

PL 389

Detaljplan för

fastigheten Hushagen 2:3 m.m. (Köpings station)

Köpings tätort, Köpings kommun



Köpings järnvägsstation

Stadsarkitektkontoret juli 2013

Upprättad 2014-01-15 Reviderad 2014-03-19

Laga kraft 2014-06-24

Innehåll

1	PLANBESKRIVNING	3
1.1	PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG	3
1.1.1	Revidering.....	3
1.1.2	Sammanfattande lämplighetsbedömning	3
1.2	HANDLINGAR	4
1.2.1	Planprogram.....	4
1.2.2	Miljöbedömning.....	4
1.3	PLANDATA	5
1.3.1	Läge och areal	5
1.3.2	Markägförhållanden inom planområdet.....	5
1.4	TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN.....	5
1.4.1	Riksintrasse.....	5
1.4.2	Översiktsplan	5
1.4.3	Detaljplan.....	6
1.4.4	Kommunala beslut i övrigt.....	6
1.5	FÖRUTSÄTTNINGAR	7
1.5.1	Natur och vegetation.....	7
1.5.2	Geotekniska förutsättningar	7
1.5.3	Förorenad mark	8
1.5.4	Fornlämningar	8
1.5.5	Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.....	8
1.5.6	Övriga byggnader.....	10
1.6	FÖRÄNDRINGAR	10
1.6.1	Järnvägsstationen.....	10
1.6.2	Friytor.....	11
1.6.3	Trafik.....	11
1.6.4	Störningar	12
1.6.5	Inverkan på miljön.....	18
1.6.6	Tillgänglighet	18
1.6.7	Trygghet.....	18
1.6.8	Klimatpåverkan	19
1.7	TEKNISKA ANLÄGGNINGAR	19
1.7.1	Elförsörjning	19
1.7.2	Teleledningar	19
1.7.3	Fjärrvärme.....	19
1.7.4	Vatten och avlopp.....	19
1.7.5	Avfallshantering	19
1.8	ADMINISTRATIVA FRÅGOR	19
1.8.1	Handläggning	19
1.8.2	Fastighetsbildning	19
1.8.3	Genomförandetid.....	20
1.8.4	Upphävande av strandskydd.....	20
1.8.5	Ekonomiska frågor	20
1.8.6	Medverkande i planarbete och genomförande.....	20
1.9	PLANKARTA	21
1.10	ILLUSTRATIONSKARTA.....	21
1.11	PLANBESTÄMMELSER.....	22

1 PLANBESKRIVNING

1.1 PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med planförslaget är att pröva om det är möjligt att använda övervåningen på järnvägsstationen som hotell, kontor och andra s.k. centrumverksamheter.

1.1.1 Revidering

Två ändringar i planförslaget har gjorts efter granskningen:

Strandskydd

Eftersom marken på Köpingsåns norra sida var detaljplanelagd innan det allmänna strandskyddet infördes i lagstiftningen 1975 gäller inte strandskydd inom området. Större delen av fastigheten Hushagen 2:3 ligger inom 100 meter från Köpingsån. Enligt bestämmelserna i miljöbalken 7 kap. 18 § g (MB 1998:808) kommer strandskydd att gälla när en ny detaljplan ersätter en äldre detaljplan om det inte upphävs.

Detaljplanen påverkar inte allmänhetens möjligheter att vistas vid stranden och innebär heller ingen förändring för växt- och djurlivet i området. Strandskyddet kan därför upphävas inom planområdet. För upphävande måste något eller några av de särskilda skäl som anges i miljöbalken 7 kap. 18 § c (MB 1998:808) uppfyllas. För fastigheten Hushagen 2:3 gäller att:

- Fastigheten har redan tagits i anspråk på ett sätt som gör att den saknar betydelse för strandskyddets syften (miljöbalken 7 kap. 18 § c 1 punkten).
- Fastigheten är väl avskild från området närmast strandlinjen genom en järnväg (miljöbalken 7 kap. 18 § c 2 punkten).

Strandskyddet kan upphävas genom en planbestämmelse enligt plan- och bygglagen 4 kap. 17 § (PBL 2010:900). En ny planbestämmelse införs:
Strandskyddet är upphävt inom planområdet.

Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus

Folkhälsomyndigheten övertog vissa av Socialstyrelsens uppgifter från januari 2014, bl.a. avseende miljöns påverkan på hälsan. Socialstyrelsens allmänna råd SOFS 2005:6 har därför ersatts av FoHMFS 2014:13. Innehållet i de allmänna råden har inte ändrats.

Texten i avsnittet *1.6.4 Störningar; Buller förutsättningar* har uppdaterats.

1.1.2 Sammanfattande lämplighetsbedömning

Den sammanfattande bedömningen är att järnvägsstationens övervåning kan användas som hotell trots att det är utsatt för bullerstörningar nattetid från tågtrafiken. De mätningar och beräkningar som genomförts indikerar att nivå C enligt Svensk Standard SS 25268:2007 kan klaras genom åtgärder som inte minskar byggnadens kulturhistoriska värden. Skälen för bedömningen är i huvudsak:

- Järnvägsstationen är en kulturhistoriskt värdefull byggnad där ett lämpligt användningssätt måste sökas om det ska vara möjligt att bevara byggnaden för framtiden. Åtgärder som förvanskar det yttre utseendet avseende

fönster och fasader kan inte accepteras. Eventuella åtgärder för att förbättra ljudisoleringen måste göras på insidan.

- Ljudklass C enligt Svensk Standard SS 25268:2007 *Byggakustik – Ljudklassning av utrymmen i byggnader – Vårdlokaler, undervisningslokaler, dag- och fritidshem, kontor och hotell* är den miniminivå som uppfyller Boverkets föreskrifter i BBR 20. Det innebär att dimensionerande ljudnivå från trafik och andra yttre ljudkällor ska vara högst 30 dBA ekvivalentnivå respektive 45 dBA maximalvärde nattetid. Tabellvärdena får inte överskridas oftare än 5 gånger per årsmedelnatt i utrymme för sömn och vila.
- Bedömningen är att ljudklass C har uppnåtts i hotellrum nr 2 och genom motsvarande åtgärder kan uppnås i övriga hotellrum. Innan permanent bygglov kan lämnas måste åtgärder vidtas så att ljudklass C enligt Svensk Standard uppnås.

Under rubriken *1.6.4 Störningar* på sidan 12 redovisas gällande bestämmelser, genomförda utredningar och övriga uppgifter som utgör grund för bedömningen.

1.2 HANDLINGAR

Detaljplanen handläggs med normalt planförfarande enligt bestämmelserna i 5 kap. plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Planförslaget består av följande handlingar

- Planbeskrivning
- Plankarta med planbestämmelser och illustration
- Fastighetsförteckning
- Samrådsredogörelse
- Trafikbulerutredning för Köpings station, ÅF Infrastructure AB, Stockholm 2014-01-14 (uppdragsnummer 590549).
- Granskningsutlåtande

1.2.1 Planprogram

Något planprogram enligt 5 kap. 10 § PBL bedöms inte vara nödvändigt.

