

Kommunstyrelsen

Antagande av detaljplan för del av Hällby 19:1, Torlunda mfl

Förslag till beslut Förslag till kommunfullmäktige

Detaljplan för del av Hällby 19:1, Torlunda mfl, antas.

Ärendebeskrivning

Detaljplanen omfattar det tidigare bostadsområdet Folkesta och den ca 5 hektar stora yta som ligger dikt an området mellan järnväg och E20. Detaljplanen reglerar området för verksamhetsmark – industri och logistik. Detaljplanearbetet har utförts inom stadsbyggnadsförvaltningen. Eftersom det inte kunnat uteslutas att detaljplanen vid ett genomförande kan bedömas ha betydande miljöpåverkan, innehåller planarbetet en strategisk miljöbedömning och planen ska därför antas av kommunfullmäktige. Stadsbyggnadsnämnden har vid sitt sammanträde den 18 januari 2023 godkänt planarbetet och lämnat planen vidare för antagande av kommunfullmäktige.

Beskrivning av detaljplanen med ingående utredningar redovisas i stadsbyggnadsnämndens beslutsunderlag.

Finansiering

Planen har bekostats kommunen som markägare och genom försäljning av detaljplanelagd mark.

Konsekvenser för hållbar utveckling och en effektiv organisation

Planarbetet har möjliggjort försäljning av fastighet som ligger i anslutning till järnväg. Förflyttning av transporter från väg till järnväg utgör en viktig del av kommunens arbete för och bidrag till ett hållbart samhälle och minskade utsläpp av koldioxid. Den närliggande kombiterminalen fortsätter att nyttjas effektivt och bidra till nya arbetstillfällen inom kommunen.

KOMMUNLEDNINGSKONTORET

Tommy Malm
kommundirektör

Kristina Birath
miljö och samhällsbyggnadsdirektör

Beslutet skickas till:
Stadsbyggnadsnämnden

§ 6

SBN/2019:238

Detaljplan för Hällby 19:1 m.fl.

Förslag till beslut

1. Detaljplan för Hällby 19:1, Torlunda industriområde antas

Sammanfattning

Detaljplanen syftar till att planlägga det tidigare bostadsområdet till område för industri och logistik. Området är strategiskt viktigt. Kombiterminalen är ett viktigt samhällsintresse. Det förväntas ske en ökning av transportbehovet, där främsta fördelen är att kunna frakta stora godsmängder långa sträckor på energisnål järnväg, för senare omlastning för transporter med bil och lastbil till och från de lokala företagen varvid behov av ytor för logistik ökar.

Förslag till kommunfullmäktige

Detaljplan för Hällby 19:1 antas.

Ärendebeskrivning

Planområdet är beläget i Folkesta, cirka 6,5 km från centrala Eskilstuna och avgränsas av Europaväg 20 (E20) med avfartsramper i norr, Svealandsbanan i sydväst, samt del av Torestavägen och Länsväg 900 i öst.

Planområdets centrala delar består av ett tidigare bostadsområde. Fram till 2019 bestod området av cirka 30 rad-, par- och friliggande hus. I sydöstra delen av planområdet finns en in- och utpasseringsterminal till Eskilstuna kombiterminal. Nordvästra delen av planområdet utgörs av jordbruksmark. Planområdet är cirka 21 ha.

Detaljplanen möjliggör för bebyggelse för industri- och logistikändamål. Byggrätten bedöms till ungefär 70 000 m². Inriktningen är att möjliggöra för en större etablering inom fastigheten. Möjligheten att kunna ansluta etableringen till järnvägen har även beaktats. Förslaget innebär också en dagvattendamm på kommunal mark i nordvästra delen av planområdet.

Efter detaljplanesamrådet genomfördes två utredningar, en dagvattenutredning och en bullerutredning. Inga större revideringar av samrådsförslaget har genomförts till granskningsförslaget. Vissa bestämmelser har reviderats och några har tillkommit i enlighet med inkomna yttranden och genomförda utredningar. Genomförda förändringar framgår i samrådsredogörelsen.

Till antagandehandlingarna har vissa mindre justeringar genomförts. Dessa framgår i granskningsutlåtandet, daterad 2022-12-20. Sammantaget bedöms detaljplanen vara tillräckligt genomarbetad för att kunna antas.

