

§ 151 Detaljplan för Ransta pendlarparkering; beslut om antagande

INLEDNING

Detaljplan för Ransta pendlarparkering, har under tiden 26 april 2021 till och med 23 maj 2021 (4 veckor) varit utsänd för granskning till berörda fastighetsägare, myndigheter, kommunala förvaltningar med flera. Under denna tid fanns detaljplaneförslaget även tillgängligt i kommunhusets entré och på kommunens hemsida.

Till antagandehandlingarna tillhör ett utlåtande, i utlåtandet finns en sammanfattning av inkomna synpunkter samt kommentarer på dessa.

Beslutsunderlag

Bilaga KS 2021.1042, missiv
Bilaga KS 2021.1043, plan- och genomförandebeskrivning
Bilaga KS 2021.1044, plankarta
Bilaga KS 2021.1045, fastighetsförteckning
Bilaga KS 2021.1046, förslag till dagvattenhantering
Bilaga KS 2021.1047, förslag till dagvattenhantering

Föredragning av planarkitekt Martin Røjestål


Yrkanden

Anders Wigelsbo (C) yrkar
att ledningsutskottet föreslår att kommunstyrelsen beslutar
att godkänna utlåtande och detaljplan för Ransta pendlarparkering enligt bilagda förslag, samt
att hemställa att kommunfullmäktige beslutar att anta detaljplan för Ransta pendlarparkering enligt bilagda förslag.

BESLUT

Ledningsutskottet föreslår att kommunstyrelsen beslutar
att godkänna utlåtande och detaljplan för Ransta pendlarparkering enligt bilagda förslag, samt
att hemställa att kommunfullmäktige beslutar att anta detaljplan för Ransta pendlarparkering enligt bilagda förslag.

Skickas till
Kommunstyrelsen

Justerandes sign			Utdragsbestyrkande
			

Detaljplan för

Ransta pendlarparkering

Sala kommun, Västmanlands län
Standardförfarande

MISSIV

Detaljplan för Ransta pendlarparkering, har under tiden 2021-04-26 – 2021-05-23 (4 veckor) varit utsänd för granskning till berörda fastighetsägare, myndigheter, kommunala förvaltningar m fl. Under denna tid fanns detaljplaneförslaget även tillgängligt i Kommunhusets entré och på kommunens hemsida.

Till antagandehandlingarna tillhör ett utlåtande, i utlåtandet finns en sammanfattning av inkomna synpunkter samt kommentarer på dessa.

SLUTSATS INFÖR BESLUT

Med hänvisning till utlåtande med synpunkter och kommentarer föreslås Detaljplan för Ransta pendlarparkering, kunna godkännas och antas.

FÖRSLAG TILL BESLUT

att föreslå Kommunstyrelsen att godkänna utlåtandet och Detaljplan för Ransta pendlarparkering överlämna planen till Kommunfullmäktige för antagande.

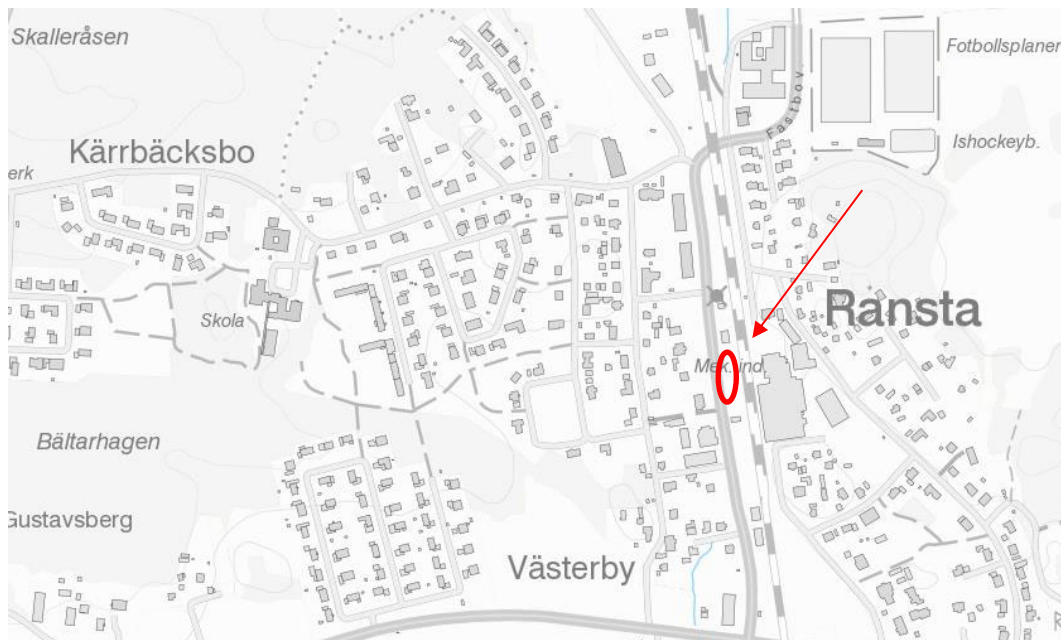
Martin Röjestål
Planarkitekt

Lars Wedlin
Samhällsbyggnadschef

Detaljplan för **Ransta Pendlarparkering**

Sala kommun, Västmanlands län
Standardförfarande

PLAN- OCH GENOMFÖRANDEBESKRIVNING



Planområdets läge

Planhandlingar

Till detaljplanen hör följande handlingar:

- Plan- och genomförandebeskrivning
- Plankarta
- Fastighetsförteckning med karta och remisslista
- Dagvattenutredning
- Riskanalys
- Granskningsutlåtande

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

INLEDNING

Sammanfattning

Planprocessen bedrivs med standardförfarande i enlighet med Plan-och bygglagen (PBL 2010:900).

Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för parkering.

Lägesbestämning, areal och markägoförhållanden

Planområdet är beläget i Ransta, strax söder om Ransta järnvägsstation. Den fastighet som omfattas av planen är Österby 1:11. Fastigheten är ca 5100 kvm stort och består i dagsläget av en grönyta. Marken ägs i sin helhet av Sala kommun.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

PLANPROCESSEN

Plan- och bygglagen (PBL 2010:900) lägger stor vikt vid att planarbetet genomförs så att medborgare får vara delaktiga och ges möjlighet att påverka planeringen i en planprocess.



Samråd

Planarbetet inleds med att ett förslag till detaljplan upprättas. Förslaget skickas ut på samråd till berörda intressenter samt ställs ut i kommunhusets entré. De synpunkter som lämnas från fastighetsägare och andra sakägare samt hyresgäster, organisationer, myndigheter m.fl. redovisas i en samrådsredogörelse. Samrådsredogörelsen innehåller även KSF:s kommentarer och förslag till ställningstagande till inkomna synpunkter.

Granskning

Det eventuellt reviderade planförslaget skickas ut till berörda intressenter samt ställs ut i kommunhusets entré och på kommunens hemsida. De synpunkter som kommer in under utställningen redovisas i ett utlåtande. Utlåtandet innehåller även KSF:s kommentarer och förslag till ställningstagande till inkomna synpunkter.

Antagande

Planförslaget överlämnas till kommunfullmäktige för antagande. Innan ärendet kommer upp i fullmäktige bereds det i kommunstyrelsen. Om inte planen överklagas vinner den Laga Kraft inom tre veckor.

Överklagande

Antagandet kan överklagas inom tre veckor från den dag beslutet om antagande satts upp på kommunens anslagstavla. De som senast under utställningstiden skriftligen har framfört synpunkter som inte har blivit tillgodosedda har rätt att överklaga planbeslutet. I första hand är det sakägare, bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende och hyresgästorganisationer. Överklagandet prövas av Mark- och miljödomstolen.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDE

Riksintresse

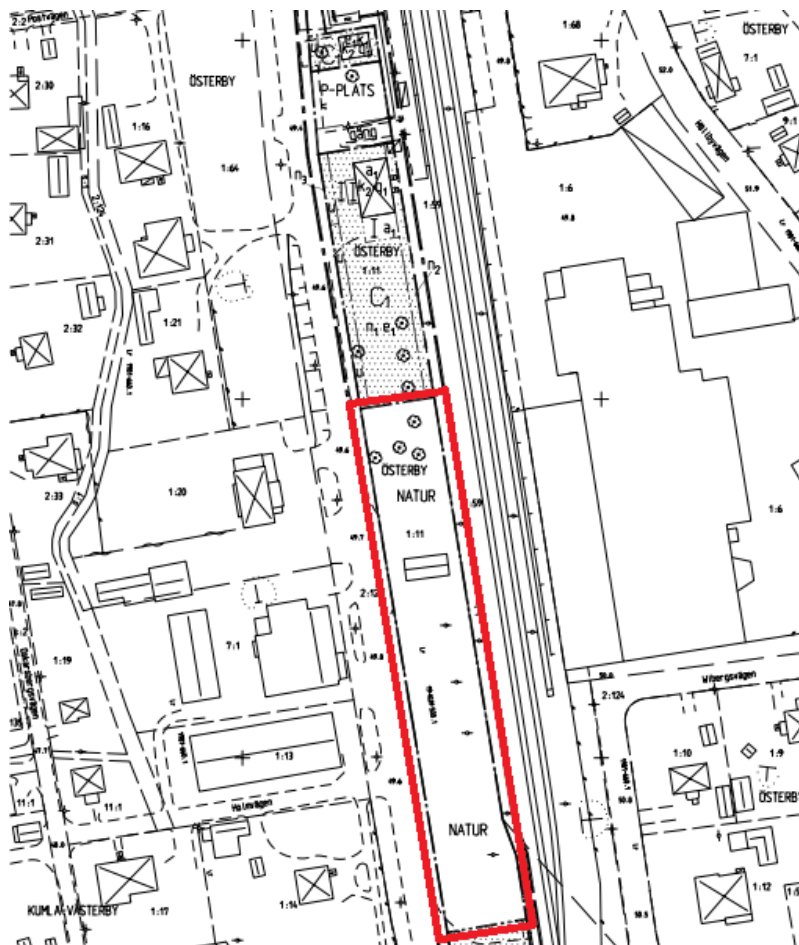
Detaljplanen ligger i anslutning till järnväg Sala-Oxelösund som utgör riksintresse för kommunikation. Detaljplanen kommer att utföras med hänsyn till detta.

Översiktliga planer

Att skapa ändamålsenliga parkeringar inom planområdet stämmer överens med Plan för Sala ekokommun (ej aktuell översiktsplan, men den senaste aktuella) som påpekar vikten av att kunna bo och arbeta runtomkring i hela kommunen och poängterar hur betydelsefullt det är med god infrastruktur för att främja möjligheter till pendling.

Detaljplaner

Det aktuella området omfattas av DP 4009 "Detaljplan för Ransta järnvägsstation" som vann laga kraft 2008. Planområdet är i detaljplanen utpekad som ett område för NATUR-ändamål. 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.



Utklipp från detaljplanen DP 4009 "Detaljplan för Ransta järnvägsstation" för planområdet. De röda linjerna visar kommande planområde.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

Miljöbedömning

En undersökning för miljöbedömning har skapats av Plan- och utvecklingsenheten. Med utgångspunkt från undersökningen är kommunens bedömning att ett genomförande av detaljplanen inte innebär sådan betydande miljöpåverkan som anges i 6 kap 5 § i Miljöbalken och att en miljökonsekvensbeskrivning enligt 4 kap 34 § Plan- och bygglagen (PBL 2010:900) inte är nödvändig. Länsstyrelsen har 2019-07-12 meddelat att de delar kommunens bedömning.

Kommunala beslut

Kommunstyrelsens Ledningsutskott beslutade 2019-02-13 att ge Samhällsbyggnadskontoret, Plan- och utvecklingsenheten i uppdrag att ta fram en detaljplan Ransta pendlarparkering.

2020-12-16 godkände Kommunstyrelsens ledningsutskott (KSLU) förslaget och uppdrog åt plan- och utvecklingsenheten att sända ut detaljplanen på samråd.

2021-04-13 godkände Kommunstyrelsens ledningsutskott (KSLU) förslaget och uppdrog åt plan- och utvecklingsenheten att sända ut detaljplanen på granskning.

Skydd av natur

Inom planområdet eller i planområdets närhet finns ingen skyddad natur.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER

NATUR

Mark och vegetation

Området är i DP 4009 "Detaljplan för Ransta järnvägsstation" utpekad som naturmark. Tidigare detaljplan omöjliggör ett anläggande av en parkering på planområdet då det strider mot planen. Inom och i anslutning till planområdet finns en trädallé av lövträd. Trädallén kommer att ingå inom användningen Natur för att säkerställas.

Förorenad mark

En miljöteknisk markundersökning gjordes av Sweco 2008-05-12 där det bedömdes att marken och den föroreningen i form av PAH inte utgör någon risk för människors hälsa eller miljö. Då markföroreningar påträffats behöver en anmälan skickas in till Miljöenheten innan exploatering kan påbörjas.

