

Tjänsteställe
Falun kommun
Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen
Hållbarhet och planering

Datum
2021-11-30

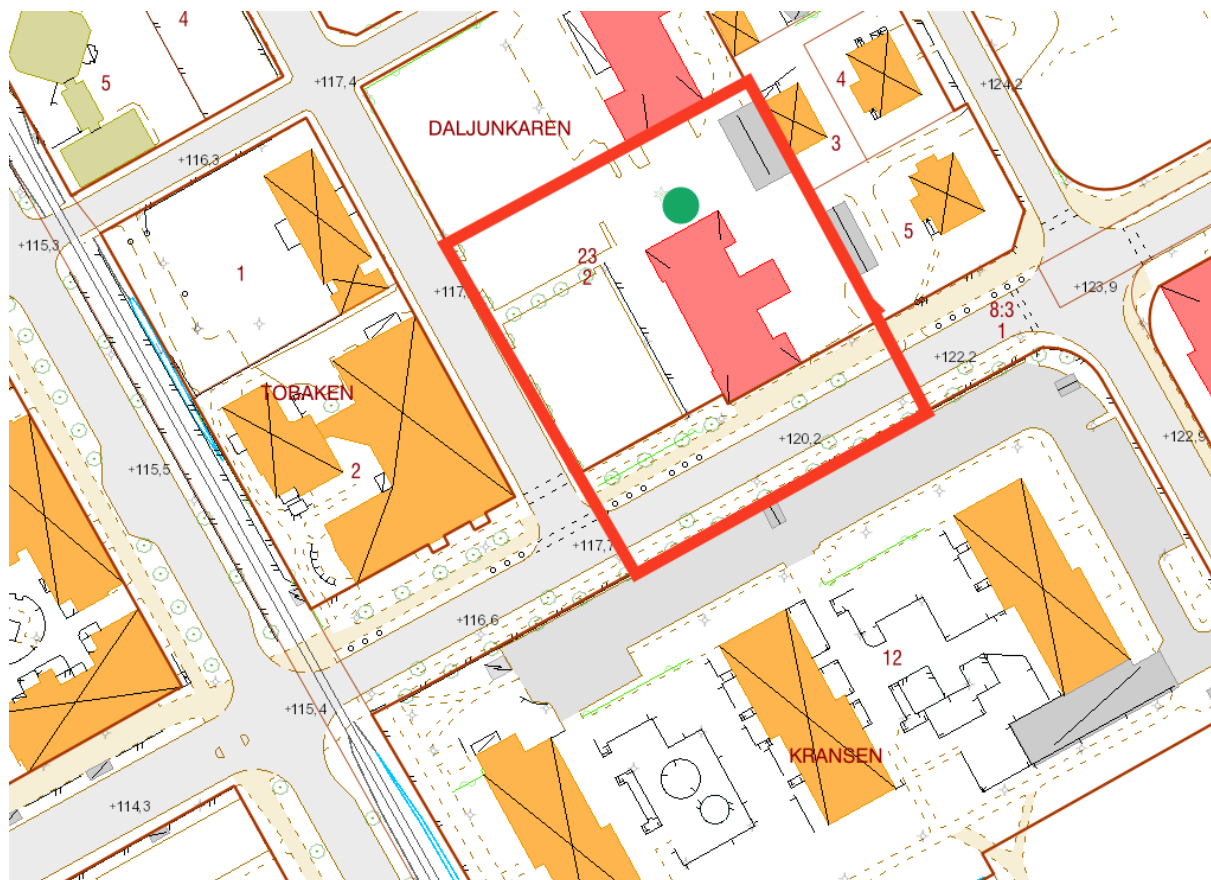
Ärendenr
MSN0142/21

Handläggare
Planarkitekt Hannah Wright
Telefon: 023-830 00
E-post: kontaktcenter@falun.se

Risakanalys för Detaljplan för tillbyggnad av Valhalla vid Daljunkaregatan

Syfte och områdesbeskrivning

Falun kommun håller på att ta fram en ny detaljplan för tillbyggnad av Valhalla vid Daljunkaregatan. Cirka 60 meter sydväst om planområdet passerar Grycksbobanan som är en trafikerad järnväg, även om den i dagsläget endast sporadiskt trafikeras av museitrafik. Alla järnvägar är transportleder för farligt gods, vilket innebär att farligt gods kan komma att fraktas på Grycksbobanan i framtiden. Därför tas denna riskanalys fram som en del av detaljplanearbetet.