1.2.2 Miljöbedömning

Enligt 4 kap. 34 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900) ska en miljöbedömning göras i planärenden om detaljplanens genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas (6 kap 11 § andra stycket miljöbalken). Först ska en behovsbedömning göras för att pröva om en miljöbedömning behövs.

Behovsbedömning

Planförslaget bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan. En miljöbedömning behöver därför inte göras.

Motivering

En ändring av ändamålet för fastigheten från enbart järnvägsstation till att även omfatta hotellverksamhet eller kontor kommer inte att påverka miljön negativt.

1.3 PLANDATA

1.3.1 Läge och areal

Planområdet omfattar den del av PL 323 som betecknats som järnvägsstation, dvs. fastigheten Hushagen 2:3 (Köpings station) samt en liten del av Hushagen 1:1 där det finns en byggnad som tidigare fungerade som kiosk men som nu används för teknikändamål.

Planområdet ligger i södra delen av Köpings tätort mellan Järnvägsgatan och Köpingsån och omfattar ca 1 500 m².

1.3.2 Markägoförhållanden inom planområdet

Fastigheten Hushagen 2:3 (stationsbyggnaden) ägs av Jernhusen Stationer AB, Stockholm. Hushagen 1:1 (övriga ytor inom Resecentrum, parkeringar m.m.) ägs av Köpings kommun. Angränsande fastighet (järnvägsspåren) är Hushagen 2:1 som ägs av Staten Trafikverket.

1.4 TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

1.4.1 Riksintresse

Järnvägen förbi Köping är utpekad som riksintresse av Trafikverket, vilket innebär att området ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar.

1.4.2 Översiktsplan

Den kommunomfattande översiktsplanen för Köpings kommun antogs av kommunfullmäktige den 24 september 2012. I översiktsplanen anges att riksintresset ska skyddas, men i övrigt redovisas inte några ställningstaganden för området kring järnvägsstationen annat än att området utgör tätortsbebyggelse.

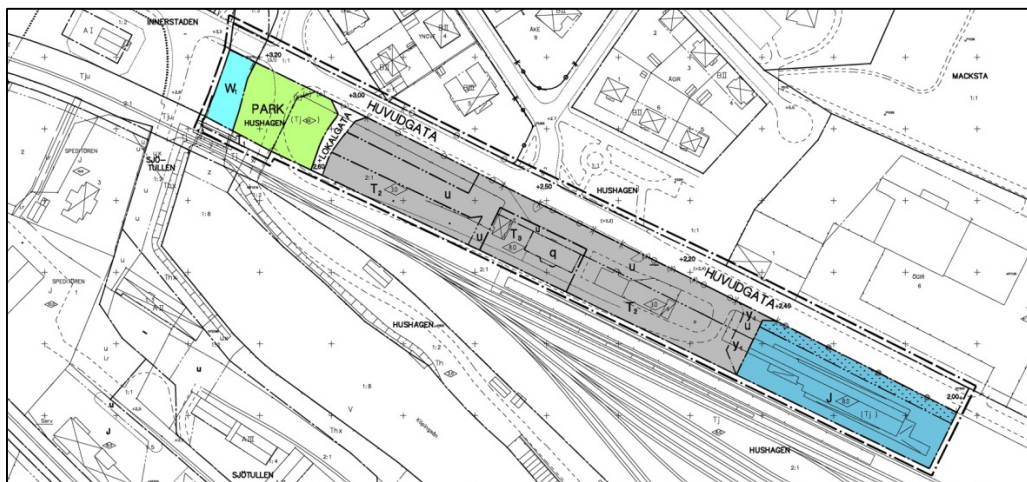


Köpings järnvägsstation

Stadsarkitektkontoret juli 2013

1.4.3 Detaljplan

För området gäller PL 323, som vann laga kraft 1996-03-25.



Gällande detaljplan PL 323. Teckenförklaring: T_2 = Resecentrum, T_3 = Järnvägsstation, J = Industri, q = särskilt värdefull byggnad

1.4.4 Kommunala beslut i övrigt

Bygglov

Miljö- och byggnadsnämnden lämnade 2011-09-12 bygglov för ombyggnad av kontorslokaler till rumsuthyrning. Beslutet överklagades av Trafikverket såsom fastighetsägare och verksamhetsutövare på den angränsande fastigheten Hushagen 2:1. Trafikverket hävdade att bygglovet inte är lämpligt då det dels strider mot gällande detaljplan och dels att det inte säkerställer att gällande bullerriktvärden kommer att innehållas.

Länsstyrelsen beslutade 2012-08-30 att upphäva bygglovet eftersom det bedömdes strida mot gällande planbestämmelser. Länsstyrelsen gjorde vid detta tillfälle inte någon bedömning av om bygglovet strider mot de allmänna lämplighetskraven som följer av 2 kap. PBL och de krav på en byggnads utformning och tekniska egenskaper som följer av bestämmelserna i 8 kap. PBL.

Länsstyrelsens beslut överklagades till mark- och miljödomstolen (MMD), som 2013-02-12 avslög överklagandet. Mark- och miljööverdomstolen (MÖD) beslutade 2013-04-10 att inte bevilja prövningstillstånd, vilket innebär att länsstyrelsens beslut 2012-08-30 står fast.

Under tiden bygglovet prövades i MMD och MÖD pågick hotellverksamhet. Miljö- och byggnadsnämnden har vid två tillfällen lämnat interimistiskt slutbesked i avvaktan på domstolsbeslut.

Sedan MÖD avgjort ärendet saknade verksamheten bygglov och miljö- och byggnadsnämnden beslutade 2013-06-12 att förelägga nyttjanderättshavaren att avsluta hotellverksamheten. Föreläggandet är förenat med vite. Hotellet stängde 2013-07-12.

Miljö- och byggnadsnämnden meddelade 2013-08-02 tidsbegränsat bygglov för hotellverksamhet under 1 år. Trafikverket har meddelat att man godkänner det tidsbegränsade lovet. Hotellet har åter öppnat.

Beslut om planarbete

Kommunen beslutade 2013-06-25 att starta ett planarbete för att pröva om hotelländamål kan tillåtas i stationsbyggnaden.

1.5 FÖRUTSÄTTNINGAR

1.5.1 Natur och vegetation

Inom fastigheten finns endast anlagda planteringar i anslutning till byggnaden.