Miljökvalitetsnormer

Bedömningen är att planens genomförande inte kommer att leda till en försämrad miljökvalitetsnorm för vatten och luft.

Radon

Ett radonsäkert byggande rekommenderas. Kommunens radonriskkarta från 1995 visar att planområdet ligger inom högriskområde för radon. Mätningar som visade på höga radonvärden gjordes 2010. Radonskydd hanteras närmare i bygglovsskedet. Huvudrekommendationen från Boverket vad gäller byggnadssätt med avseende på radon är att alltid bygga tätt mot marken.

Dagvatten

Ett genomförande av planen kommer innebära att fler ytor hårdgörs än i dagsläget vilket innebär ökade dagvattenflöden som behöver tas omhand. Dagvattenflödet från området får inte öka i jämförelse med befintligt utflöde. Föreslagna åtgärdsförslag för dagvattensystem inom planområdet beräknas ge en fördröjningsvolym på totalt ca 100 m³ vilket säkerställer att det dimensionerande flödet inte ökar vid ett 100-årsregn.

Enligt dagvattenutredningen från 2020-05-06 ska därför den södra delen av planområdet utformas för en fördröjning av dagvatten för att hantera konsekvenserna av hårdgörande av grönytor. Denna yta säkerställs genom att planläggas som natur. I den norra delen av planområdet planläggs Natur för att kunna säkerställa en direkt dagvattenhantering genom höjdsättning och dikeshantering i trög avrinning. Därefter samlas dagvattnet upp i en större fördröjningsyta som beräknas kunna hantera 80-90 m³.

Förändringar

Området planläggs för parkering (P-plats) och möjliggör cirka 30 parkeringsplatser. Grönytan har tidigare inte använts till rekreation. Marken bör inte heller användas till sådant ändamål på grund av dess lokalisering. Därmed blir konsekvensen att exploatera marken liten ur naturvärdesynpunkt.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

BEBYGGELSE

Inom planområdet

Inom planområdet finns inga byggnader.

Utanför planområdet

I direkt anslutning norr om planområdet är Ransta järnvägsstation lokaliserad. Söder om planområdet finns det äldre träbebyggelse. Väster om planområdet finns det längs Stationsvägen friliggande villor men även ett visst inslag av verksamheter. Öster om planområdet är järnvägen Sala–Tillberga järnväg lokaliserad.



Byggnaderna söder om planområdet.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

Fornlämningar

Det finns inga kända fornlämningar inom planområdet.

Konsekvenser

Planens genomförande bidrar inte till en ökad bebyggelse. Däremot kommer genomförandet innebära att en stor del av en naturyta kommer att hårdgöras. Att hårdgöra en grönyta påverkar dagvattensituationen på ett negativt sätt. Detta då den naturliga fördröjningen från en naturyta tas bort.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

TRAFIK

Gatunät

Stationsvägen som passerar i direkt anslutning till planområdet är en av huvudlederna i Ransta. Biltrafiken består dels av trafik till och från bostäder samt övrig intern trafik, dels av genomfartstrafik. Stationsvägen är den mest vitala genomfartsgatan i Ransta och är avsedd för biltrafik.

Parkering

Det finns i dagsläget ett behov av parkeringsplatser i anslutning till järnvägsstationen vilket det i nuläget inte finns.

Kollektivtrafik

Bussar som åker längs Stationsvägen är landsbygdsbussar. Busshållplatsen ligger norr om planområdet intill järnvägsstationen, där tåget stannar på väg till Sala eller Västerås beroende på färdriktning.

Det är viktigt att bussarnas framkomlighet inte försämras.

Risker

Enligt framtagen riskanalys:

De riskmått som finns för kvantitativ riskbedömning (individrisk och samhällsrisk) bedöms inte vara applicerbara för parkering. Därför har en kvalitativ bedömning med utgångspunkt i relevanta lagar och regelverk genomförts.

Närmast järnvägen/vägen kan det enligt länsstyrelsens i storstadsläna samt Stockholms län riskpolicy tillåtas bland annat ytparkering och trafik inom ett avstånd på 30 meter från närmaste spår. I aktuellt projekt planeras en pendlingsparkering med ett begränsat antal platser cirka 13 meter från spårmit. Utifrån Länsstyrelsens riskpolicy bedöms ytparkering vara möjlig närmast järnvägen.

Om ytparkering planeras på cirka 15 meters avstånd räknats från spårmit anser Trafikverket att det finns risk för stenskott från passerande tåg. Risken är särskilt stor vid högratifierade banor och om tågen bromsar in vid aktuell plats. Eftersom parkeringen ligger i anslutning till Ransta station så bedöms att en betydande del av tågen bromsar in på sträckan.

I dagsläget är området mellan järnvägen och planområdet plant vilket hindrar brandfarliga vätskor att rinna mot planområdet. Det bör säkerställas att parkeringsytan anläggs på samma eller högre nivå än marken mellan järnvägen och parkeringen.

Utifrån ovanstående kvalitativa riskbedömning ges följande förslag på skyddsåtgärder:

- Parkeringsplatserna bör anläggas på minst 15 meters avstånd från spårmit. Köryta på parkeringen kan anordnas från 10 meter från spårmit.
- Parkerade fordon bör skyddas mot stenskott från förbipasserande tåg. Det kan ske med framtida utbyggd stationsplattform, befintligt stängsel eller anläggande av eftergivlig skyddsbarriär såsom exempelvis en skärm.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

- Brandfarliga vätskor ska inte kunna rinna in på parkeringsplatsen. Skydd mot detta kan vara anläggande av dike alternativt att parkeringsplatsen inte anläggs på en lägre höjd än marken mellan järnväg och parkering.

Om dessa skyddsåtgärder tas i beaktande bedöms risksituationen vara tolerabel för planområdet.

Skyddsåtgärderna regleras i plankartan med stöd av bestämmelsen Natur som omöjliggör att parkeringsplatserna anläggs närmare än 15 meters avstånd från järnvägens spårmitt. Planbestämmelsen Natur omöjliggör även att körytan anläggs närmare än vad som anses tolerabelt. Ett dike kommer anläggas mellan parkering och järnväg på en högre höjd än järnvägsspåret för att på så vis förhindra att brandfarliga vätskor ska kunna rinna in på parkeringsplatsen.



Vy från järnvägsstationens plattform där planområdet är lokaliserat längs järnvägen på höger sida.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

Tillgänglighet

Planområdet är lättillgängligt för motorfordon men begränsad för fotgängare och cyklister. I dagsläget måste fotgängare och cyklister ta sig till planområdet längs med Stationsvägen. Det är viktigt att området är utformat med hänsyn till gång- och cykelanslutningar. Det är också viktigt att bussarnas framkomlighet inte försämras.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten och avlopp, fjärrvärme, el

Kommunala ledningar för vatten och avlopp finns i gatumark. Området är försörjt med övrig teknisk service och ledningsstråk finns i hela området.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Detaljplanearbetet bedrivs med standardförfarande under ledning av Kommunstyrelsens Ledningsutskott (KSLU).

Tidplanen redovisar hanteringen av detaljplanen och beräknade tidpunkter för olika beslut. Tidplanen är preliminär.

December 2020	KSLU, beslut om samråd
December 2020	Samråd
April 2021	KSLU, beslut om granskning
September 2021	KS-beslut om godkännande
September 2021	KF-beslut om antagande
Oktober 2021	Laga kraft

Såvida **inte** detaljplanen överklagas kan bygglov ges för åtgärder i överensstämmelse med detaljplanen när detaljplanen vinner laga kraft.

Ansvarsfördelning

Kommunen ansvarar för utbyggnaden av allmän platsmark, vatten och avlopp och dagvattenanläggningar.

Huvudmannaskap

Sala kommun är huvudman för allmän platsmark i detaljplanen.

Plankostnad

Kostnaderna för upprättande av denna detaljplan tas ut i form av ett plankostnadsavtal mellan beställare och utförare.

Genomförandetid

Genomförandetiden för detaljplanen är 5 år från dagen då den vinner laga kraft.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

MEDVERKANDE

Förslaget till detaljplan har arbetats fram av Samhällsbyggnadskontoret.

Martin Röjestål
Planarkitekt

Lars Wedlin
Samhällsbyggnadschef

TEKNISKA KONTORET

Fastighetsförteckning (uppdaterad)

2021-04-07

Ärendenr 3200/2020

Handläggare Elisabet Larsson

Ärende Uppdaterad fastighetsförteckning till förslag till detaljplan för Ransta
Pendlarparkering, Österby 1:69 med flera, Ransta.

Kommun: Sala Västmanlands län

Fastigheter inom plan

Beteckning på kartan	Ägare/innehavare, adress	Övrigt
ÖSTERBY 1:11	SALA KOMMUN Box 304 73325 SALA	

Fastigheter utom plan

Beteckning på kartan	Ägare/innehavare, adress	Övrigt
KUMLA-VÄSTERBY 1:9	Staten Trafikverket 78189 BORLÄNGE	
KUMLA-VÄSTERBY 1:13	Renton invest AB BOX 68 73321 SALA	
KUMLA-VÄSTERBY 1:14	Matas Montrimas STATIONSVÄGEN 18 73373 RANSTA	

TEKNISKA KONTORET

KUMLA-VÄSTERBY 1:15	Håkan Lennartsson STATIONSVÄGEN 20 73373 RANSTA	1/2
	Helena Jansson STATIONSVÄGEN 20 73373 RANSTA	1/2
KUMLA-VÄSTERBY 1:16	Arvid Gärdeborn OSKARBERG SVÄGEN 21 73373 RANSTA	1/2
	Mikaela Gärdeborn OSKARBERG SVÄGEN 21 73373 RANSTA	1/2
KUMLA-VÄSTERBY 1:17	Bo Eriksson HOLMVÄGEN 3 73373 RANSTA	1/2
	Eva Eriksson HOLMVÄGEN 3 73373 RANSTA	1/2
KUMLA-VÄSTERBY 1:19	Sten Eriksson OSKARBERG SVÄGEN 15 73373 RANSTA	1/2
	Helena Björkroth OSKARBERG SVÄGEN 15 73373 RANSTA	1/2
KUMLA-VÄSTERBY 2:2	Stig Erik Kjellbo KUMLA VÄSTERBY 160 73373 RANSTA	1/2
	Birgit Elisabet Kjellbo KUMLA VÄSTERBY 160 73373 RANSTA	1/2
KUMLA-VÄSTERBY 2:28	Veronica Alm Edin OSKARBERG SVÄGEN 3 73373 RANSTA	1/2

TEKNISKA KONTORET

KUMLA-VÄSTERBY 2:28	Per Ragnar Edin OSKARBERG SVÄGEN 3 73373 RANSTA	1/2
KUMLA-VÄSTERBY 2:29	Carl J Fastigheter Ransta AB BOX 1002 72126 VÄSTERÅS	
KUMLA-VÄSTERBY 2:30	Johanna Malmberg POSTVÄGEN 3 73373 RANSTA	1/2
	Fredrik Malmberg POSTVÄGEN 3 73373 RANSTA	1/2
KUMLA-VÄSTERBY 2:31	Kennet Österberg OSKARBERG SVÄGEN 9 73373 RANSTA	1/2
	Elisabet Storm OSKARBERG SVÄGEN 9 73373 RANSTA	1/2
KUMLA-VÄSTERBY 2:32	Ingegerd Jansson OSKARBERG SVÄGEN 11 73373 RANSTA	1/2
	Krister Karlsson OSKARBERG SVÄGEN 11 73373 RANSTA	1/2
KUMLA-VÄSTERBY 2:33	Fredrik Johansson OSKARBERG SVÄGEN 13 73373 RANSTA	

TEKNISKA KONTORET

KUMLA-VÄSTERBY 2:77	Gustaf Bertil Johansson KUMLA VÄSTERBY 163 73373 RANSTA	1/2
	Anders Johansson KUMLA VÄSTERBY ERLANDSBO 175 73398 RANSTA	1/2
	SVENSKA UMTS-NÄT AB WARFVINGES VÄG 45 4TR 11251 STOCKHOLM	Taxering
KUMLA-VÄSTERBY 2:81	SALA KOMMUN Box 304 73325 SALA	
KUMLA-VÄSTERBY 2:124	SALA KOMMUN Box 304 73325 SALA Vattenfall Eldistribution AB RU 2560 16992 STOCKHOLM	Taxering
KUMLA-VÄSTERBY 2:126	SALA KOMMUN Box 304 73325 SALA	
KUMLA-VÄSTERBY 7:1	Sten Eriksson OSKARSBERGSVÄGEN 15 73373 RANSTA	
KUMLA-VÄSTERBY 8:4	SALA KOMMUN Box 304 73325 SALA Vattenfall Eldistribution AB RU 2560 16992 STOCKHOLM	Taxering