Ovan: Ungefärligt planområde markerat strax nordost om Grycksbobanan. Grön cirkel visar ungefärlig placering av planerat tillgänglighetsanpassat trapphus.

Befintliga byggnader inom planområdet ligger som närmast cirka 90 meter från Grycksbobanan. Utöver de befintliga byggnaderna planeras en tillbyggnad i form av ett trapphus som ska placeras i anslutning till huvudbyggnadens norra fasad. Den planerade användningen av byggnaden är kontor och möteslokaler, inklusive en större möteslokal som ska kunna användas för till exempel regionfullmäktige.

Bebyggelsen inom planområdet ligger i markplan på cirka +120 m ö.h., medan Grycksbobanan i denna del av staden är belägen på cirka +115 m ö.h. Detta innebär att bebyggelsens markplan är lokaliserad cirka 5 meter över Grycksbobanan.

Riktlinjer

Enligt den vägledning som Länsstyrelsen i Dalarnas län har tagit fram för planläggning intill transportleder för farligt gods ska en riskhanteringsprocess genomföras när detaljplaner tas fram inom 150 meter från en led med farligt gods.

NÄRMRE ÄN 30 METER	30-70 METER	70-150 METER	ÖVER 150 METER
Odlingar	Bilservice	Bostäder i högst 2 plan	Bostäder i mer än 2 plan
Trafikytor	Industrier	Mindre samlingslokaler	Vård
Ytparkeringar	Mindre handel	Handel	Kontor i flera plan
Friluftsområden	Tekniska anläggningar	Mindre kontor (inte hotell)	Hotell
	Övrig parkering	Kultur- och idrottsanläggningar utan betydande åskådarplats	Skolor
	Lager		Större samlingslokaler
			Kultur- och idrottsanläggningar med betydande åskådarplats

Ovan: Urklipp ur Länsstyrelsen vägledning för farligt gods som visar markanvändning som normalt kan planeras utan särskild riskhantering inom visst avstånd från väg/rälskant.

Planområdet ligger inom 150 meter från Grycksbobanan och planerad markanvändning är av sådan karaktär att den normalt sett inte kan planeras utan att särskild riskhanteringsprocess utförs. Därför görs denna riskanalys för att utvärdera vilka risker som finns och om dessa kan betraktas som godtagbara.

Riskidentifiering och analys

Grycksbobanan går från Falun C till en lastplats vid Arctic Paper i Grycksbo. Den var trafikerad med kommersiell godstrafik senast under åren 2003–2008. Inför trafikeringen gjordes en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt vilken sträckan får användas för två tåg, tur och retur, dagligen. Hastigheten får vara högst 30 km/h genom staden och varje tåg får vara högst 14 vagnar långt, dvs cirka 240 meter. Om det i framtiden uppstår önskemål om en ändrad trafiksituation, som åter gör det aktuellt med godstransporter på Grycksbobanan, måste en ny MKB göras. Trafiken sker med så kallad bandisposition vilket innebär att bara ett tåg kan befinna sig på banan samtidigt.

Enlig MKBn transporterades inga farliga ämnen på Grycksbobanan då den under perioden 2003–2008 användes för godstransporter. Vid en upphandling av godstransporter som bruket gjorde blev det billigare med lastbilstransporter varför godstrafiken upphörde. Ändras de ekonomiska förutsättningarna kan transporterna på järnväg återupptas.

Enligt uppgifter från Arctic Paper 2016 tar de endast emot mindre mängder av ämnen som

klassas som farligt gods. De stora volymer som fraktas till och från bruket är papper, pappersmassa, latex, lera och krita. Inget av dessa ämnen är brandfarligt eller utgör risk om de fraktas genom bostadsmiljöer. Latex kan dock orsaka föroreningar i grundvatten och mark. Företagets införsel av riskämnen och kemikalier (svavelsyra, lut, polyaluminiumklorid) är små och de lokala lagerutrymmena är en begräsning för hur stora mängder de tar in. Transporter med lastbil är mer flexibelt och är därför det mest lämpliga transportsättet för dessa varor. Då det rör sig om så små mängder är det inte troligt att de styrs om till tågtransporter i framtiden.