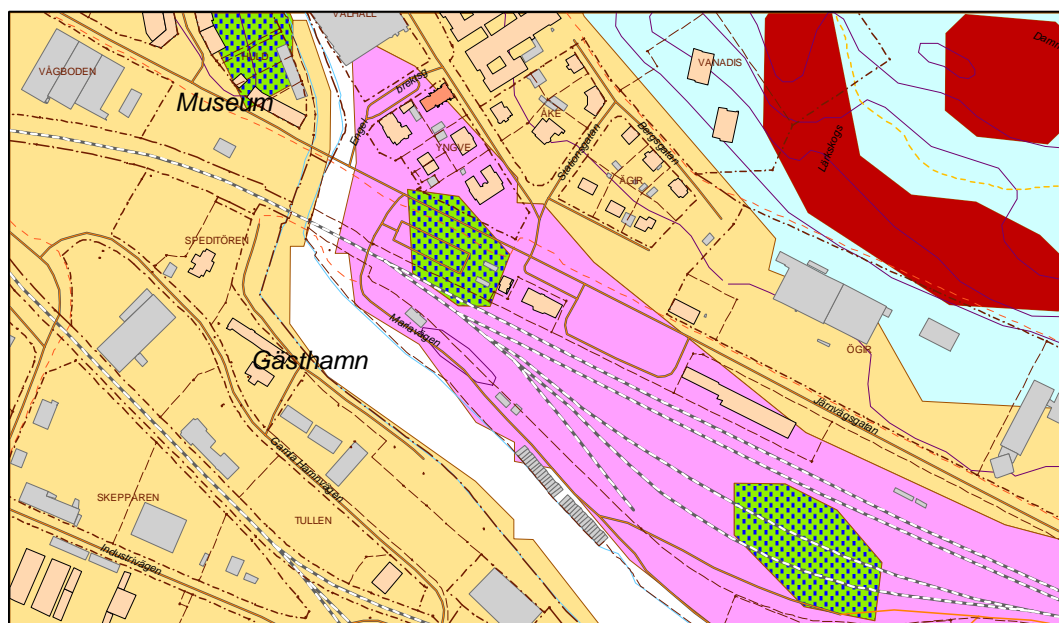
Som framgår av de nytagna fotografier som illustrerar planförslaget har en hel del sly och annan växtlighet tillåtits växa upp inom järnvägsområdet.

1.5.2 Geotekniska förutsättningar

Köpingsåsen (grön beteckning) passerar området. Utredningar har visat att vissa partier av åsen ligger ytligt medan gruset i andra avsnitt finns på djupare nivåer, bl.a. under Köpingsån.

Det är känt sedan tidigare utredningar att byggnaderna inom området med postglacial lera är utsatta för markvibrationer såväl från järnvägen som från tung trafik på Järnvägsgatan. Påverkan på de byggnader som finns inom områdena med ishavssediment och fluvialt sediment är sannolikt mindre påtaglig.

Planändringen innebär inte några åtgärder som påverkar belastningen på marken.



Utdrag ur jordartskartan(SGU): Grönt = Ishavssediment grovsilt – block, Rosa: Fluvialt sediment = ler –grus, Ljusbrunt; Postglacialt finkornigt sediment, postglacial lera, Rött: Berg i dagen, Ljusblått: Morän.

Radon

Ventilationssystemet godkändes vid funktionskontroll 2012-12-19.

1.5.3 Förorenad mark

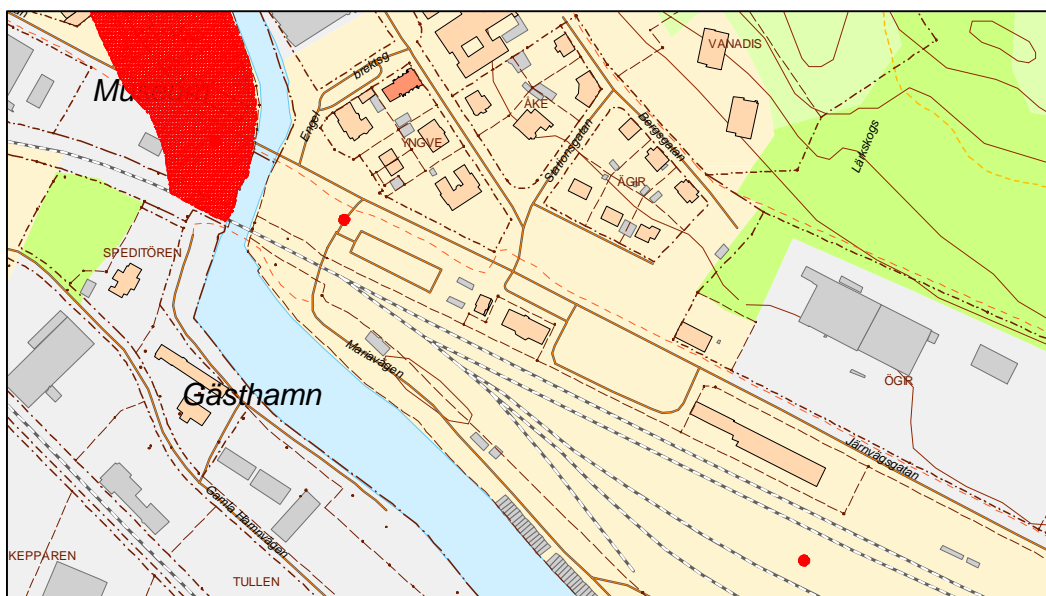
Norr om spårområdet bedöms det inte ha förekommit någon verksamhet som kan ha förorenat marken.

1.5.4 Fornlämningar

Köpings stadsområde är utpekad som *fast fornlämning med stadslager i Köpings innerstad* (Köping 148:1). Åtgärder inom fornlämningsområdet måste alltid föregås av en arkeologisk förundersökning och vanligen även fördjupade arkeologiska undersökningar.

Utanför Köpings stadsområde (det rödmarkerade området på kartan) fanns under medeltiden en tingshög (den röda punkten mellan ån och stationshuset anger ungefärligt läge) och befästningen Köpingshus. (Ungefärligt läge: den röda punkten på bangården.) Köpingshus är upphovet till namnet Hushagen. Borgen tros ha existerat från ca 1375 till 1434 då den förstördes under Engelbrekts uppror.

Inför byggandet av Resecentrum 1996 gjordes arkeologiska undersökningar vid Vågtorget där ny järnvägsbro skulle byggas och för parkeringsområdet väster om stationsbyggnaden. I området där tingshögen markerats gjordes inga fynd. Tingshögen schaktades bort på 1870-talet för att användas som banvallsfyllning på annat håll (RAÄ UV Uppsala Rapport 1996:31 *Tingshögen*). Det finns inget som tyder på att det finns kvar några lämningar inom planområdet.



Avgränsning (RAÄ) av fornlämning Köping 148:1.

1.5.5 Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Stockholm – Westerås – Bergslagens Järnväg

Järnvägen norr om Köpingsån byggdes ut under 1870-talet som en del i Stockholm-Westerås-Bergslagens Järnväg (SWB). Det första tåget mellan Köping och Västerås avgick 1874, men det dröjde till 1877 innan stationshuset började byggas. Arkitekter var bröderna Axel och Hjalmar Kumlien från Stockholm, som ritade många järnvägsstationer och andra byggnader ute i landet vid den här tiden. Några exempel i Köping med omgivning är en villa på Glasgatan 14 samt tillbyggnaden av herrgården i Kolsva och orangeriet där.