TEKNISKA KONTORET

KUMLA-VÄSTERBY 11:1 Thomas Skedung
HOLMVÄGEN 4
73373 RANSTA

KUMLA-VÄSTERBY S:1

Stig Erik Kjellbo
Kumla Västerby 160
73373 RANSTA
Birgit Elisabet Kjellbo
Kumla Västerby 160
73373 RANSTA

se adress ovan
se adress ovan

Fredrik Larsson
Kumla Holmbo 106
73398 RANSTA

Delägande fastigheter:
KUMLA-VÄSTERBY 1:2

1/2

1/2

KUMLA-VÄSTERBY 2:2
KUMLA-VÄSTERBY 2:77

KUMLA-VÄSTERBY 6:1

TEKNISKA KONTORET

KUMLA-VÄSTERBY S:2

se adress ovan
se adress ovan
se adress ovan
se adress ovan

Deläggande fastigheter:
KUMLA-VÄSTERBY 1:2
KUMLA-VÄSTERBY 2:2
KUMLA-VÄSTERBY 2:77
KUMLA-VÄSTERBY 6:1

ÖSTERBY 2:3

Anders Henrik Wallenberg
LIMSTA SÄTERI 108
73398 RANSTA

1/4

Erik Peter Wallenberg
BACKSKÅRAN 16
16840 BROMMA

1/4

Erik Wallenberg
LIMSTA SÄTERI 108
73398 RANSTA

1/4

Gun Henny Wallenberg
LIMSTA SÄTERI 108
73398 RANSTA

1/4

KÄRRBÄCKSBO 1:3

Staten Trafikverket
78189 BORLÄNGE

KÄRRBÄCKSBO 1:4

Joakim Andersson
HÄLLBYVÄGEN 9
73373 RANSTA

KÄRRBÄCKSBO 1:28

SALA KOMMUN
Box 304
73325 SALA
Vattenfall Eldistribution AB
RU 2560
16992 STOCKHOLM

Taxering

TEKNISKA KONTORET

KÄRRBÄCKSBO 5:1	Salabostäder Aktiebolag BOX 63 73321 SALA	
KÄRRBÄCKSBO 7:1	Salabostäder Aktiebolag BOX 63 73321 SALA	
ÖSTERBY 1:6	Härsta Förvaltning AB WIBERGSVÄGEN 1 73373 RANSTA Vattenfall Eldistribution AB RU 2560 16992 STOCKHOLM	Taxering
ÖSTERBY 1:9	Gunvor Inga Elisabeth Nilsson WIBERGSVÄGEN 18 73373 RANSTA	
ÖSTERBY 1:10	Sarah Johansson WIBERGSVÄGEN 16 73373 RANSTA Roman Johansson WIBERGSVÄGEN 16 73373 RANSTA	1/2 1/2
ÖSTERBY 1:12	Soile Mirjami Kyrönen WIBERGSVÄGEN 14 73373 RANSTA Kaarlo Juhani Kyrönen WIBERGSVÄGEN 14 73373 RANSTA	1/2 1/2

TEKNISKA KONTORET

ÖSTERBY 1:16	Anna Maria Therese Kallerman RÖDRÄVSGATAN 30 72243 VÄSTERÅS	
ÖSTERBY 1:20	Kara Venlock STATIONSVÄGEN 12 LGH 1002 73373 RANSTA	
ÖSTERBY 1:21	Owe Hägglund STATIONSVÄGEN 10 73373 RANSTA	
ÖSTERBY 1:51	Stig Börje Ward WIBERGSVÄGEN 12 73373 RANSTA	
ÖSTERBY 1:59	Staten Trafikverket 78189 BORLÄNGE	
ÖSTERBY 1:64	SALA KOMMUN Box 304 73325 SALA	
ÖSTERBY 1:68	Gunilla Larsson HÄLLBYVÄGEN 2 73373 RANSTA	1/2
	Rolf Roger Lindström HÄLLBYVÄGEN 2 73373 RANSTA	1/2
ÖSTERBY 1:69	RANSTA NÄSTA c/o LINDA SVENSSON OSKARSBERGSVÄGEN 30 73373 RANSTA	
ÖSTERBY 1:70	RA Rådjurshornet 2 AB RÅDJURSGATAN 3 72242 VÄSTERÅS	

TEKNISKA KONTORET

ÖSTERBY 6:1	Linda Brüdigam HÄLLBYVÄGEN 11 73373 RANSTA	1/2
	Andreas Brüdigam HÄLLBYVÄGEN 11 73373 RANSTA	1/2
ÖSTERBY 7:1	Monica Pettersson HÄLLBYVÄGEN 15 73373 RANSTA	1/2
	Bernt Pettersson HÄLLBYVÄGEN 15 73373 RANSTA	1/2
ÖSTERBY 9:1	Paula Holopainen HÄLLBYVÄGEN 17 73373 RANSTA	
ÖSTERBY 13:1	Fredrik Johansson HÄLLBYVÄGEN 13 73373 RANSTA	
ÖSTERBY 14:1	David Svensson NORDANVÄGEN 1 73373 RANSTA	
ÖSTERBY 15:1	Dan Stefan Cederblad JÄRNVÄGSGATAN 21 LGH 1906 17275 SUNDBYBERG	
ÖSTERBY 16:1	Malin Kihlström IDROTTSVÄGEN 7 73373 RANSTA	

TEKNISKA KONTORET

Rättigheter inom plan			
Beteckning på kartan	Ägare/innehavare, adress	Typ av rättighet och ändamål	Belastad fastighet
1981-1377.1	Staten Trafikverket 78189 BORLÄNGE	Servitut för elledning, rätt att bibehålla, underhålla och förnya ledningsstolpar och kablar.	Österby 1:11, 1:69, 1:70
1981-1377.2	Staten Trafikverket 78189 BORLÄNGE	Servitut för rätt att anlägga och underhålla tillfartsväg och parkering	Österby 1:11, 1:69, 1:70
19-KUM-503.1	SALA KOMMUN Box 304 73325 SALA	Ledningsrätt för vatten och avlopp	Kumla-Västerby 2:124 mfl

Rättigheter utom plan			
1981-660.1	SALA KOMMUN Box 304 73325 SALA	Ledningsrätt för vatten och avlopp	Kumla-Västerby 2:124 mfl

Avtalsrättigheter inom plan

Inga inskrivna avtalsrättigheter har påfunnits inom planområdet.

Avtalsrättigheter utom plan			
Aktbeteckning	Ägare/innehavare, adress	Typ av rättighet och ändamål	Belastad fastighet
19-IM3-97/4058	Vattenfall Mälarnät AB	Servitut för elledning i mark. Ledningen löper öster om Ransta samhälle.	Kumla-Västerby 2:124 mfl
19-IM3-82/3584	Älvkarleby Västanån 6:20, (Vattenfall äger fastigheten) Akt beställd hos Fastighetsinskrivningen	Servitut för transformatoriosk mm	Kumla-Västerby 2:124 mfl

TEKNISKA KONTORET

Gemensamhetsanläggningar utom plan

Kumla-Västerby ga:2. Syftet med ga'n är vägar och allmän platsmark.

Samtliga delägande fastigheter i Kumla-Västerby ga:2 ägs av Sala kommun.

(delägande fastigheter i ga'n är KUMLA-VÄSTERBY 2:124, KUMLA-VÄSTERBY 2:44, KÄRRBÄCKSBO 1:28, ÖSTERBY 1:64).

Fastighetsförteckningen bestyrks



Christofer Olzon

TEKNISKA KONTORET

Bilaga 1

Sala kommuns arrendatorer i planområdets närhet:

Österby 1:59 (Österby 1:6 idag)

Ö596

Lägenhets- och anläggningsarrende

Mikael Eriksson

Bryggerigatan 4A

733 34 SALA

Anm: adressen till arrendatorn kan vara felaktig. Avtalet upprättades 1996.

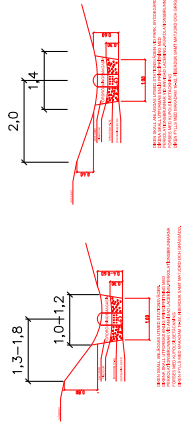
SK 2019/209
 RITN NR 2021-10#6
 2024-08-16

HÄNVISNING
 PLAN

NR
 2024-08-16

PRINCIP TYPSEKTION (ej skalenlig)

6	Mtr. skilj. Fiberduk klass 2
7	Dränering 140/160, PE
8	Singeldikey Singel T6-32



① VEGETATION
 STATIONSVÄGEN
 DIKE
 IN-/UTFART
 DIFFUST
 IN-/UTFART
 STENVAL
 ②
 ③
 ④
 ⑤
 ⑥

± 51,00

± 46,00

	0 000	46,11	47,44	47,70	48,03	48,29	48,51	48,60	48,64	48,80	49,55	49,62	49,68	49,00	49,37	49,77	49,88	49,88	49,80	49,15	49,50	50,00	50,30	49,50	50,20	49,50	50,05	49,30	50,15	49,45	50,13	49,50	50,25	49,55	50,25	49,65	50,36	49,70	50,42	49,65	50,36	49,65										
Längdmätning	0	46,11	47,44	47,70	48,03	48,29	48,51	48,60	48,64	48,80	49,55	49,62	49,68	49,00	49,37	49,77	49,88	49,88	49,80	49,15	49,50	50,00	50,30	49,50	50,20	49,50	50,05	49,30	50,15	49,45	50,13	49,50	50,25	49,55	50,25	49,65	50,36	49,70	50,42	49,65	50,36	49,65										
Bef. markhöjd																																																				
Föresl. markhöjd																																																				
Lutning	1																																																			
Lutnings längd	1																																																			
Lutnings längd	3																																																			
Inre bottennivå	20																																																			
Dimension	mm																																																			
Lutning	%																																																			
Lutnings längd	m																																																			
Inre bottennivå	mm																																																			
Dimension	mm																																																			
Lutning	%																																																			
Lutnings längd	m																																																			
Inre bottennivå	mm																																																			
Dimension	mm																																																			
Inre bottennivå	mm																																																			
Dimension	mm																																																			
Inre bottennivå	mm																																																			
Dimension	mm																																																			

SALA KOMMUN
 TKF SAMHÄLLETEKNIKA

RITAD: PaW
 KONTROLLERAD: PaW

BRANSKAD: PaW

SKALA: H 1:100 L 1:1000
 DATUM: 2020-04-06

R:\ORIGINAL
 RITNUR: Ra

REV DATUM REV ANSÖR

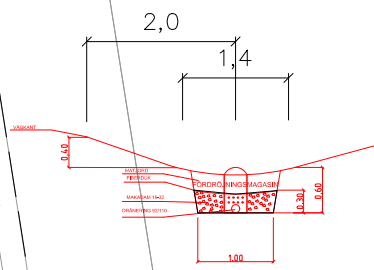
SKALA: H 1:100 L 1:1000
 DATUM: 2020-04-06

STATIONSVÄGEN
 Förslag till dagvattenhantering från
 pendelparkering, Stationsv. RANSTA

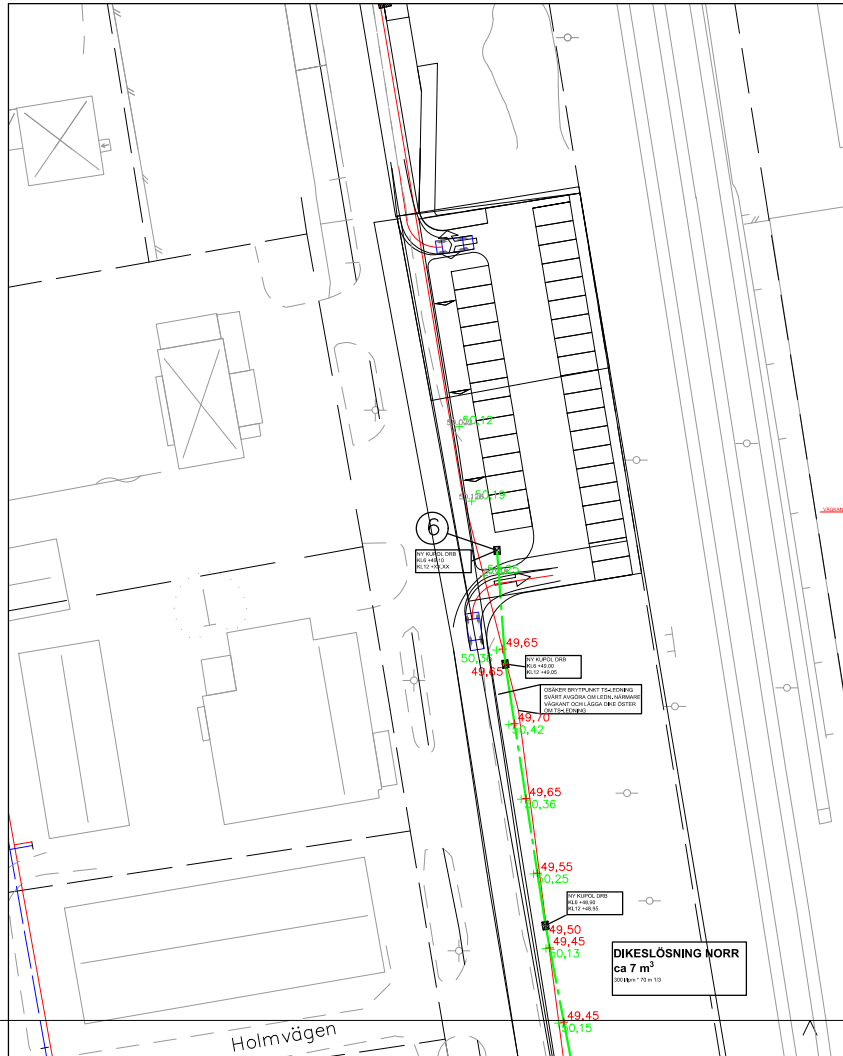
HÄNVISNING	SK 2019/209
HÄNV.	RITN.NR 2021-1047
	So
	2021-08-16