Längs Grycksbobanans sträckning genom staden ligger ett stort antal bostadshus samt en förskola och en grundskola med fasad mindre än 30 meter från järnvägsspåret. Minsta avstånd till bostadshus är så lite som 10 meter och till en förskola 17 meter. Det är därmed andra platser längs spårsträckningen, utanför det aktuella planområdet, som kommer att vara dimensionerande för möjligheten att utöka trafiken på Grycksbobanan.

Sannolikheten för olika typer av olyckor bedöms i denna analys utifrån framtida scenarion där Grycksbobanan trafikeras enligt befintlig MKB. Med den trafik som tillåts enligt MKBn bedöms sannolikheten för olyckor vara låg generellt och risken för en olycka med farligt gods bedöms som obefintlig då sådana transporter inte är aktuella på spårsträckningen. Sannolikheten för en förändring av dessa förutsättningar är låg på grund av Grycksbobanans korta sträckning.

Räddningstjänstens insatsmöjlighet (närhet till och åtkomstmöjligheter) är av betydelse för att minska konsekvenserna av en olycka med farlig gods. Vid planområdet är räddningstjänstens åtkomst god och insatstiden är mindre än 10 minuter.

Den mest sannolika olyckan är en plankorsningsolycka i korsningen mellan Grycksbobanan och Svärdsjögatan eftersom denna typ av olycka beräknas ske betydligt oftare än andra typer av olyckor. Den låga hastigheten på sträckan, i kombination med marklutningen där planområdet ligger högre än järnvägen, gör att det är låg sannolikhet att en plankorsningsolycka kommer att medföra konsekvenser för bebyggelsen inom planområdet.

En annan möjlig typ av olycka är en urspårning. Vid en urspårning hamnar vagnarna nästan alltid inom en vagnslängd från banan men omgivningens utformning spelar också in. I de fall där järnvägen ligger i samma nivå som omgivningen har ett tåg i 30 km/h ett vinkelrätt skadeavstånd om 6 m. Vid en urspårning i 30 km/h är den vanligaste händelsen att vagnen stannar upprätt. De tågagnar som används för att frakta farligt gods är utformade för att klara att välta i betydligt högre farter, utan att gå sönder. Det är därför inte sannolikt att en urspårad tågagn skadar byggnader inom planområdet.

Tåg på Grycksbobanan framförs i låg hastighet och nuvarande MKB redovisas få turer per dag. Det är låg sannolikhet att det i framtiden kommer att transporteras farligt gods på banan. Hastigheten på banan är låg och risken för att byggnader och utemiljö inom planområdet ska påverkas av urspårade vagnar är låg.

Riskvärdering

Riskerna för att en olycka ska ske på Grycksbobanan har utretts i flera detaljplaner under de senaste åren. I flertalet av dessa detaljplaner har risken för bebyggelse med känsligare användningar bedömts som godtagbar på ett mindre avstånd från järnvägen än i den nu aktuella detaljplanen.

I det osannolika fall att byggnaden skulle behöva utrymmas i samband med en olycka på

Grycksbobanan så finns möjlighet till utrymning i trapphus som vetter mot nordost, dvs. bort från Grycksbobanan. Även tillbyggnaden av tillgänglighetsanpassat trapphus kommer sannolikt att ha en utgång som vetter mot nordöst. Det tillgänglighetsanpassade trapphuset ligger också i ett skyddat läge där befintlig bebyggelse ligger som en barriär mellan planområdet och järnvägen.

Detaljplanen kommer inte heller att medge huvudbyggnad på ett avstånd närmare än cirka 90 meter från järnvägen. Den tillkommande bebyggelsen som detaljplanen kommer att medge är begränsad till en mindre tillbyggnad till befintlig byggnad.

Slutsats

Riskerna på Grycksbobanan bedöms vara acceptabla för planområdet utan ytterligare åtgärd.