Justerandes sign



PL

Utdragsbestyrkande



Handlingar

- Plankarta med bestämmelser i skala 1:2000 (A1)
- Planbeskrivning inklusive genomförandebeskrivning
- Undersökning av betydande miljöpåverkan
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande

Utredningar

- Riskutredning, AFRY, 2020-07-14
- Miljöteknisk markundersökning, Structor, 2017-12-22
- Översiktlig markmiljöundersökning, Structor, 2005-06-20
- Översiktlig markmiljöundersökning, Structor, 2007-01-15
- Dagvattenutredning, WRS, 2022-10-24
- Ekosystemtjänstanalys, Calluna, 2020-09-23
- Markteknisk undersökningsrapport, Tyréns, 2020-10-15
- PM projekteringsunderlag, Tyréns, 2020-10-15
- Arkeologiskt PM, Statens historiska muséer, 2020-06-15
- Schaktningsövervakning, Arkeologigruppen, 2020-10-09
- Flyghinderanalys, Luftfartsverket, 2021-02-15
- Utredning av omgivningsbuller, Tyréns, 2022-06-17

Tidplan

Samråd 18 oktober–8 november 2021

Granskning 18 november – 19 december 2022

Godkännande i stadsbyggnadsnämnden 18 januari 2023

Godkännande i kommunstyrelsen 14 februari 2023

Antagande i kommunfullmäktige 2 mars 2023

Laga kraft mars 2023

Finansiering

Detaljplanen finansieras av exploitören genom planavtal.

Konsekvenser för hållbar utveckling och en effektiv organisation

I gällande översiktsplan ÖP2030 är området utpekad som utredningsområde för verksamheter med inriktning logistik. Planförslaget anses i och med detta vara förenligt med gällande översiktsplan.

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande





Kommunen bedömer att det inte går att utesluta betydande miljöpåverkan vid detaljplanens genomförande. I enlighet med miljöbalkens 6 kapitel 11-18 §§ har en strategisk miljöbedömning genomförts. Syftet med den strategiska miljöbedömningen är att tidigt i besluts- och planeringsprocessen belysa och bedöma miljöeffekterna. Rapporten som upprättas vid en strategisk miljöbedömning utgör själva miljökonsekvensbeskrivningen (MKB). Den samlade bedömningen är att ett genomförande av detaljplanen väntas innebära små – medelstora negativa konsekvenser för planområdet.

Yrkanden

Sarita Hotti (S), Lars Söderqvist (S), Olof Sollenberg (S), Torbjörn Andersson (M) och Peter Laufer (SD) yrkar bifall till förvaltningens förslag till beslut.

Beslutet skickas till:

Akten
Kommunfullmäktige för beslut om antagande
KLLK/Fastighets- och exploateringskontoret

Justerandes sign			Utdragsbestyrkande
	PL		

Stadsbyggnadsnämnden

Detaljplan för Hällby 19:1

Förslag till beslut

Detaljplan för Hällby 19:1, Torlunda industriområde antas

Sammanfattning

Detaljplanen syftar till att planlägga det tidigare bostadsområdet till område för industri och logistik. Området är strategiskt viktigt. Kombiterminalen är ett viktigt samhällsintresse. Det förväntas ske en ökning av transportbehovet, där främsta fördelen är att kunna frakta stora godsmängder långa sträckor på energisnål järnväg, för senare omlastning för transporter med bil och lastbil till och från de lokala företagen varvid behov av ytor för logistik ökar.

Förslag till kommunfullmäktige

Detaljplan för Hällby 19:1 antas.

Ärendebeskrivning

Planområdet är beläget i Folkesta, cirka 6,5 km från centrala Eskilstuna och avgränsas av Europaväg 20 (E20) med avfartsramper i norr, Svealandsbanan i sydväst, samt del av Torestavägen och Länsväg 900 i öst.

Planområdets centrala delar består av ett tidigare bostadsområde. Fram till 2019 bestod området av cirka 30 rad-, par- och friliggande hus. I sydöstra delen av planområdet finns en in- och utpasseringsterminal till Eskilstuna kombiterminal. Nordvästra delen av planområdet utgörs av jordbruksmark. Planområdet är cirka 21 ha.