UTJÄMNINGSBEHOV BERÄKNAT 34 m³ för utredningsområdet (100-årsregn skulle generera ett behov av 92 m³)

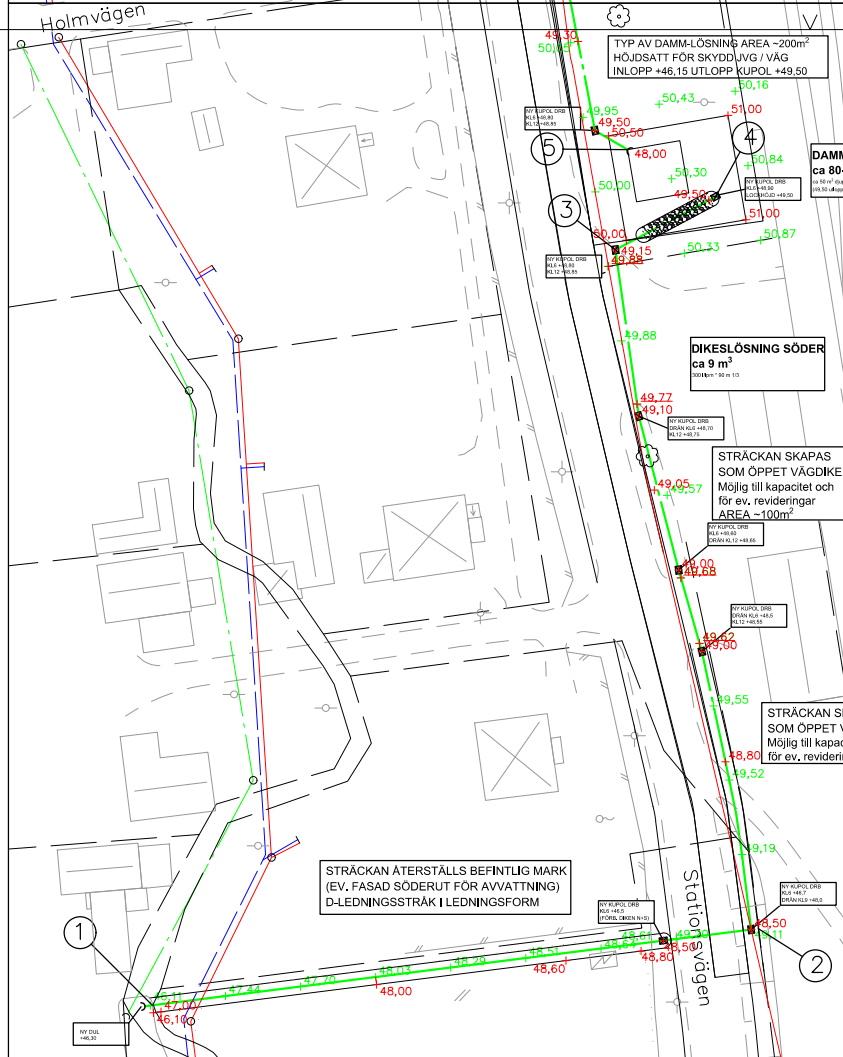
Tillkommer att beräkna för Stationsvägens utformning och behov av dagvattenhantering. Följande utformning av utredningsområdet samt välet av genomsnittligt material i diket, 1/2 nya körbanan skulle hantera på ca 800 m² (Osäker höjdsättning, utf.) 0,08° "0,8" "488,8" "1,25" "900" "1000" skulle behöva hantera 40 m³ vid skyfall 100 års regn 20 min



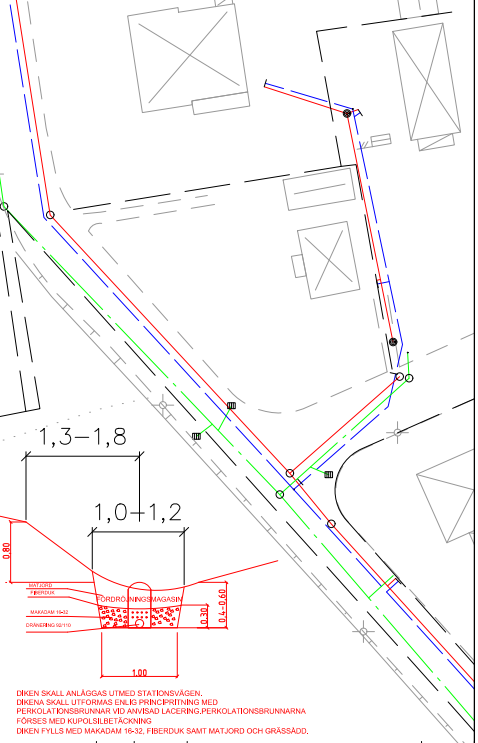
DIKEN SKALL ANLÄGGAS UTMED STATIONSVÄGEN VID PARK, BYGDEGÅRD. DIKENA SKALL UTFÖRAS ENL. PRINCIPRIKNING MED PERKOLATIONSBRUNNAR VID ANVÄND LACERING/PERKOLATIONSBRUNNARNA FÖRSES MED KUPULSBETÄCKNING DIKEN FYLLES MED MAKADAM 16/32, FIBERDUK SAMT MATJORD OCH GRASSAD.



REV	DATUM	REV AVSER	SIGN
SALA KOMMUN			
SAHÄLLSTEKNISKA			
RHÖDSYSTEM	KONSTR	GRANSKAD	
RH2000	PaW	X.X.	
OBS: EJ KONVERTERATI			
STATIONSVÄGEN			RITN.NR
FÖRSLAG TILL DAGVATTENHANTERING FRÅN			So
PENDLARPARKERING, STATIONSV. RANSTA			
SKALA	R: ORIGINAL	RITN.NR	
1:500		Ra	
DATUM	2020-04-06		



HÄNVISNING	RITN.NR
HÄNV.	So



DIKEN SKALL ANLÄGGAS UTMED STATIONSVÄGEN. DIKENA SKALL UTFÖRAS ENL. PRINCIPRIKNING MED PERKOLATIONSBRUNNAR VID ANVÄND LACERING/PERKOLATIONSBRUNNARNA FÖRSES MED KUPULSBETÄCKNING DIKEN FYLLES MED MAKADAM 16/32, FIBERDUK SAMT MATJORD OCH GRASSAD.

REV	DATUM	REV AVSER	SIGN
SALA KOMMUN			
SAHÄLLSTEKNISKA			
KONSTR	PaW	GRANSKAD	X.X.
OBS: EJ KONVERTERATI			
STATIONSVÄGEN			RITN.NR
FÖRSLAG TILL DAGVATTENHANTERING FRÅN			So
PENDLARPARKERING, STATIONSV. RANSTA			
SKALA	R: ORIGINAL	RITN.NR	
1:500		Ra	

Sala kommun

SK 2019/209

2021.1048

2021-08-16

Risikanalyt Ransta pendelparkering



Uppdragsnr: 107 14 92 Version: 1
2020-07-02

Uppdragsgivare: Sala kommun
Uppdragsgivarens kontaktperson: Martin Röjestål
Konsult: Norconsult AB, Theres Svenssons gata 11, 417 55 Göteborg
Uppdragsledare: Johan Hultman

1	2020-07-02		Johan Hultman	Robert Kallin	Johan Hultman
0.9	2020-07-02	Externgranskning	Johan Hultman	Robert Kallin	Johan Hultman
Version	Datum	Beskrivning	Upprättat	Granskat	Godkänt

Detta dokument är framtaget av Norconsult AB som del av det uppdrag dokumentet gäller. Upphovsrätten tillhör Norconsult. Beställaren har, om inte annat avtalats, endast rätt att använda och kopiera redovisat uppdragsresultat för uppdragets avsedda ändamål.

Sammanfattning

Sala kommun har påbörjat ett planarbete för en parkering på del av fastigheten Österby 1:11. Planområdet är beläget i Ransta som är beläget i Sala kommun cirka 12 kilometer söder om Sala tätort.

Planområdet är beläget i anslutning till järnvägsbanan Sala-Oxelösund vilket kan innebära risker för olyckor med tågurspårningar. På alla järnvägssträckor i Sverige kan det transporteras farligt gods vilket innebär att även risker för olyckor med transporter av farligt gods bör beaktas. Enligt Länsstyrelsens riskpolicy så ska dessa risker beaktas vid all fysisk planering inom 150 meter från transportled för farligt gods.

Avståndet mellan planerad parkering och spårmitte är cirka 13 meter. Området mellan järnvägsbanan Sala-Oxelösund och planerad parkering är plant och utan större höjdskillnader. Mellan planområdet och järnvägen finns ett befintligt stängsel.

De riskmått som finns för kvantitativ riskbedömning (individrisk och samhällsrisk) bedöms inte vara applicerbara för parkering. Därför har en kvalitativ bedömning med utgångspunkt i relevanta lagar och regelverk genomförts. Utifrån en kvalitativ riskbedömning ges förslag på skyddsåtgärder:

- Parkerade fordon bör skyddas mot stenskott från förbipasserande tåg. Det kan ske med framtida utbyggd stationsplattform, befintligt stängsel eller anläggande av eftergivlig skyddsbarriär såsom exempelvis en skärm.
- Brandfarliga vätskor ska inte kunna rinna in på parkeringsplatsen. Skydd mot detta kan vara anläggande av dike alternativt att parkeringsplatsen inte anläggs på en lägre höjd än marken mellan järnväg och parkering.
- Parkeringsplatserna bör anläggas på minst 15 meters avstånd från spårmitte. Köryta på parkeringen kan anordnas från 10 meter från spårmitte.

Om dessa skyddsåtgärder tas i beaktande bedöms risksituationen vara tolerabel för planområdet.

Innehåll

1	Inledning	5
1.1	Bakgrund	5
1.2	Metodik vid riskhantering i den fysiska planeringen	5
2	Platsspecifika förutsättningar	7
2.1	Planområdet	7
2.2	Järnvägsbanan Sala-Oxelösund	8
3	Risker med transporter av farligt gods	9
3.1	Typer av farligt gods	9
3.2	Konsekvenser av en olycka med farligt gods	9
3.3	Riskmått vid kvantitativ riskbedömning	10
4	Lagar och regelverk	12
4.1	Trafikverket	12
4.2	Länsstyrelserna i storstadslänens riskpolicy	12
4.3	Stockholms läns riktlinjer	13
4.4	Slutsatser lagar och regelverk	14
5	Diskussion och slutsatser	16
6	Referenser	17

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Sala kommun har påbörjat ett planarbete för en parkering på del av fastigheten Österby 1:11. Planområdet är beläget i Ransta som är beläget i Sala kommun cirka 12 kilometer söder om Sala tätort, se Figur 1.



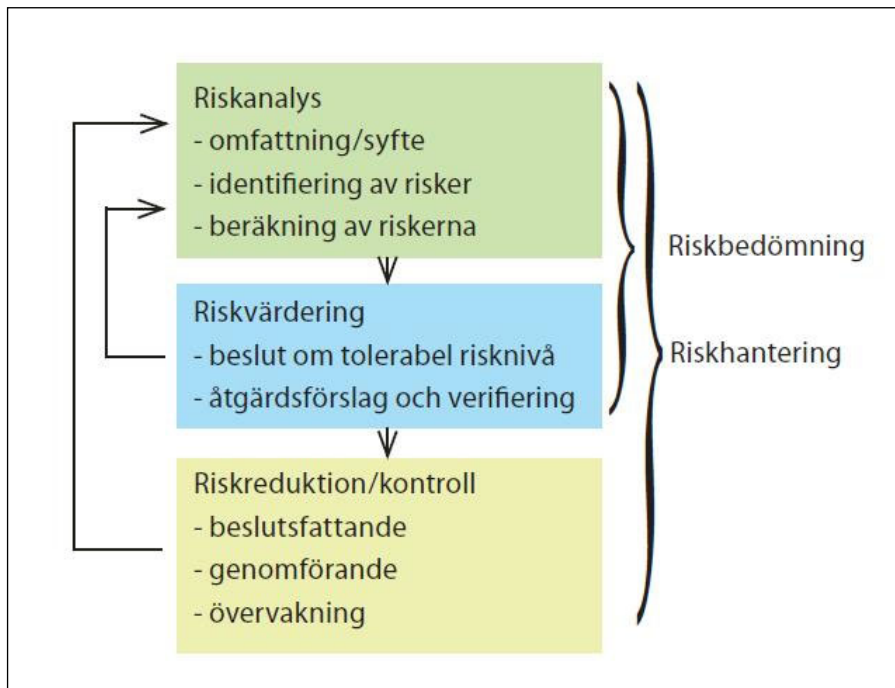
Figur 1. Karta med planområdet markerat med röd pil (Lantmäteriet, 2020).