Köpings järnvägsstation

Stationshuset tillkom under järnvägsepokens tidiga år och är en typisk representant för de relativt enkla stationerna i trä som byggdes på 1870-talet. En hel del förändringar av fasader och planlösning har gjorts under åren. På bottenvåningen fanns biljett- och godsexpeditioner samt väntsalar, från början uppdelade i olika kategorier för första, andra och tredje klass. På övervåningen fanns stationschefens bostad och några rum för bokhållare. Senare minskades bostadsytan till förmån för kontorslokaler som användes av järnvägen. Tillbyggnaden av bottenvåningen åt söder för godshantering gjordes troligen i början av 1950-talet. Vid det här tillfället byttes troligen fönstren på övervåningen ut. De nedre bågarna fick då hela glas utan spröjsar. I väntsalen på bottenvåningen finns ett par äldre fönster kvar med spröjsar och beslag, men inte på sin ursprungliga plats i fasaden.



Järnvägsstationen, vykort, början av 1900-talet.

Tidigare fanns separata ytterdörrar för de olika funktionerna på bottenvåningen, men senare har en del av dessa ändrats till fönster. Likaså har utförandet av fönsterpartierna på båda våningarna ändrats vid flera tillfällen. Byggnaden har fortfarande samma panelsättning och tidstypiska uttryck men den nuvarande färgsättningen är varken ursprunglig eller tidstypisk. Av den svartvita bilden från 1900-talets början kan man utläsa att väggarna hade en betydligt mörkare färg än idag och detaljerna var målade i en avvikande, ändå mörkare färg.

Byggnaden värmdes upp av kakelugnar, men de finns inte kvar. Även på övervåningen har förändringar i planlösningen gjorts under åren.

Förslag till byggnadsminne

En byggnadsminnesförklaring (statligt byggnadsminne) av stationshuset diskuterades på 1990-talet men den genomfördes aldrig. Tillkomsten av järnvägen var av avgörande betydelse för industrins utveckling i Köping och stationshuset har ett betydande lokalhistoriskt intresse. Det är av stor vikt att byggnaden bevaras. För att det ska vara möjligt i ett längre perspektiv måste hela byggnaden kunna användas.

1.5.6 Övriga byggnader

F.d. stationskiosken

Kioskbyggnaden uppfördes på 1950-talet. Den används nu för teknikändamål.

1.6 FÖRÄNDRINGAR

1.6.1 Järnvägsstationen

Järnvägsstationens nuvarande användning och utseende

Stationshuset genomgick en genomgripande upprustning 1993. På bottenvåningen finns idag bl.a. väntrum, toaletter och en kiosk. Bottenvåningen har byggts om ett flertal gånger och det finns idag ingen likhet med den ursprungliga planlösningen. De äldre dörrpartierna har ersatts med fotocellsstyrda skjutdörrar i stål.

Övervåningen byggdes om år 2000 och hyrdes några år av Previa, ett företag som sysslar med företagshälsovård. Sedan 2011 finns Hotell Lilla Station i en del av lokalerna.

Området kring järnvägsstationen utgör Resecentrum och är en knutpunkt för såväl tågtrafik som regional och lokal busstrafik. Det är lätt att nå med bil, väl skyltat och har god tillgång till parkering i närområdet. Avståndet till Köpings centrum är ca 1 km. Mellan centrum och järnvägen finns flera restauranger, caféer, museistråket med flera museer och andra besöksmål.

Stationsbyggnaden fungerar inte som längre som järnvägsstation på samma sätt som förr. Biljettförsäljningen och godsmottagningen har upphört. Utrymmen för väntande resenärer och en liten kiosk finns dock kvar.

Eftersom övervåningen ursprungligen är byggd som bostad kan den lätt ändras till kontor eller för rumsuthyrning.

Hotell Lilla Station

Hotell Lilla Station har inretts på järnvägsstationens övervåning och öppnade år 2011. Det har 5 rum med sammanlagt 13 bäddar. Standarden är enkel med badrum och toalett i korridoren. Hotellet upptar en bruttoarea av ca 190 m². Övre planets totala bruttoarea är ca 300 m². De övriga utrymmena på övervåningen används inte för närvarande, men hotellägaren har önskemål om att utöka hotellet med ytterligare några rum. Maximalt kan ytterligare 3 rum inredas.

Ändamålsbeteckning för Hushagen 2:3

I den gällande detaljplanen PL 323 har fastigheten Hushagen 2:3 beteckningen $T_3 = \text{Järnvägsstation}$. Länsstyrelsen och högre instanser har vid prövning av det överklagade bygglov (se ovan) bedömt att hotell inte är förenligt med ändamålet *Järnvägsstation*.

Stationshuset ska även fortsättningsvis innehålla utrymmen för resenärer på bottenvåningen. Vem som ska svara för verksamheten i framtiden är inte klarlagt. Området omkring är i gällande detaljplan betecknat som $T_2 = \text{Resecentrum}$. Den lämpligaste planutformningen är att all mark runt järnvägsstationen och den f.d. kiosken också ges beteckningen $T_2 = \text{Resecentrum}$.

För själva stationsbyggnaden behövs en specialbestämmelse för trafikpassade verksamheter, men som också tillåter annan verksamhet. *C = Centrum* används för verksamheter som ska vara lätta att nå för många människor, t.ex. hotell. Ändamålet ändras från $T_3 = \text{Järnvägsstation}$ till $T_2C_1 = \text{Resecentrum och centrumverksamheter}$. *Hotell får inredas på övervåningen*. Eftersom huvudändamålet är $T_2 = \text{Resecentrum}$ bör inte specialbestämmelsen för byggnaden innebära något hinder vid framtida ändringar i fastighetsbildningen.

Skyddsbestämmelser

I PL 323 är stationshuset betecknad med $q = \text{Särskilt värdefull byggnad}$.

Följande skyddsbestämmelser föreslås nu för järnvägsstationen:

$q_1 = \text{Byggnaden får inte rivas}$.

$q_2 = \text{Fasaderna får inte förvanskas}$.

$q_3 = \text{Utvändigt underhåll ska ske med traditionella material och metoder}$.

Dessutom utökas bygglovsplikten så att bygglov krävs för varje förändring av utformningen eller färgen på fasader, tak och övriga byggnadsdetaljer.

1.6.2 Friytor

I närheten finns flera mindre parkområden, bl.a. Järnvägstorget och Vågtorget, med grönska och sittplatser. Planteringar och bänkar finns också öster om stationshuset vid busshållplatserna. Strövområdet Karlbergsskogen ligger ca 100 meter norr om stationen. Via den gamla järnvägsbron som nu är gångbro når man södra sidan av Köpingsån med restaurang, gästhamn m.m. Längre österut på Järnvägsgatan ligger Ögir, en musikrestaurang med lunchservering och kvällsevenemang.

1.6.3 Trafik

Biltrafik

Stationsbyggnaden angörs från Järnvägsgatan som ingår i tätortens huvudnät. Gatan belastas av en del tung trafik till/från industrierna i Norsa, bl.a. Tibnor. Ändhållplatsen för tätortens busstrafik finns öster om stationen.