Detaljplanen möjliggör för bebyggelse för industri- och logistikändamål. Byggrätten bedöms till ungefär 70 000 m². Inriktningen är att möjliggöra för en större etablering inom fastigheten. Möjligheten att kunna ansluta etableringen till järnvägen har även beaktats. Förslaget innebär också en dagvattendamm på kommunal mark i nordvästra delen av planområdet.

Efter detaljplanesamrådet genomfördes två utredningar, en dagvattenutredning och en bullerutredning. Inga större revideringar av samrådsförslaget har genomförts till granskningsförslaget. Vissa bestämmelser har reviderats och några har tillkommit i

enlighet med inkomna yttranden och genomförda utredningar. Genomförda förändringar framgår i samrådsredogörelsen.

Till antagandehandlingarna har vissa mindre justeringar genomförts. Dessa framgår i granskningsutlåtandet, daterad 2022-12-20. Sammantaget bedöms detaljplanen vara tillräckligt genomarbetad för att kunna antas.

Handlingar

- Plankarta med bestämmelser i skala 1:2000 (A1)
- Planbeskrivning inklusive genomförandebeskrivning
- Undersökning av betydande miljöpåverkan
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande

Utredningar

- Riskutredning, AFRY, 2020-07-14
- Miljöteknisk markundersökning, Structor, 2017-12-22
- Översiktlig markmiljöundersökning, Structor, 2005-06-20
- Översiktlig markmiljöundersökning, Structor, 2007-01-15
- Dagvattenutredning, WRS, 2022-10-24
- Ekosystemtjänstanalys, Calluna, 2020-09-23
- Markteknisk undersökningsrapport, Tyréns, 2020-10-15
- PM projekteringsunderlag, Tyréns, 2020-10-15
- Arkeologiskt PM, Statens historiska muséer, 2020-06-15
- Schaktningsövervakning, Arkeologigruppen, 2020-10-09
- Flyghinderanalys, Luftfartsverket, 2021-02-15
- Utredning av omgivningsbuller, Tyréns, 2022-06-17

Tidplan

Samråd 18 oktober–8 november 2021

Granskning 18 november – 19 december 2022

Godkännande i stadsbyggnadsnämnden 18 januari 2023

Godkännande i kommunstyrelsen 14 februari 2023

Antagande i kommunfullmäktige 2 mars 2023

Laga kraft mars 2023

Finansiering

Detaljplanen finansieras av exploatören genom planavtal.

Konsekvenser för hållbar utveckling och en effektiv organisation

I gällande översiktsplan ÖP2030 är området utpekad som utredningsområde för verksamheter med inriktning logistik. Planförslaget anses i och med detta vara förenligt med gällande översiktsplan.

Kommunen bedömer att det inte går att utesluta betydande miljöpåverkan vid detaljplanens genomförande. I enlighet med miljöbalkens 6 kapitel 11-18§§ har en

strategisk miljöbedömning genomförts. Syftet med den strategiska miljöbedömningen är att tidigt i besluts- och planeringsprocessen belysa och bedöma miljöeffekterna. Rapporten som upprättas vid en strategisk miljöbedömning utgör själva miljökonsekvensbeskrivningen (MKB). Den samlade bedömningen är att ett genomförande av detaljplanen väntas innebära små – medelstora negativa konsekvenser för planområdet.

STADSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Planenheten

Jacob Lithammer
Planchef

Martin Malmgren
Planarkitekt

Beslutet skickas till:

Akten
Kommunfullmäktige för beslut om antagande
KLK/Fastighets- och exploateringskontoret

Antagandehandling

Detaljplan för

Hällby 19:1 m.fl.

Torlunda industriområde

Folkesta
Eskilstuna kommun

Planbeskrivning



Planprocessen – Utökat förfarande



I detaljplanen ges en samlad bild av markanvändningen och hur miljön är tänkt att förändras eller bevaras. Under **plansamrådet** ges berörda möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Därefter sker en bearbetning av planförslaget som sedan ställs ut för **granskning**. Om synpunkter lämnas, ska dessa redovisas och berörda **underrättas** innan planen antas. Efter antagandet har "ej tillgodosedda sakägare" möjlighet att överklaga detaljplanen innan den kan vinna **laga kraft**.