Planområdet är beläget i anslutning till järnvägsbanan Sala-Oxelösund vilket kan innebära risker för olyckor med tågurspårningar. På alla järnvägssträckor i Sverige kan det transporteras farligt gods vilket innebär att även risker för olyckor med transporter av farligt gods bör beaktas. Enligt Länsstyrelsens riskpolicy så ska dessa risker beaktas vid all fysisk planering inom 150 meter från transportled för farligt gods (Lst 2006).

1.2 Metodik vid riskhantering i den fysiska planeringen

Krav på hantering av risker i den fysiska planeringen finns i plan- och bygglagen och miljöbalken. Hälsa och säkerhet skall beaktas så tidigt som möjligt i detaljplaneprocessen. Ofta startar detta arbete redan i programarbete för detaljplanen för att sedan bli mer detaljerat i planarbetet. Riskfrågan bör då vara så pass utredd att den kan utgöra ett beslutsunderlag för att avgöra om risken anses tolerabel eller inte. Slutsatserna från riskbedömningen bör föras in i planhandlingarna. Om riskreducerande åtgärder krävs för att nå en acceptabel risknivå ska dessa om möjligt föras in som planbestämmelser på plankartan. Åtgärder som inte omfattas av detaljplanen bör befästas på annat sätt, till exempel genom avtal.

Riskhanteringsprocessen kan delas upp i tre delar; riskanalys, riskvärdering och riskreduktion/kontroll, se Figur 2 (Lst 2006). I den första delen beräknas riskerna, i den andra delen bedöms de och åtgärder föreslås och i den tredje delen tas beslut om åtgärderna.



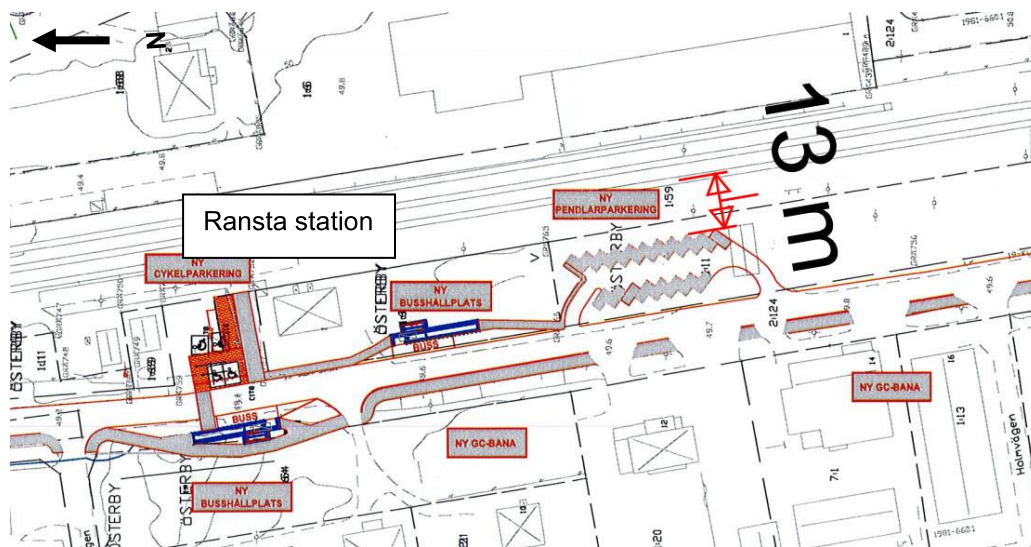
Figur 2 Schema över riskhanteringsprocessen (Lst 2006).

I denna rapport genomförs den första delen – riskanalys – samt ges input till den andra delen – riskvärdering – genom att riskerna jämförs med kriterier och förslag till åtgärder ges. Själva beslutet om hur riskerna skall värderas och den fortsatta hanteringen tas i kommunen med möjlighet för länsstyrelsen att överpröva beslutet.

2 Platsspecifika förutsättningar

2.1 Planområdet

Läget för planerad parkering är strax söder om Ransta station, se Figur 3. Avståndet mellan planerad parkering och spårmitt är cirka 13 meter.



Figur 3 Skiss över placering av ny parkering söder om Ransta station (Sala kommun 2020).

Området mellan järnvägsbanan Sala-Oxelösund och planerad parkering är plant och utan större höjdskillnader, se Figur 4. Mellan planområdet och järnvägen finns ett befintligt stängsel som kan ses till vänster i Figur 4.



Figur 4 Området för planerad parkering, vy mot söder (Sala kommun 2020).

2.2 Järnvägsbanan Sala-Oxelösund

Järnvägen Sala-Oxelösund är samlingsnamnet på tre järnvägssträckor; Sala-Västerås, Kolbäck-Rekarne och Eskilstuna-Oxelösund. Järnvägsbanan har enkelspår med mötesspår. Vid aktuell plats finns ett spår för genomfartstrafik och ett sidospår. Största tillåtna hastighet för genomfartstrafik är 130 km/h och för sidospåret 40 km/h (Trafikverket 2020:1). Enligt fastställd tågplan för 2020 så trafikeras sträckan av cirka 40 tåg per dag varav cirka 9 är godståg och 31 är persontåg (Trafikverket 2020:2).

Trafikverket har planer på att förlänga stationsplattformen med 55 meter i Ransta. Arbetet förväntas färdigställas hösten 2020 (Trafikverket 2020:3).

3 Risker med transporter av farligt gods

3.1 Typer av farligt gods

Enligt internationella bestämmelser (ADR/RID) delas farligt gods in i nio klasser, se Tabell 1.

Tabell 1 Indelning av farligt gods.

Klass	Innehåll	Exempel
1	Explosiva ämnen	Massexplosiva varor (dvs. sprängämnen), fyrverkerier
2	Komprimerade, kondenserade eller under tryck lösta gaser	Brandfarliga gaser (gasol), giftiga gaser (ammoniak, svaveldioxid) och andra trycksatta gaser (kvävgas, syrgas)
3	Brandfarliga vätskor	Bensin, eldningsolja
4	Brandfarliga fasta ämnen	Kalciumkarbid
5	Oxiderande ämnen	Väteperoxid, ammoniumnitrat
6	Giftiga ämnen och smittfarliga ämnen	Kvicksilverföreningar och cyanider, bakterier, levande virus och laboratorieprover
7	Radioaktiva ämnen	Radioaktiva preparat för sjukhus
8	Frätande ämnen	Olika syror, lut
9	Övriga farliga ämnen och föremål	Asbest

3.2 Konsekvenser av en olycka med farligt gods

I detta avsnitt följer en allmän beskrivning av de olika sorters farligt gods som transporteras och potentiella följder av olyckor där farligt gods är inblandat. De förväntade följderna i form av dödsfall avser, om inget annat sägs, personer som vistas utomhus utan skydd.

Konsekvenserna för aktuella klasser beskrivs mer utförligt i *beräkningsbilagan*.

Klass 1. Explosiva ämnen

En explosion av s.k. massexplosiva ämnen kan ge omkomna upp till cirka 100 m från explosionen och byggnader kan raseras på flera hundra meters avstånd. Övriga explosiva ämnen kan, i huvudsak genom raserade byggnader, ge effekter på några tiotal meters avstånd.

Klass 2: Brännbara eller giftiga gaser

Utsläpp av brännbar gas i luft kan antändas direkt och orsaka en s.k. jetflamma. Om gasen inte antänds direkt bildas först ett brännbart gasmoln som sedan kan antändas relativt omgående eller driva iväg och antändas över bebyggelsen. Detta resulterar då i en flash brand (Flash Fire) eller gasmolnexplosion (Vapor Cloud Explosion). I ytterst sällsynta komplicerade olyckor kan gastanken explodera och bilda ett eldklot, s.k. BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion). Risken att omkomma av en jetflamma är vanligtvis liten på avstånd som överstiger 90 meter. Ett gasmoln som driver iväg med vinden kan hamna nära bebyggelsen och orsaka betydande skador vid antändning. En BLEVE kan ge upphov till omkomna på ett avstånd av 150 m.

Klass 3: Brandfarliga vätskor

Om en tank med mycket brandfarlig vätska (exempelvis bensin) skadas rinner bensinen ut och en s.k. pölbrand kan uppstå. Eldningsolja är så svårantändlig att brandrisken är försumbar. Risken att omkomma är som regel liten på avstånd som överstiger några 10-tals meter. Om ett utsläpp av brandfarliga vätskor kan rinna ner mot bebyggelsen finns risk för att en brand uppstår i det bebyggda området.

Klass 4: Brandfarliga ämnen såsom svavel, fosfor, karbid.

Dessa ämnen är fasta och skadar endast i olycksplatsens direkta omgivning.

Klass 5: Oxiderande ämnen

Olycka med endast dessa ämnen leder normalt ej till personskador, men om ämnena blandas med olja eller bensin kan det uppstå explosionsrisk och explosionerna kan var lika kraftiga som för ämnen i klass 1.

Klass 6: Giftiga ämnen.

Giftiga ämnen ger mestadels enbart effekter vid direktkontakt.

Klass 7: Radioaktiva ämnen

Dessa ämnen transporteras normalt endast i små mängder på väg och järnväg. Risken att omkomma är därför försumbar.

Klass 8: Frätande ämnen såsom saltsyra, svavelsyra.

Risk för skador är normalt störst inom cirka 20 m eftersom skada uppkommer vid direkt exponering på personen.

Klass 9: Övriga farliga ämnen och föremål

Denna klass omfattar bl.a. miljöfarligt avfall dock inga ämnen som är brandfarliga eller explosiva.

3.3 Riskmått vid kvantitativ riskbedömning

Vid riskutredning för den fysiska planeringen skiljs på individrisk och samhällsrisk. Individrisken är risken för en person att omkomma i en olycka när han/hon befinner sig på en specifik plats i närheten av en s.k. riskkälla. Det utgås från att personen befinner sig på denna plats under ett helt år. Risken uttrycks som risken att omkomma i en olycka under det året. Individrisken är ett mått på hur farligt det är på en viss plats och tar inte hänsyn till hur många människor som kommer att befinna sig på platsen. Individrisken är ett lämpligt mått vid riskbedömning för områden där det endast kommer att vistas ett fåtal människor.

Samhällsrisk är ett mått på hur stora olyckor en riskkälla kan orsaka. Detta beror dels på riskkällans farlighet men även på hur många människor som brukar befinna sig i riskkällans närhet.

Detta mått är användbart om de planerade åtgärderna innebär att många människor kommer att befinna sig i närheten av en transportled för farligt gods. Samhällsrisk anges som sannolikheten för olyckor där minst ett visst antal personer omkommer.

Båda dessa mått för kvantitativ riskbedömning innebär att människor förutsätts vara stadigvarande på en och samma plats under en viss tid. En parkering innebär att enstaka personer kommer uppehålla sig en kort stund i samband med parkering av sitt fordon. Inga personer bedöms vistas stadigvarande vid en parkeringsplats. Av denna anledning bedöms inte en kvantitativ bedömning av risknivåerna för en parkeringsplats vara lämplig att genomföra. En kvalitativ riskbedömning genomförs därför med utgångspunkt i lagar och regelverk som finns för planläggning intill järnväg.

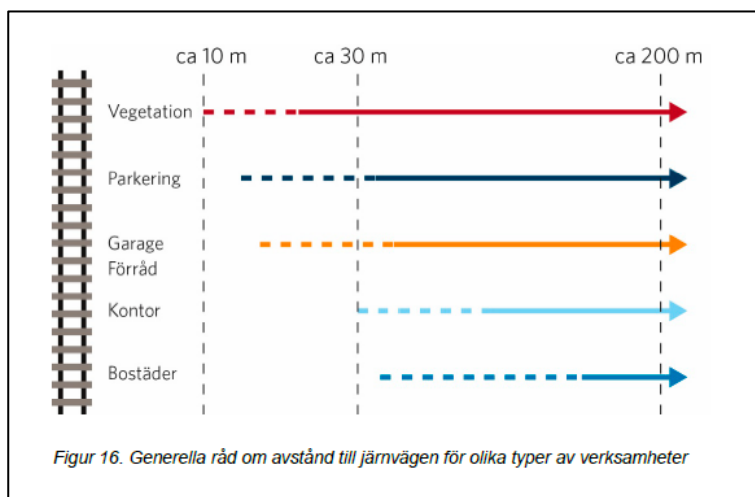
4 Lagar och regelverk

Nedan beskrivs först det regelverk som Trafikverket och Länsstyrelsen har satt upp avseende fysisk planering i närhet av järnvägar. I dessa regelverk utgår det från att det på alla järnvägar bör betraktas som transportväg av farligt gods.