Bullersituationen på Järnvägsgatan har bedömts i kommunala utredningar (Trafikplan, Hastighetsplan) som mindre tillfredsställande. Kommunen planerar för anpassning till det nya hastighetssystem som har lanserats i Sverige. Hastigheten på Järnvägsgatan kommer sannolikt att sänkas från 50 km/tim till 40 km/tim, vilket kan ha gynnsam effekt på bullret.

Järnvägsgatan är rekommenderad sekundär väg för farligt gods.



Stationen från Järnvägsgatan

Stadsarkitektkontoret juli 2013

Parkering

På fastigheten Hushagen 2:3 ryms ingen parkering. Hotellgäster med bil kan använda de allmänna parkeringarna inom kommunens fastighet Hushagen 1:1.

Gång- och cykeltrafik

Längs Järnvägsgatan finns en separat gång- och cykelväg till järnvägsstationen. Glasgatan har smala körfält och trottoarer. Där ryms inte någon separat gång- och cykelväg.

Kollektivtrafik

Resecentrum är Köpings centralpunkt för kollektivtrafiken.

1.6.4 Störningar

Buller, förutsättningar

Byggnadens läge

Stationsbyggnaden är utsatt för buller från vägtrafik på norra sidan och från järnvägstrafik på den södra. Byggnaden ligger ca 19 meter från kanten av det närmaste körfältet på Järnvägsgatan och ca 16 meter från det närmaste av de två genomfartsspåren (räknat från rälsen).

Buller från vägtrafiken

Enligt den senaste trafikräkningen 2010 (en punkt mellan Volvogatan och Sjötullsvägen) trafikeras Järnvägsgatan av ca 3 600 fordon/årsmedeldygn. Gatan trafikeras förutom av personbilar även av tunga transporter till industrianläggningarna i Norsa och av bussar i linjetrafik.

Det är dock stor skillnad på trafiken under olika timmar på dygnet. Nattetid är det ganska lugnt. Det kan förekomma enstaka tunga lastbilstransporter nattetid men i betydligt mindre utsträckning än under dagtid. Persontrafiken är betydligt glesare under natten, liksom busstrafiken. Mellan 20.00 och 04.00 går inga bussar alls. Ett fåtal bussar startar mellan kl. 04.00 och 07.00 på vardagar.

Av hotellrummen vetter endast ett rum mot Järnvägsgatan. Om hotellet utökas kan det bli ytterligare ett. Sammantaget bedöms inte trafikbullret från Järnvägsgatan medföra några oacceptabla störningar för hotellverksamheten.

Buller från järnvägstrafiken

Järnvägstrafiken utgör det största problemet för hotellet eftersom de passerande tågen ger upphov till höga momentanvänden. Trafiken är uppdelad så att en hel del av godstågen som ger de högsta bullervärdena passerar nattetid. Godstågen körs när belastningen av persontrafik på spåren är minst.

Tågtrafik vid Köpings station

Trafikverket uppgav i överklagandeskrivelsen 2011-10-13 att det passerade 36 persontåg och 24 godståg per vardagsmedeldygn vid Köpings station år 2011, sammanlagt 60 tåg per dygn. Till den nya trafikbullaerutredningen 2013 redovisade Trafikverket uppgifter för år 2012 och 2013. År 2012 passerade 43 tåg per årsmedeldygn, varav 26 persontåg, 15 godståg och 2 tjänstetåg per årsmedeldygn (ÅMD). För år 2013 är antalet fortfarande 43 tåg per årsmedeldygn (ÅMD), men 29 persontåg och 11 godståg, samt 2 tjänstetåg.

År 2030 beräknas trafiken ha ökat till 66 persontåg och 28 godståg per vardagsmedeldygn (telefonuppgift från Trafikverket). Beräkningen visar en mindre ökning av antalet godståg.

Vid stationen råder begränsad hastighet för passerande tåg. För tyngre tåg (godståg) är hastigheten begränsad till 80 km/tim och för övriga 100 km/tim enligt telefonuppgift från Trafikverkets kundtjänst.



Hotell Lilla Station

Stadsarkitektkontoret juli 2013

Till Trafikverkets överklagandeskrivelse bifogades en beräkning av tågbuller utförd 2011-10-12. Den anges vara utförd i en datamodell enligt Naturvårdsverkets rapport 4935, Buller TÅG version 5.0 av Trivector AB. Beräkningen visar ett frifältsvärde L_{maxF} om 93 dBA. Förutsättningen är då ett godståg som håller hastigheten 110 km/tim, alltså väsentligt högre än den tillåtna

hastigheten förbi Köpings station. Denna beräkning bedöms inte vara relevant för bullersituationen i detta fall.

Riktlinjer för inomhusmiljön

Plan- och bygglagen, PBL

De allmänna lämplighetskrav som gäller vid planläggning m.m. definieras i 2 kap. plan- och bygglagen. I 8 kap. PBL finns regler om krav på byggnadsverk. Enligt 8 kap. 1 § punkt 1 ska byggnad vara lämplig för sitt ändamål och enligt 8 kap. 4 § punkt 5 ska byggnadsverk ha de tekniska egenskaper som är väsentliga i fråga om skydd mot buller. Enligt 8 kap. 7 § första stycket, som gäller vid ändring av en byggnad, får kraven i 8 kap. 1 och 4 §§ anpassas med hänsyn till byggnadens förutsättningar och till de bestämmelser om varsamhet och förbud mot förvanskning som kapitlet också innehåller.

Miljöbalken, MB

I miljöbalkens nionde kapitel finns bestämmelser kring hälsoskydd. I 9 § anges att bostäder och lokaler för allmänna ändamål skall brukas på ett sådant sätt att olägenheter för människors hälsa inte uppkommer. I 3 § anges att med olägenhet för människors hälsa avses störning som enligt medicinsk eller hygienisk bedömning kan påverka hälsan menligt och som inte är ringa eller helt tillfällig.

Förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd, FMH

Enligt 33 § FMH ska en bostad bl.a. ge betryggande skydd mot värme, drag, fukt, buller, radon, luftföroreningar och andra liknande störningar.

Enligt 45 § FMH ska särskild uppmärksamhet ägnas åt en rad uppräknade objekt, där bl.a. hotell, pensionat och liknande lokaler där allmänheten yrkesmässigt erbjuds tillfällig bostad nämns.

Riktvärden för bullernivåer i bostäder

De enda riktvärden för bullernivåer som brukar anses ha varit föremål för ett politiskt ställningstagande är de riktvärden för nybyggnad av bostäder och nybyggnad och/eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur i närheten av bostäder som riksdagen ställt sig bakom i mars 1997 när beslutet om infrastrukturpropositionen (1996/97:53) togs. Dessa riktvärden är:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Det anges att vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

Boverkets ByggRegler BBR 20

Boverkets byggregler innehåller föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet, bostadsutformning, rumshöjd, driftutrymmen, brandskydd, hygien, hälsa och miljö, bullerskydd, säkerhet vid användning och energihushållning – föreskrifter som ska iakttas vid planering av bostäder och andra utrymmen. Den senaste upplagan är BFS 2013:14, BBR 20. Kap. 7 innehåller regler om bullerskydd, uppdelat i avsnitten 7:1 Allmänt (som bl.a. innehåller definitioner), 7:2

Ljudförhållanden, 7:3 Dokumentation och kontroll samt 7:4 Krav på bullerskydd vid ändring av byggnader.

