation i bostadshusen.
- Vid fler lägenheter än 25 ska förstärkt stomme eller fasad säkerställas mot järnvägen som klarar explosion samt ger skydd mot fortskridanderas.

Detta regleras i detaljplanen genom planbestämmelserna b<sub>1</sub> och m<sub>1</sub>.

### **Huvudmannaskap**

Kommunen är huvudman för allmän plats, vilket inom denna detaljplan utgörs av gatumark och naturmark.

### **Fastighetsrättsliga frågor**

#### *Fastighetsbildning*

När området ska bebyggas kommer kvartersmarken att styckas av från den kommunala fastigheten Krylbo 5:10. Beroende på hur området kommer att bebyggas kan kvartersmarken även komma att delas in i flera fastigheter vid sådan avstyckning. Ansökan till lantmäteriet om detta görs av kommunen i egenskap av markägare. Efterföljande lantmäteriförrättning bekostas av kommunen, som i sin tur lägger in kostnaden för detta i markpriset vid försäljning.

#### *Servitut och rättigheter*

Servitut eller ledningsrätt ska upprättas för befintliga kommunala VA-ledningar inom planområdet. Även för befintliga telefonledningar utmed södra plangränsen bör ledningsrätt eller servitutsavtal upprättas.

### **Övrigt**

#### *Kartunderlag*

Detaljplanens grundkarta är upprättad i november 2018 av Kart- och mätenheten vid Västmanland-Dalarna miljö- och byggförvaltning.

Vid uppförande av nya huvudbyggnader i området ska nybyggnadskarta användas.

## KONSEKVENSBESKRIVNING

### Förutsättningar

Då detaljplanens läge redan är fastställt, bland annat utifrån den kompletterande effekt som ett byggnade inom området kommer att ge Krylbo som tätort, jämförs planförslaget endast med dagens situation. I konsekvensmatriserna nedan redovisas de konsekvenser som bedömts vara relevanta samt om dessa anses positiva, mycket positiva, negativa, mycket negativa eller neutrala.

### Planförslaget

Planförslaget innebär en ökad byggrätt jämfört med gällande detaljplan, samt möjliggör en mer flexibel användning av området och säkerställer att området utvecklas enligt intentionerna i programmet för Krylbo.

### Konsekvenser

Befintlig långtidsparkering utmed Stationsgatan samt återvinningsstationen vid parkeringens norra del måste flytta till annat läge.	Neutralt
Detaljplanen ökar möjligheterna för att ny bebyggelse kommer till stånd vilket ger bättre utnyttjande av centralt belägen mark.	Positivt
Ny bebyggelse bidrar positivt för stadsbilden och upplevelsen utmed Stationsgatan.	Positivt
Grönyta (gräsmatta) tas i anspråk för byggnation.	Negativt
Ny detaljplan säkerställer intentionerna i program för Krylbo.	Mycket positivt
Möjliggör boende och kontor där förutsättningar finns för litet bilberoende, tack vare närhet till kollektivtrafik och gång- och cykelvägar.	Positivt
Med fler boende i området blir det också fler som riskerar att störas av buller och andra risker kopplade till järnvägen.	Negativt
Fler boende i området ökar underlaget för service i Krylbo.	Mycket positivt

### Planområdet utan förändringar

Med befintlig detaljplan är det stor sannolikhet att området inte bebyggs och förtätas enligt intentionerna i programmet för Krylbo.

### Konsekvenser

Grönytan (gräsmattan) blir kvar.	Positivt
Upplevelsen av stationsgatan förblir oförändrad, d v s uppfattas inte som ett stadsrum.	Negativt
Sannolikheten är stor att området inte bebyggs.	Negativt
Ingen ny bebyggelse ger inga ökade risker för störningar.	Positivt

## Konsekvenser för berörda fastigheter

### Inom planområdet

Fastighet	Konsekvenser
Krylbo 5:10	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mer flexibel byggrätt</li> <li>Cirka 11 290 kvm av Krylbo 5:10 styckas av till ny fastighet för bostäder.</li> <li>Cirka 90 kvm av Krylbo 5:10 kan styckas av till fastighet för teknisk anläggning.</li> </ul>

**Planens ekonomiska konsekvenser***Ekonomiska konsekvenser för fastighetsägare*

Värdet på berörda och omkringliggande fastigheter bedöms öka då området görs trevligare och mer ändamålsenligt.

*Ekonomiska konsekvenser för Avesta kommun*

Kommunen bekostar arbetet med denna planändring.

**MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN**

WSP Sverige AB har upprättat denna detaljplan i nära samarbete med tjänstemän på Avesta kommun.