4.1 Trafikverket

Trafikverket anger att ny bebyggelse generellt inte bör tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen, räknat från spårmittpå närmaste spår (Trafikverket 2020:4).

Användningsområden som inte är störningskänsliga och där människor endast tillfälligtvis vistas, till exempel parkering, garage och förråd, kan dock finnas inom detta avstånd, se Figur 5. Hänsyn bör dock tas till möjligheterna att underhålla järnvägsanläggningen och bebyggelsen.



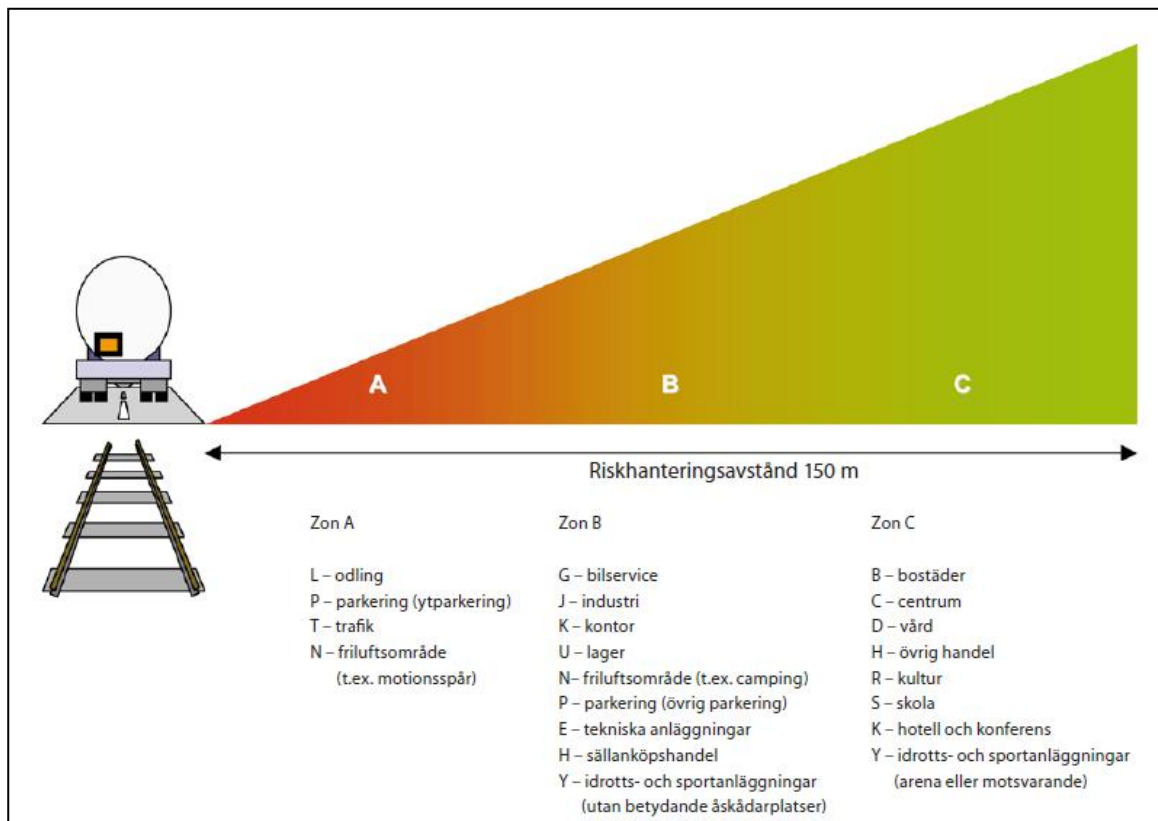
Figur 5 Generella råd från Trafikverket om avstånd till järnvägen för olika typer av verksamheter. Avstånden som anges utgör inte fasta regler utan verksamhetens lokalisering är en bedömningsfråga från fall till fall. Linjerna i figuren har därför streckats.

Trafikverket anser att parkeringsplatser bör anläggas minst 15 meter från järnvägen (räknat från spårmittpå närmaste spår) då det finns risk för stenskott från passerande tåg på kortare avstånd. Ett längre avstånd eller någon form av skydd kan behövas vid högtrafikerade banor och om tågen bromsar in vid den aktuella platsen. Körytan inom parkeringsområdet kan anläggas 10 meter från spårmittpå.

För uppförande av parkeringshus och parkeringsdäck gäller generellt ett avstånd av minst 30 meter från järnvägen. Mindre garage och carportar kan anläggas närmare järnvägen. Ett avstånd på minst 15 meter rekommenderas dock för att klara uppförandet samt framtida underhåll (Trafikverket 2020).

4.2 Länsstyrelserna i storstadslänens riskpolicy

Länsstyrelserna i storstadslänen har sedan 2006 en gemensam riskpolicy. I policyn ges anvisningar för markanvändning kring transportleder av farligt gods, men utan att exakta avstånd nämns, se Figur 6.



Figur 6 Länsstyrelsernas anvisningar för markanvändning längs transportled för farligt gods.

En indelning av området längs järnvägen i 3 zoner görs där den närmast zonen (A) skall användas så att endast få människor vistas där. På längre avstånd (B) tillåts verksamheter där det kan finnas en viss men ändå begränsa mängd personer, som inte övernattar i zonen. I zonen längst bort tillåts även bostäder, hotell och verksamheter som innebär att många människor samlas.

4.3 Stockholms läns riktlinjer

Länsstyrelsen i Stockholms län har tagit fram ett separat dokument "Riktlinjer för planläggning intill vägar där det transporteras farligt gods" (Lst Stockholms län 2016). Syftet med dessa riktlinjer är att ge vägledning och underlätta hanteringen av riskfrågor som relateras till farligt gods i planprocessen. Dessa riktlinjer tydliggör även hur länsstyrelsen i Stockholms län bedömer risker vid granskning av detalj- och översiktsplaner.

Länsstyrelsen i Stockholms län anser att riskerna ska beaktas vid framtagande av detaljplaner inom 150 meter från väg och järnväg där det transporteras farligt gods. I vilken utsträckning och på vilket sätt riskerna ska beaktas beror på hur riskbilden ser ut för det aktuella planförslaget.

I riktlinjerna beskrivs de skyddsavstånd som Länsstyrelsen rekommenderar för att uppnå en god samhällsplanering utifrån ett riskperspektiv. I de fall där det inte är möjligt att uppnå det rekommenderade skyddsavståndet anges även det skyddsavstånd och de åtgärder som Länsstyrelsen anser vara ett minimum för att uppfylla kraven i plan- och bygglagen.

I Figur 7 anges de rekommenderade skyddsavstånd som länsstyrelsen i Stockholms län förespråkar mellan transportleder för farligt gods och olika typer av markanvändning (Lst Stockholms län 2016). Om dessa avstånd är uppnådda så behöver det vanligtvis inte tas fram någon riskutredning. Då räcker det oftast att beskriva avståndet till transportleden för att Länsstyrelsen ska anse att riskerna har blivit beaktade. I Figur 7 framgår att ytparkering kan placeras inom zon A på ett avstånd på 0-30 meter från närmaste spår.



Rekommenderad markanvändning inom respektive zon

Zon A	Zon B	Zon C
G – drivmedelsförsörjning (obemannad)	E – tekniska anläggningar	B – bostäder
L – odling och djurhållning	G – drivmedelsförsörjning (bemannad)	C – centrum
P – parkering (ytparkering)	J – industri	D – vård
T – trafik	K – kontor	H – detaljhandel
	N – friluftsliv och camping	O – tillfällig vistelse
	P – parkering (övrig parkering)	R – besöksanläggningar
	Z – verksamheter	S – skola

Figur 7 Rekommenderade skyddsavstånd mellan transportleder för farligt gods och olika typer av markanvändning (Lst Stockholms län 2016).

Vidare så beskriver Länsstyrelsen i Stockholms län i sina riktlinjer att kommunen kan behöva ta fram en detaljerad riskutredning om inte rekommenderade skyddsavstånd klaras. Utredningen får visa om förslaget är lämpligt och vilka eventuella skyddsåtgärder som behövs utöver Länsstyrelsens rekommendationer.

4.4 Slutsatser lagar och regelverk

I zon (A) närmast järnvägen/vägen kan det enligt länsstyrelsen i storstadslänen samt Stockholms län tillåtas bland annat ytparkering och trafik inom ett avstånd på 30 meter från närmaste spår. Utifrån Länsstyrelsens riskpolicy bedöms ytparkering vara möjlig närmast järnvägen.

Om ytparkering planeras anser Trafikverket att de bör anläggas minst 15 meter från järnvägen (räknat från spårmittpå närmaste spår) då det finns risk för stenskott från passerande tåg på kortare avstånd. Ett längre avstånd eller någon form av skydd kan behövas vid högtrafikerade banor och om tågen

bromsar in vid den aktuella platsen. Körytan inom parkeringsområdet kan anläggas 10 meter från spårmit.

5 Diskussion och slutsatser

De riskmått som finns för kvantitativ riskbedömning (individrisk och samhällsrisk) bedöms inte vara applicerbara för parkering. Därför har en kvalitativ bedömning med utgångspunkt i relevanta lagar och regelverk genomförts.

Närmast järnvägen/vägen kan det enligt länsstyrelsens i storstadslänen samt Stockholms län riskpolicy tillåtas bland annat ytparkering och trafik inom ett avstånd på 30 meter från närmaste spår. I aktuellt projekt planeras en pendlingsparkering med ett begränsat antal platser cirka 13 meter från spårmit. Utifrån Länsstyrelsernas riskpolicy bedöms ytparkering vara möjlig närmast järnvägen.

Om ytparkering planeras på cirka 15 meters avstånd räknats från spårmit anser Trafikverket att det finns risk för stenskott från passerande tåg. Risker är särskilt stor vid högtrafikerade banor och om tågen bromsar in vid aktuell plats. Eftersom parkeringen ligger i anslutning till Ransta station så bedöms att en betydande del av tågen bromsar in på sträckan.

I dagsläget är området mellan järnvägen och planområdet plant vilket hindrar brandfarliga vätskor att rinna mot planområdet. Det bör säkerställas att parkeringsytan anläggs på samma eller högre nivå än marken mellan järnväg och parkeringen.

Utifrån ovanstående kvalitativa riskbedömning ges följande förslag på skyddsåtgärder:

- Parkeringsplatserna bör anläggas på minst 15 meters avstånd från spårmit. Köryta på parkeringen kan anordnas från 10 meter från spårmit.
- Parkerade fordon bör skyddas mot stenskott från förbipasserande tåg. Det kan ske med framtida utbyggd stationsplattform, befintligt stängsel eller anläggande av eftergivlig skyddsbarriär såsom exempelvis en skärm.
- Brandfarliga vätskor ska inte kunna rinna in på parkeringsplatsen. Skydd mot detta kan vara anläggande av dike alternativt att parkeringsplatsen inte anläggs på en lägre höjd än marken mellan järnväg och parkering.

Om dessa skyddsåtgärder tas i beaktande bedöms risksituationen vara tolerabel för planområdet.

6 Referenser

Lantmäteriet 2020	Uttag ur karttjänsten "Kartsök och ortsnamn" 2020-06-04.
Lst 2006	Riskhantering i detaljplaneprocessen, Länsstyrelserna Skåne län, Stockholms län och Västra Götalands län, september 2006
Lst Stockholms län 2016	Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods, Länsstyrelsen Stockholms län, 2016-04-11
Trafikverket 2020:1	Uttag ur Nationell Järnvägsdatabas NJDB, www.njdb.se Hämtat 2020-07-01.
Trafikverket 2020:2	Trafikuppgifter järnväg T20 och bullerprognos 2040. Trafikverket 2020
Trafikverket 2020:3	https://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastmanland/vi-bygger-och-forbattrar/ransta-forlangning-av-plattform/ Hämtad 2020-07-01
Trafikverket 2020:4	https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/Sakerhet-och-konflikter/Sakerhetsavstand-mellan-infrastruktur-ny-bebyggelse-samt-ovriga-anordningar/sakerhetsavstand-vid-byggande-intill-jarnvag/ Hämtad 2020-07-01
Sala kommun 2020	Underlag tillhandahållet av Martin Röjestål, planarkitekt på Sala kommun, 2020-06-26.

PROJEKT P3146

Pendlarparkering Ransta

1 DAGVATTENUTREDNING



Figur 1 Planeringsunderlag för framtida Stationsväg inkl. parkering.