I avsnitt 7:22 Lokaler anges att byggnader som innehåller lokaler, deras installationer och hissar ska utformas så att ljud från angränsande utrymmen likväl som ljud utifrån dämpas. Detta ska ske i den omfattning som den avsedda användningen kräver och så att de som vistas i byggnaden inte besväras av ljudet.

I avsnittet anges även under rubriken Allmänna råd: *Kraven i avsnitten 7:1 och 7:22 är uppfyllda om de byggnadsrelaterade kraven i ljudklass C enligt SS 25268 för respektive lokaltyp uppnås.*

När det gäller ljudförhållanden vid ändring av byggnader anges under rubriken 7:4 Krav på bullerskydd vid ändring av byggnader, i avsnittet 7.41 Ljudförhållanden att uppkomst och spridning av störande ljud begränsas så att olägenheter för människors hälsa kan undvikas. I de Allmänna råd som följer anges bl.a. att motiv för att medge att kraven inte tillgodoses fullt ut kan vara om omfattningen av bullerskyddande åtgärder behöver anpassas till byggnadens kulturvärden samt arkitektoniska och estetiska värden.

Syftet med planförslaget är att pröva om järnvägsstationens övervåning kan användas som hotell. Det är alltså fråga om ändring av en befintlig byggnad. Ljudförhållandena ska i detta fall bedömas i förhållande till risken för olägenheter för människors hälsa. Stationen har betydande kulturvärden, framför allt avseende det yttre utseendet. Åtgärder kan vidtas på insidan förutsatt att det inte påverkar fasaden.

Svensk standard

Bedömningsgrunder för gästrum, hotellrum finns i Svensk Standard SS 25268:2007 *Byggakustik – Ljudklassning av utrymmen i byggnader – Vårdlokaler, undervisningslokaler, dag- och fritidshem, kontor och hotell*, avsnitt 5.4.5 Ljudnivå från trafik och andra yttre ljudkällor samt tabell 29, Dimensionerande ljudnivå från trafik och andra yttre ljudkällor, hotell och restauranger. Ljudklass C är den miniminivå som uppfyller Boverkets föreskrifter i BBR 20. Det innebär att dimensionerande ljudnivå från trafik och andra yttre ljudkällor ska vara högst 30 dBA ekvivalentnivå respektive 45 dBA maximalvärde nattetid. Tabellvärdena får inte överskridas oftare än 5 gånger per årsmedelnatt i utrymme för sömn och vila (avsnitt 5.4.5). Något högsta värde för överskridande anges inte.

Boverkets Allmänna råd 2008:1; Hur buller påverkar människors hälsa

Boverket har gett ut rapporten *Buller i planeringen – planera för bostäder i områden utsatta för buller från väg- och spårtrafik*, Allmänna råd 2008:1 (89 sidor).

Rapporten handlar om bostäder i allmänhet men på sid 41 finns en kommentar om hotell m.m.: ”De samlade krav på ljudmiljön som ställs på vanliga bostäder har aldrig tillämpats för hotell och pensionat. Motivet är att det är ett boende där människor vistas en kortare tid. Däremot tillämpas inomhuskraven för att förebygga sömnstörningar nattetid.” Rapporten belyser många aspekter av bullerproblematiken och redovisar Boverkets rekommendationer för planeringen med hänsyn till buller. I kapitlet Allmänna råd – planeringsförutsättningar finns

avsnitten ”Förutsättningar för att kunna göra avsteg från huvudregeln” och ”Principer för intresseavvägning”, sid 34 – 37, som är av speciellt intresse i detta fall.

Socialstyrelsens Allmänna råd SOFS 2005:6 (4 sidor)

Socialstyrelsen har utifrån 9 kap. 3 § MB tagit fram allmänna råd om buller inomhus. I råden anges att tillämpningsområdet innefattar dels bostadsrum i permanentbostäder men även sovrum i tillfälligt boende. I de allmänna råden anges riktvärden för buller som bör tillämpas för att bedöma om olägenhet för människors hälsa föreligger. Värdena är desamma som riksdagens riktvärden, se rubriken *Riktvärden för bullernivåer i bostäder* ovan. Råden är kortfattade och innehåller inga förtydliganden eller rekommendationer om tillämpningen.

Tillägg 2014-03-19: Folkhälsomyndigheten bildades 2014-01-01 och har övertagit vissa av Socialstyrelsens uppgifter bl.a. avseende miljöns påverkan på hälsan. Riktvärdena för buller återfinns nu i *Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus, FoHMFS 2014:13*. Innehållet har inte ändrats.

Bullersamordningsutredningen 2013

Bullersamordningsutredningen tillsattes i januari 2013 och har under hösten 2013 redovisat resultatet av sitt arbete i två betänkanden, *Samordnade bullerregler för att underlätta bostadsbyggandet* (delbetänkande, SOU 2013:57), samt *Flygbuller och bostadsbyggande* (slutbetänkande, SOU 2013:67). Slutbetänkandet innehåller även förslag avseende väg- och spårtrafik. Utredningarna har remissbehandlats under hösten och kommer sannolikt att leda till förslag till ändringar i plan- och bygglagstiftningen under 2014.

De båda betänkandena innehåller mycket bakgrundsinformation och en utförlig beskrivning av gällande bestämmelser för planering av bostadsbebyggelse i trafikutsatta lägen.

Köpings järnvägsstation – Hotell Lilla Station

Bullermätning 2011

En bullermätning i rum nr 2 mot järnvägssidan genomfördes under ett dygn (24 timmar) den 14 – 15 november 2011 av företaget Servicehälsan Företagshälsovård i Västerås AB, redovisad i en rapport daterad 2011-11-16. Undersökningen gjordes sedan Trafikverket överklagat bygglovets och krävt en bullerutredning. Resultatet refereras i länsstyrelsens beslut.

I undersökningen anges det uppmätta resultatet i dimensionerande ljudtrycksnivåer dels som dygnsmedelvärde $L_{pAeq,24h}$ till 37 dBA och dels som sammanvägt maximalvärde L_{pAFmax} 64 dBA. Enligt mätningen registrerades ett tiotal toppar i intervallet 60 – 64 dBA mellan klockan 22.00 och 07.00. (Definitioner de olika variablerna för L = ljudtrycksnivåer finns i BBR 20, BFS 2013:14.)

Resultatet av bullermätningen visar att kraven enligt den lägsta standardklassen, D ($L_{pAeq,24h}$ 35 dBA och L_{pAFmax} 55 dBA) inte kan uppfyllas. De beräkningar som gjorts med förutsättningen att fönstren byts från nuvarande tvåglasfönster till ljudklassade fönster indikerar att kraven för klass D kan klaras.