Innehållsförteckning

1	DAGVATTENUTREDNING	1
1.1	Bakgrund.....	3
1.2	Syfte.....	3
2	Utredningsområdets förutsättningar	4
2.1	Geologiska förutsättningar	6
2.2	Befintlig dagvattensituation	6
2.3	Avrinningsområde och recipient.....	7
2.4	Miljö, ekologisk status (hänvisas till Miljöenheten Sala kommun)	7
3	Dagvattenflöden	8
3.1	Befintligt status	8
3.2	Förändring av markanvändning och dess påverkan	8
3.3	Befintligt dagvattenflöde	8
3.4	Beräkningar Förväntat dagvattenflöde efter åtgärder	9
4	Behov av fördröjningsvolym	10
4.1	Beräknade volym förändringar	10
4.2	Regnintensitet.....	10
4.3	Flödesberäkning	10
4.4	Utjämningsvolym	11
4.5	Extrema regn och skyfall.....	11
5	Åtgärdsförslag	12
5.1	Generella åtgärdsförslag	12
5.2	Planerade åtgärdsförslag att utföra nu.....	12
5.3	Sammanfattning och kommentar.....	13
6	Förslag på konkreta och byggbara fördröjningsåtgärder	14
7	Referenser	14

1.1 BAKGRUND

Projektets syfte är att färdigställa ett medborgarförslag för en ny pendlarparkering i Ransta:

Politiskt beslut KF§ 22/2012 utifrån medborgarförslag 2012/145

Skapa en parkeringsyta för pendling till och från med koppling till stationsområdet

Projektet P3146 Pendlarparkering i Ransta har hanteras under lång tid p.g.a. olika anledningar. Uppdraget har ändrats flertalet gånger och inblandad tjänstepersoner har byts ut flertalet gånger, vilket gjort det svårt att komma i mål.

Nu har ett omtag gjorts och ny detaljplan är under framtagande.
Därför behövs en dagvattenutredning.



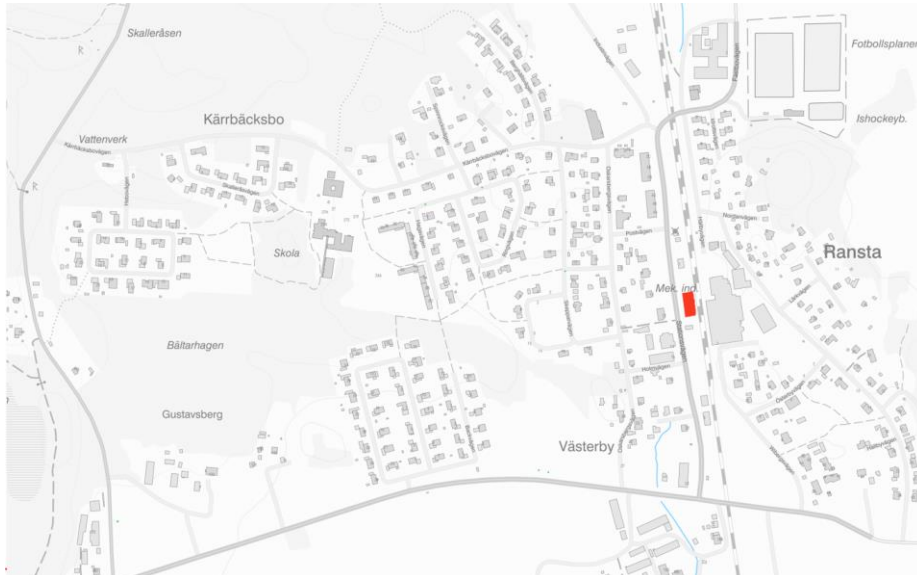
Figur 2 Planeringsunderlag för framtida Stationsväg inkl. parkering.

1.2 SYFTE

Syftet med dagvattenutredningen är att ge en generell överblick av områdets befintliga dagvattensituation. Samt en jämförelse mot scenariot att området istället byggs med en ny pendlarparkering, gångstråk, parkdetaljer och nya dagvattenlösningar. Även att uppdatera dagvattenhanteringen till nu nya gällande rekommendationer. Lämpliga åtgärdsförslag skall ges.

2 Utredningsområdets förutsättningar

Utredningsområdet är beläget i samhället Ransta i Sala kommun. Ligger centralt i anslutning till järnväg och bygdegård.



Figur 3 Planeringsunderlag för framtida Stationsväg inkl. parkering.

Området ägs i sin helhet av Sala kommun. Ytan består idag av naturmark med gräs, grus.



Figur 4 Planeringsunderlag för framtida Stationsväg inkl. parkering.



Figur 5 Planeringsunderlag för framtida Stationsväg inkl. parkering.



Figur 6. 19-04-03



Figur 7. 19-11-18

2.1 GEOLOGISKA FÖRUTSÄTTNINGAR

Marken i området består av lera enligt översiktlig jordartskarta från Sveriges Geologiska Undersökning (SGU), se Figur 8. Sandig morän förekommer söder om den tänkta platsen för parkeringen.

Från detta underlag kan en generell slutsats dras att infiltration av dagvatten inte är möjlig inom utredningsområdet. En geoteknisk undersökning behövs för detaljerad information om de geologiska förutsättningarna.



Figur 8 Planeringsunderlag för framtida Stationsväg inkl. parkering.

2.2 BEFINTLIG DAGVATTENSITUATION

Inom området idag saknas dagvattenledning och dagvattenhanteringen hanteras på naturligt sätt till lågpunkter och markinfiltration/uppfyllnad.

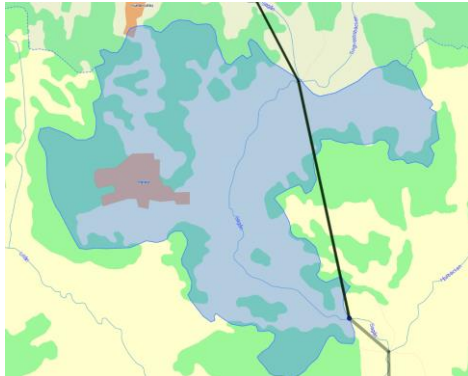
Inom samhället finns ett kulverterat dike i form av en dagvattenledning BTG Ø1000 (1958) mellan tomterna väster om området inne på privat tomtmark. Detta nät övergår till ett öppet dike väster om Kumla-Västerby 2:124 (Sala kommun). Stationsvägen, som området angränsar till, saknar helt dagvattenledningar. Gatuvattnet hanteras genom gatans höjdsättning och leds via gatudiken söderut.

2.3 AVRINNINGSSOMRÅDE OCH RECIPIENT

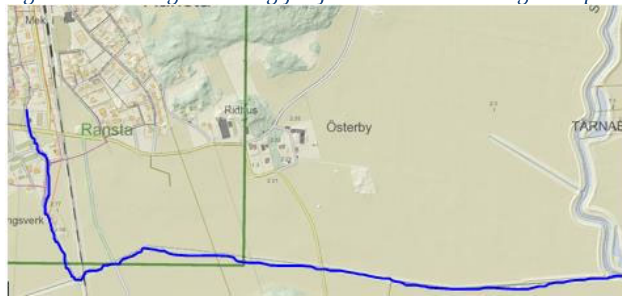
Utredningsområdet ligger helt inom samma avrinningsområde, se Figur 9.

Inom samma avrinningsområde belastas recipienten även av Sala avloppsreningsverk som ligger uppströms.

Kumla-Västerby S:1 diktningföretag är huvudavledningen från denna del av Ransta.



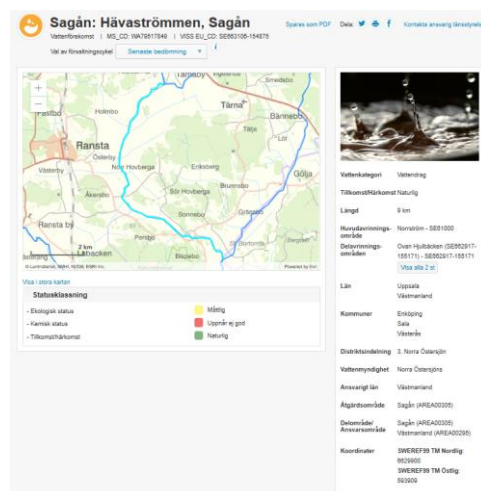
Figur 9 Planeringsunderlag för framtida Stationsväg inkl. parkering.



Figur 10. Avvattningsväg till recipient, Sagån

2.4 MILJÖ, EKOLOGISK STATUS (HÄNVISAS TILL MILJÖNHETEN SALA KOMMUN)

Recipienten för avrinningsområdet är Sagån som har sitt utlopp i Oxvfjärden i Mälaren. Den aktuella vattenförekomsten i VISS är "Sagån: Håvaströmmen", se Figur 11.



Figur 11. VISS Sagån: Håvaströmmen

3 Dagvattenflöden

3.1 BEFINTLIGT STATUS

Området är idag naturmark med gräs, jord på lerig mark.

Trög avvattning utifrån naturlig höjdsättning.

Stationsvägens diken leder gatu- och allmänt dagvatten söderut mot Lv.726.

Därefter letar sig vattnet till öppna diket, Kumla-Västerby S:1 för vidare transport till recipienten Sagån.

3.2 FÖRÄNDRING AV MARKANVÄNDNING OCH DESS PÅVERKAN

Ytan skall förändras från natur till parkering delvis. Man skall även ha möjlighet att i framtiden utveckla parkeringen mer.

Även angörande gångstråk från parkering till station, hållplats och bygdegård

kommer att anläggas över Ransta Nästas fastighet Österby 1:6.

Södra delen av området skall utformas för fördröjning av dagvatten.

Det har även framförts idéer att bygga om den angörande gatan, Stationsvägen.

Trafiksäkra med en GC-väg och nya busshållplatser på västra och norra delen om utredningsområdet.

Tydliggöra övergång från västra sidan till bygdegården/perrongen.

Skapa handikapps platser och cykelparkering i närhet bygdegården/perrongen.

I samband med dessa åtgärder kommer än en gång dagvattenfrågan lyftas.

Därför tas höjd redan nu för ovanstående förändringar.

3.3 BEFINTLIGT DAGVATTENFLÖDE

I denna utredning jämförs befintlig markanvändning med scenariot att utredningsområdet norra del omvandlas till parkering inkl. in/utfarter enligt arbetshandling.

Södra delen anges som NATUR och används för grönyta, samt möjliggör dagvattenfördröjning.

Markanvändningen i utredningsområdet har uppskattat utifrån ortofoto, databas, äldre handlingar samt vid platsbesök.

I dagsläget har hela ytan definierats till grönyta.

Flöden har valts att beräknats för 5/20-års regn med 10 minuters åtkomsttid. Detta är minimikrav på återkomsttid för regn vid fylld ledning för dimensionering av nya dagvattensystem enligt Svenskt Vatten P110 tabell 2.1.

För större återkomsttid (>100 år) faller ansvaret på kommunen att minimera konsekvenserna av de resulterande dagvattenflödena. Lösningarna är redan nu dimensionerade utifrån det kravet.



3.4 BERÄKNINGAR FÖRVÄNTAT DAGVATTENFLÖDE EFTER ÅTGÄRDER

Området ligger högre än befintliga bostäder väster om utredningsområdet. Viktig infrastruktur såsom gata, bostäder väster om och järnväg öster om området finns att beakta och att ta höjd för.

Dimensioneringen av dagvattenhanteringen kommer ske med ett val av högt säkerhetstänk. (Uppdimensionering)

Detta som skydd för ovan, samt osäkerheten med att parkeringsbehovet kan öka.

Tabell 1. Markanvändning och tillhörande avrinningskoefficienter för utredningsområdet, för befintligt och för framtida planer.

Förhållande	Avrinningskoefficient	Yta (m ²)	Red. Area (m ²)	
NUVARANDE				
Grönyta	0,1	3 200	400	
TOTALT	0,1	3 200	400	
EFTER ETABLERING				
Grönyta	0,1	2 600	260	
Parkeringsyta (Asfalt)	0,9	600	540	
TOTALT	0,25	3 200	800	
FRAMTID TÄNK				
Grönyta	0,1	2 000	200	
Parkeringsyta (Asfalt)	0,9	1 200	1 080	
TOTALT	0,4	3 200	1 280	

*sammanvägd avrinningskoefficient för utredningsområdet (Grön yta avrundas nedåt för säkerhet.)

Den framtida markanvändningen har en högre sammanvägd avrinningskoefficient än dagens förhållanden (0,25/0,4 relativt 0,1 Tabell 1).

Detta innebär att den framtida markanvändningen genererar en större mängd dagvatten än om park-scenariot hade bibehållits som idag.

Därför att vi redan nu fastställer dagvattenlösningar och väl dimensionerade, byggbara lösningar för helheten.

4 Behov av fördröjningsvolymer

4.1 BERÄKNADE VOLYM FÖRÄNDRINGAR

Vi använder beräkning av dimensionerade flöden enligt den rationella metoden ekvation 4-2. (Svenskt Vatten, 2016)

$$Q_{\text{dim}} = A * \varphi * i$$

Q_{dim}	Dimensionerande flöden i l/s
A	Arean i ha
φ	Avrinningskoefficient
i	Regnintensitet i l/s, ha

4.2 REGNINTENSITET

Regnintensitet har beräknats enligt Dahlströms formel (Svenskt Vatten, 2016) med en återkomsttid på 5 och 20 år. Den lägsta rekommenderade regnvaraktigheten på 10 minuter har använts i beräkningen.