Bullermätning 2012

Sedan fönsteråtgärder (innerglasen i fönstren har bytts mot tjockare ljudlaminatglas och överljusen har satts igen med mineralull och gipsskiva) vidtagits i rum nummer 2 genomfördes en ny bullermätning 2012-07-10 av Akustikbyrån T4p AB i Johanneshov (Rapport R121602-1, 2012-08-06).

Vid denna mätning har endast ljudet från persontåg som kommit in, stannat och lämnat stationen mätts. Mätningen tycks ha skett endast under en kort tidsperiod.

Enligt rapporten visar mätningen att fönsteråtgärden gett en förbättring av fasadisoleringen om 5 dBA. Vid mättillfället passerade inget godståg. Den maximala ljudnivån från godståg beräknas till 50 dBA inomhus vid en utomhusnivå om 80 dBA.

Trafikbullerutredning 2013

Med anledning av de synpunkter som framfördes under samrådet har fastighetsägaren anlitat ÅF Infrastructure AB i Stockholm för att göra en ny bullerutredning. Resultatet redovisas i rapporten *Köpings station – Hushagen 2:3 Köping, Trafikbullerutredning 2014-01-14*, som bifogas planförslaget.

Utredningens slutsatser sammanfattas:

Dygnsekvivalent ljudnivå i Rum 2 uppgick under mätperioden till 26 dBA och klarar ljudklass C enligt svensk standard SS 25268:2007. Uppmätta maximala ljudnivåer i rum 2 innehåller krav för ljudklass C under mätperioden.

Enstaka passager med 57 dBA maximal ljudnivå uppmättes, vilket överskrider riktvärdet enligt Boverkets Allmänna Råd 2008:1 som anger 55 dBA som övre gräns. De beräknade maximala ljudnivåerna från godstågen är dock 2 dBA lägre än de uppmätta nivåerna, vilket antyder att bullernivåerna från dessa tågpassager under mätperioden kan ha varit något högre än normalt.

Bedömning bullersituationen

Det är klart att det uppstår momentant höga ljudnivåer i hotellrummen på järnvägsstationens övervåning framför allt när godstågen passerar på natten. Hur höga beror på vid vilka hastigheter som godstågen har när de passerar stationen. Inbromsning, som sker när tågen stannar för möten kan också ge hög ljudnivå. Det gäller både persontåg och godståg. Bromsarna kan ibland generera höga skärande ljud. Skillnaden mellan den normala ljudnivån och de tillfälliga topparna är stor och gör att en sovande person lätt kan väckas. Passager av godståg sker flera gånger under natten.

Bedömningen är dock att de nattliga överskridandena av maximalvärdet 45 dBA enligt mätningar och beräkningar till antal och ljudnivå inte överskrider villkoren för att ljudklass C ska uppfyllas som anges i SS 25268:2007.

Möjliga förbättringsåtgärder

De bullerreducerande fönsteråtgärder som gjorts i rum 2 har sänkt ljudnivån enligt den mätning som gjorts. Det bedöms möjligt att genom relativt enkla åtgärder klara ljudklass C. De byggnadstekniska detaljerna kan bestämmas i bygglovet.

Förutom byggnadstekniska åtgärder finns även möjlighet att använda sig av bullerdämpande draperier som absorberar ljud och som går att dra för på kvällen. Draperierna kan ha god effekt om ljudreduktionen i fasad och fönster inte är så

hög, som i detta fall. Om fasad och fönster är av god standard blir effekten av draperierna mindre.

Det är inget skäl för avsteg från riktvärden men det är värt att notera att en person som känner sig störd även själv kan vidta tillfälliga åtgärder för att stänga ute oönskade ljud.

1.6.5 Inverkan på miljön

De förändringar planförslaget medger innebär inte någon sådan förändring som kan påverka den yttre miljön i omgivningen.

1.6.6 Tillgänglighet

När järnvägsstationens övervåning byggdes om för Previa år 2000 anpassades våtutrymmena för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga i enlighet med de normer som då gällde. I trappan som utgör hotellets huvudentré finns en trapplift.

1.6.7 Trygghet

Enligt miljö- och byggnadsnämndens antagna mål ska trygghetsaspekter belysas i varje ny detaljplan. När det gäller fysisk planering avses främst risken att drabbas av olyckor eller att råka ut för brott i form av våld mot person, stöld eller skadegörelse.

Risk för olyckor

Det finns alltid risk för att oskyddade trafikanter eller fordon råkar ut för olyckor på och i närheten av vägar och järnvägar. I samband med transporter av farligt gods på vägar och järnvägar kan även olyckor som påverkar omgivningen inträffa.

Det finns större hotell på andra ställen i Sverige som ligger lika nära väg och järnväg. Ett exempel är Hotell Ranten i Falköping som har 24 rum. Där passerar Västra stambanan med dubbelspår och hög trafikbelastning. Järnvägen Falköping – Jönköping ansluter också. Järnvägen genom Falköping är betydligt mer trafikerad än vad järnvägen i Köping är. Samma sak gäller för Järnvägsgatan i Falköping.

Ett annat exempel är Above Vandrarhem som är inrymt på övervåningen i Norrköpings järnvägsstation. Vandrarhemmet har 16 rum med sammanlagt 48 bäddar. Järnvägen är den livligt trafikerade Södra stambanan. Stationen ligger mycket nära järnvägsspåren och på andra sidan finns Norra Promenaden, en starkt trafikerad gata som ingår i Norrköpings huvudvägnät och där det även går spårvagnar.

Övriga risker

Det är i allmänhet större risk för att råka ut för brott som innebär våld mot person om man vistas utomhus i de centrala delarna av en tätort under vissa tidpunkter på dygnet, eftersom det är här det största nöjesutbudet finns. I stationens närhet finns bostäder och verksamheter samt även restauranger i Gamla stan, Inre hamnen och vid Järnvägsgatan. En omgivning där människor rör sig kan kännas tryggare och riskerna för inbrott t.ex. i bilar vara mindre.

1.6.8 Klimatpåverkan

Planförslaget innebär inte någon påverkan på klimatet.

1.7 TEKNISKA ANLÄGGNINGAR

1.7.1 Elförsörjning

Några genomgående elledningar finns inte inom planområdet.

1.7.2 Teleledningar

Området för allmänna underjordiska ledningar norr om stationsbyggnaden är avsett för befintliga teleledningar. U-området ska vara kvar.

1.7.3 Fjärrvärme

Stationsbyggnaden är ansluten till fjärrvärme.

1.7.4 Vatten och avlopp

Den genomgående vattenledningen finns i norra delen av Järnvägsgatan.

Dagvatten- och spillvattenledningarna går söder om Järnvägsgatan inne på Resecentrums område.

1.7.5 Avfallshantering

Det finns inget separat utrymme för sopkärl i byggnaden. Sopkärlen står idag utomhus. Ett utrymme för sophantering måste inrymmas i stationsbyggnaden, eftersom det inte är lämpligt att uppföra ytterligare byggnader inom fastigheten.

1.8 ADMINISTRATIVA FRÅGOR

1.8.1 Handläggning

Detaljplanen handläggs med normalt planförfarande enligt bestämmelserna i 5 kap. plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Tidplan planprocessen

Samråd	<i>september - oktober 2013</i>
Granskning	<i>december 2013 – januari 2014</i>
Antagande kommunfullmäktige	<i>mars 2014</i>
Laga kraft	<i>april 2014</i>

1.8.2 Fastighetsbildning

Fastigheten Hushagen 2:3 avstycades 2003 när Jernhusen Stationer AB övertog järnvägsstationen från staten. Området med järnvägsspåren (Hushagen 2:1) ägs fortfarande av Staten Trafikverket. Området för Resecentrum förvärvades av Köpings kommun och ingår numera i fastigheten Hushagen 1:1.

För närvarande planeras inga åtgärder som innebär att nuvarande fastighetsindelning måste ändras. Eftersom teleledningarna endast försörjer den befintliga byggnaden behövs ingen ledningsrätt.

Servitut

Fastigheten Hushagen 2:3 belastas av ett flertal inskrivna servitut, bl.a. gällande allmänna utrymmen och väg. Planändringen bedöms inte påverka servituten.

1.8.3 Genomförandetid

Genomförandetiden sätts till 15 år från den dag planen vinner laga kraft. När genomförandetiden gått ut fortsätter planen att gälla om det inte finns skäl att ändra den.

1.8.4 Upphävande av strandskydd

Enligt bestämmelserna i miljöbalken 7 kap. 18 § g (MB 1998:808) kommer strandskydd att gälla inom planområdet när en ny detaljplan upprättas. Strandskyddet bedöms inte fylla någon funktion för allmänhetens möjligheter att nå stranden och inte heller för växt- och djurlivet i området. Strandskyddet kan upphävas enligt bestämmelserna i 4 kap. 17 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900). En administrativ planbestämmelse införs:

- *Strandskyddet är upphävt inom planområdet.*

De särskilda skälen för upphävande av strandskyddet är

- Fastigheten har redan tagits i anspråk på ett sätt som gör att den saknar betydelse för strandskyddets syften (7 kap. 18 § c 1 punkten miljöbalken).
- Fastigheten är väl avskild från området närmast strandlinjen genom järnvägen (7 kap. 18 § c 2 punkten miljöbalken).

1.8.5 Ekonomiska frågor

Investeringar

Investeringar i stationsbyggnaden fördelas mellan fastighetsägare och hyresgäster enligt överenskommelse.

Planavgift

Planavgift kommer att tas ut i samband med bygglov i enlighet med antagen taxa.

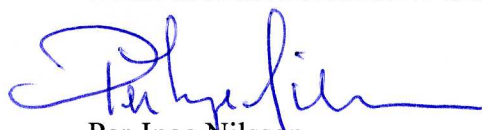
1.8.6 Medverkande i planarbete och genomförande

Stadsarkitektkontoret
Lantmäteriet

Plan- och markfrågor
Fastighetsbildningsfrågor

För detaljplanen svarar planarkitekt Christina Johansson, stadsarkitektkontoret.

STADSARKITEKTKONTORET

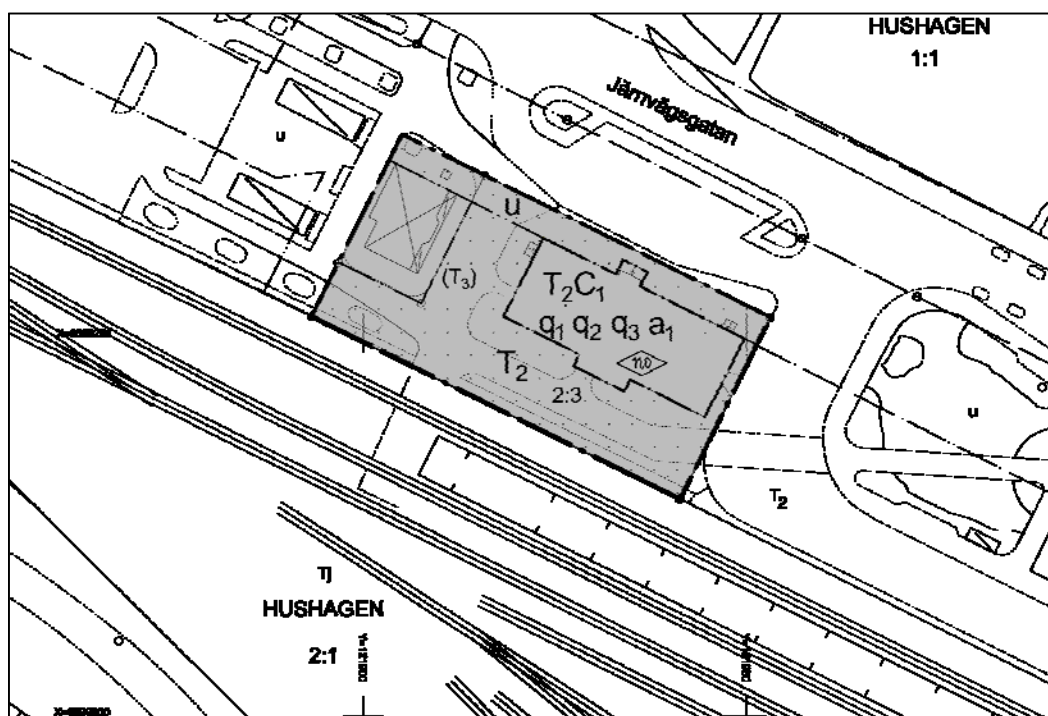


Per-Inge Nilsson
Stadsarkitekt



Christina Johansson
Planarkitekt

1.9 PLANKARTA



1.10 ILLUSTRATIONSKARTA



1.11 PLANBESTÄMMELSER

PLANBESTÄMMELSER

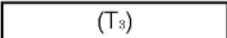
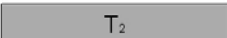

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Bestämmelser utan beteckning gäller inom hela området.

GRÄNSER

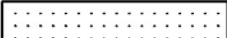
	Detaljplanegräns
	Användningsgräns
	Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Kvartersmark

 (T ₃)	Utgående beteckning
 T ₂	Resecentrum
 T ₂ C ₁	Resecentrum och centrumverksamheter. Hotell får inredas på övervåningen.

BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE

	Marken får inte bebyggas
u	Marken skall vara tillgänglig för allmännyttiga underjordiska ledningar.

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

Utformning

	Högsta byggnadshöjd i meter
---	-----------------------------

Skyddsbestämmelser

q ₁	Byggnaden får inte rivas
q ₂	Fasaderna får inte förvanskas.
q ₃	Utvändigt underhåll ska ske med traditionella material och metoder.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetid

Genomförandetiden är 15 år från den dagen planen vinner laga kraft, dvs. 2029-06-24

Ändrad lovplikt, lov med villkor

a ₁	Bygglov krävs för förändring av utformning eller färg på fasad, tak och övriga byggnadsdetaljer.
----------------	--

Strandskydd

Strandskyddet är upphävt inom planområdet.