Återkomsttid	Regnintensitet (l/s ha)
5 år	181,3
20 år	286,6

För den planerade markanvändningen har även en klimatfaktor på 1,25 använts för att ta hänsyn till större nederbördsmängder i ett framtida förändrat klimat. Rinntiden av 10 minuter har använts vid samtliga beräkningar.

4.3 FLÖDESBERÄKNING

Flöden som uppkommer vid 5- respektive 20-årsregn vid befintlig markanvändning är ca 8 l/s, respektive ca 12 l/s.

Vid den planerade exploatering av planområdet ökar andelen hårdgjorda ytor vilket medför en ökad flödesbelastning.

Beräkningar visar att flödena ökar (exploatering/framtida tänk) till ca 19/29 l/s för 5-årsregn och till ca 30/47 l/s för 20-årsregn.

Markanvändning	Reducerad Area (ha _{red})	Flöde (l/s)	
		5 år	20 år
Befintlig	0,04	8	12
Planerad	0,08	19	29
Flödesökning		+138%	+142%
Framtida	0,13	30	47
Flödesökning		+275%	+292%

4.4 UTJÄMNINGSVOLYM

Den nödvändiga utjämningsvolymen för att säkerställa att utflödet av dagvatten från planområdet inte överstiger det befintliga dagvattenflödet vid ett 20-årsregn är en ökning på 17/35 l/s och innebär att en **fördröjningsvolym av ca 10/21 m³** bör anordnas för att hantera det tillkommande flödet.

4.5 EXTREMA REGN OCH SKYFALL

Vid extrema nederbörds mängder kommer dagvattensystemet att belastas hårt. När ledningar, diken och magasin är fyllda kommer dagvatten att flöda ytledes mot låg-punkterna i området och dess omgivning.

Ett 100-årsregn (488,8 l/s·ha +1,25 klimatkoefficient) genererar ökning till 30/61 l/s mot dagens markanvändning, vilket skulle behöva 18/37 m³ i fördröjningsvolym. Lite osäkerhet bedöms för rinn-/tömningstider men om man tänker 15 min istället för 10 min hamnar **fördröjningsvolym på ca 30/66 m³**.

Magasineringskapaciteten kan emellertid hanteras även med en genomtänkt höjdsättning, samt en bra utformning av avvattningsstråk planeras tidigt för att undvika skador på byggnader och egendom.

Då kommunen är beställare, utförare av projektet tas lösningar redan nu fram för att visa på byggbara lösningar och en hantering/tänk för extrem regn och skyfall.

Utredningen lyfter en helhetssyn för hela området och säkrar upp lösningar för att även kunna hantera de högre kraven och framtida klimatförändringar.

5 Åtgärdsförslag

5.1 GENERELLA ÅTGÄRDSFÖRSLAG

Åtgärdsförslagen i första hand innebär en tidig höjdsättning utifrån de höjder som angränsar till området. Att göra en grov schablonsangiven höjdsättning för området.

Därtill fördröja dagvattnet genom öppna tröga lösningar, samt en större fördröjningsåtgärd innan dagvattnet lämnar området innebär en bättre, samlad kontrollpunkt som man i efterhand kan vid behov även justera avledningen som i detta fall skall vara mindre och renare än i dagsläget till recipient.

5.2 PLANERADE ÅTGÄRDSFÖRSLAG ATT UTFÖRA NU

Parkeringsytan förbereds med en direkt dagvattenhantering mellan Stationsvägen och parkeringen genom höjdsättning. Dikeshantering i trög avrinning.

Intag genom förhöjd kupolbrunn (6) till vidare avledning i gemensamt dikeslösning för Stationsvägen och angörande ytor enligt bifogat principförslag.

Norra dikeslösningarna kan hantera ca 7 m³ i makadamlagret.

Övre laget utformas som svack funktion gatuvatten.

66-7 ger behov fördröjning ytterligare 59 m³

Därefter samlas dagvattnet upp i en **större fördröjningsyta**. (5)

Föreslagen med inlopp på 48,00 och utlopp genom förhöjd kupolbrunn på 49,50. (4)

Skulle innebära höjdskillnad på 1,5 m och anpassningsbar volym utifrån vad man vill hantera.

Föreslaget en hantering på 80-90 m³ med svaga släntlutningar och för skötsel.

Förhöjda kanter för säkerhetsskydd till järnväg, gata och angörande privat fastighet.

59-80 ger oss ett tillskott på ca 20 m³ att hantera i denna lösning

Ser det som en extra säkerhet, alternativt att man minskar utformningen.

OBS att tänka på är att vi ej skall öka belastningen i utsläppspunkten, samt bygga bort översvämningen söderut mot Lv.726.

Vidare leds utloppet förbi privata fastigheterna Österby 1:70, Kumla-Västerby 1:25

Södra dikeslösningen kan hantera ytterligare ca 9 m³ i makadamlagret.

Samma princip som i norra lösningarna och finns möjlighet för ev. revideringar utifrån behov.

Behovet blir utifrån funktionsval damm lösningen

Ser detta mer som traditionellt vägdikey och ledning av dagvattnet

Samlas upp vid kupolbrunn (2) för traditionellt ledningsnät ner till släppunkten (1)

5.3 SAMMANFATTNING OCH KOMMENTAR

Sammanfattningsvis kan utformningen av fördröjningsytan (5) gestaltas och utformas volymmässigt utifrån vad man vill med området.

Viktigt att man ser helheten.

Även att en större utredning för VA-situationen inom angränsande område bör göras för att belysa dagvattenbehovet än mer.

Stationsvägens fortsatta utveckling och tänk bör vara med i hur man tänker sig ytorna.

OBS att tänka på är Stationsvägens avvattning tillkommer beroende på dess utformning. Uppskattad yta av $\frac{1}{2}$ körbanan är 0,1 ha och skulle vid 100 års flöde generera ett flöde 61,1 l/s och fördröjningsvolym 10 min hamna på ca 40 m³. Detta flöde är egentligen ingen förändring mot idag, men belyser kravökningen med klimatfaktor för framtida förändrade väder. Idag rinner delar av dagvattnet bara av och samlas upp mot Lv.726 och miljöstation i en översvämningssyta.



Figur 12 19-03-03

6 Förslag på konkreta och byggbara fördröjningsåtgärder

Beskrivning utifrån kap. 5.2 anges generellt genom beskrivande höjdsättning:

SE BIFOGAD HÖJDRTNING (Bilaga 1)

Beskrivning utifrån kap. 5.2 på föreslagna byggbara fördröjningsåtgärder, samt beskrivning av dagvattenssystemets avlednings principer:

SE BIFOGAD PRINCIPHANDLING (Bilaga 2)

7 Referenser

GEOSECMA For ArcGIS Sala Kommun
Kartunderlag, va-data m.m.

Svenskt Vatten, 2016, *Avledning av dag-, drän- och spillvatten – Funktionskrav, hydraulisk dimensionering och utformning av allmänna avloppssystem*. Publikation P110.

Svensk Vatten, (2011), *Hållbar dag- och dränvattenhantering – Råd vid planering och utformning*. Publikation P105

Sveriges geologiska undersökning, 2019. Kartvisaren, tillgänglig online:

<https://apps.sgu.se/kartvisare/>

Hämtad: 2019-12-04

Vatteninformationssystem Sverige VISS Vattenkartan, tillgänglig online:

<https://viss.lansstyrelsen.se/Maps.aspx>

Hämtad: 2019-12-06

WebbGIS Västmanlands län, tillgänglig online:

<https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=7807aac2ab547798a2918cf2433c0f3>

Hämtad: 2019-12-06

Platsbesök

Arkiv Sala kommun

Detaljplan för
Ransta pendlarparkering

Sala kommun, Västmanlands län
Standardförfarande

UTLÅTANDE

Detaljplan för Ransta pendlarparkering har under tiden 2021-04-26 till och med 2020-05-23 (4 veckor) varit utsänd för granskning till berörda fastighetsägare, myndigheter, kommunala förvaltningar m fl. Under denna tid fanns detaljplaneförslaget även tillgängligt i Kommunhusets entré.

Här nedan följer en sammanfattning av inkomna synpunkter. Plan- och utvecklingsenhetens eventuella kommentarer redovisas i kursiv stil.

REMISSINSTANS	ANMÄRKNING
1 Lantmäteriet	Synpunkter på plan- och genomförandebeskrivning och plankarta.
2 Trafikverket	Ingen erinran.
3 Räddningstjänsten Sala-Heby	Synpunkter på avsaknad av skyddsavstånd i plankarta samt en ottydlighet gällande lövträden.
4 Bygg- och miljönämnden	Poängterar vikten av att anmäla dagvattenanläggning samt sanering innan exploatering.
5 Vafab Miljö	Ingen erinran.
6 Skanova	Ingen erinran
7 SPF Seniorerna Sala	Önskar tillgänglighetsanpassad parkeringsplats
8 Sala-Heby Energi, avd. värme	Ingen erinran
9 Vattenfall	Poängterar vikten att informera Vattenfall om deras ledningar påverkas av planförslaget.
10 Länsstyrelsen	Synpunkter gällande skyddsåtgärder, trädallén och dagvattenhantering.

1. Lantmäteriet

Lantmäteriet har lämnat synpunkter på att det inte är angivet vilken skala plankartan är gjord i samt en saknad av vilket utskriftsformat som ska användas för att skalan ska stämma.

Lantmäteriet framför synpunkter på att det bör tydliggöras vad som sker med tidigare gällande detaljplaner och vad konsekvenserna av planläggningen blir.

Kommentarer:

Plankartan har kompletterats med skala och utskriftsformat.

Plan- och genomförandebeskrivningen har tydliggjorts gällande konsekvenser av gällande detaljplaner för området.

2. Trafikverket

Ingen erinran.

3. Räddningstjänsten Sala-Heby

Räddningstjänsten har lämnat synpunkter på att skyddsavståndet bör tydliggöras i plankartan samt att de lövträd som finns planterade bör markeras/tydliggöras.

Brandposter finns inte längs Stationsvägen vilket kan medföra en något fördröjd släckinsats.

Kommentarer:

Skyddsavståndet är redan tydliggjort då Natur är den enda användningen inom 15 meter från järnvägens spårmit, ytterligare planbestämmelser anses överflödigt. Lövträden är inmätta och finns nu med i plankartan.

Plan- och utvecklingsenheten noterar påpekandet gällande avstånd till närmaste brandpost.

4. Bygg- och miljönämnden

Nämnden poängterar vikten av att anmäla dagvattenanläggning samt att en anmälan om sanering ska skickas in till miljöenheten innan exploatering.

Kommentarer:

Noterat.

5. Vafab Miljö

Ingen erinran.

Kommentarer:

Noterat.

6. Skanova

Skanova har inget att erinra mot detaljplanen. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden bekostar den.

Kommentarer:

Noterat.

7. SPF Seniorerna Sala

Föreningen framför synpunkten att tillgänglighetsanpassad parkeringsplats ska finnas så nära stationshuset som möjligt.

Kommentarer:

Detaljplanen omöjliggör inte att planera för tillgänglighetsanpassade parkeringsplatser inom ytan avsedd för parkering. Detaljplanen styr heller inte var tillgänglighetsanpassade parkeringsplatser placeras.

8. Sala-Heby Energi, avdelning värme

Ingen erinran

Kommentarer:

Noterat.

9. Vattenfall

Vattenfall informerar om att en eventuell flytt/förändring av befintliga elnätansläggningar utförs av Vattenfall, men bekostas av exploatören.

Kommentarer:

Noterat.

10. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen i plankartan säkerställt avståndet från spårmit till parkeringsplatserna. Länsstyrelsen vidhåller att detta bör säkerställas och att skyddsåtgärder mot farliga vätskor som kan rinna in på parkeringsplatsen bör säkerställas i plankartan.

Länsstyrelsen tycker det är önskvärt att spara den trädallé som finns inom planområdet även om den inte är biotopskyddad. De justeringar som gjorts i plankartan bedöms vara tillräckliga för att skydda träden.

Länsstyrelsen anser att planbeskrivning bör utvecklas så att det tydligt framgår hur dagvattenflödena hanteras inom planområdet.

Kommentarer:

Plankartan har kompletterats med illustrerade höjder som visar att ett dike kommer anläggas högre än plattformen längs järnvägen.

Plan- och genomförandebeskrivningen har tydliggjorts gällande dagvattenhanteringen och hur flödena hanteras inom planområdet.

Slutsats inför beslut

Med hänvisning till ovanstående synpunkter och föreslagna åtgärder i form av ändringar och kompletteringar i planhandlingarna föreslås detaljplanen för Ransta pendlarparkering kunna godkännas och antas.

Förslag till beslut

att

föreslå Kommunstyrelsen att godkänna utlåtandet och detaljplanen för Ransta pendlarparkering, samt överlämna detaljplanen till Kommunfullmäktige för antagande.

Martin Röjestål
Planarkitekt

Lars Wedlin
Samhällsbyggnadschef