Om inga yttranden emot planförslaget inkommer under plansamrådet kan granskningskedet uteslutas och planen tas istället upp till beslut om **antagande** i stadsbyggnadsnämnden.

INLEDNING

- Planprocessen** Detaljplanen är upprättad med utökat förfarande enligt PBL (2010:900).
- Handlingar** Plankarta med bestämmelser i skala 1:2000 (A1)
Planbeskrivning inklusive genomförandebeskrivning
Undersökning av betydande miljöpåverkan
Samrådsredogörelse
Granskningsutlåtande
Miljökonsekvensbeskrivning, Norconsult
Fastighetsförteckning, Metria
- Utredningar** Riskutredning, AFRY, 2020-07-14
Miljöteknisk markundersökning, Structor, 2017-12-22
Översiktlig markmiljöundersökning, Structor, 2005-06-20
Översiktlig markmiljöundersökning, Structor, 2007-01-15
Dagvattenutredning, WRS, 2022-10-24
Ekosystemtjänstanalys, Calluna, 2020-09-23
Markteknisk undersökningsrapport, Tyréns, 2020-10-15
PM projekteringsunderlag, Tyréns, 2020-10-15
Arkeologiskt PM, Statens historiska muséer, 2020-06-15
Schaktningsövervakning, Arkeologigruppen, 2020-10-09
Flyghinderanalys, Luftfartsverket, 2021-02-15
Utredning av omgivningsbuller, Tyréns, 2022-06-17
- Syfte** Detaljplanen syftar till att planlägga det tidigare bostadsområdet till område för industri och logistik.
- Området är strategiskt viktigt, med anslutningsmöjlighet till Svealandsbanan, E20 och Eskilstuna kombiterminal. Kombiterminalen är ett viktigt samhällsintresse. Det förväntas ske en ökning av transportbehovet, där främsta fördelen är att kunna frakta stora godsmängder långa sträckor på energisnål järnväg, för senare omlastning för transporter med bil och lastbil till och från de lokala företagen varvid behov av ytor för logistik ökar.
- Planområdets läge som infart till Eskilstuna västerifrån innebär att en god gestaltning krävs för byggnader, tomt och landskap.

Plandata

- Läge och areal** Planområdet är beläget i Folkesta, i nordvästra utkanten av Hällbybrunn. Från planområdet till centrala Eskilstuna är det ungefär 6,5 kilometer. Planområdet är ungefär 212 000 kvadratmeter (21,2 hektar).



Planområdets läge i kommunen

Planområdets avgränsning

Planområdet avgränsas av Europaväg 20 (E20) med avfartsramper i norr, Svealandsbanan i sydväst, samt del av Torestavägen och Länsväg 900 i öst.



Planområdet inom streckad linje

Markägande

Eskilstuna kommun och Trafikverket är de enda markägarna inom planområdet.

Kommunala ställningstaganden

- Översiktsplan** I ställningstagandena i översiktsplan ÖP2030 är området utpekad som utredningsområde för verksamheter med inriktning logistik.
- Årsplan 2022** Eskilstuna kommuns årsplan för 2022 betonar bland annat att skapa arbetstillfällen genom att möjliggöra för näringslivetableringar. Denna plan möjliggör för etablering av industri, lager och logistikverksamheter, vilket bedöms bidra till att uppfylla årsplanens mål.
- Grönplan** *Grönplan 2020-2030 för Eskilstuna kommun* antogs 2020-12-17 av kommunfullmäktige. Grönplanen innehåller strategier, riktlinjer och förslag på åtgärder för att kommunen ska kunna värna och utveckla grön infrastruktur och ekosystemtjänster. Grönplanen ska vägleda kommunens arbete med fysisk planering, lovgivning och exploatering på ett sådant vis att kommunen bidrar till att uppnå de nationella miljömålen och friluftsmålen. Grönplanen förtydligar mark- och vattenanvändningen i kommunen. Den förtydligar intentionen med översiktsplaneringen i flera olika skalor, från kommunperspektiv till tätortsperspektiv.
- Planområdet pekas inte specifikt ut i antagen grönplan. Vid exploatering ska dock följande riktlinjer appliceras.

Riktlinjer för exploatering

1. Områden med höga (klass 2) respektive mycket höga naturvärden (klass 1), ska undantas från exploatering. Det gäller också grön infrastruktur och spridningskorridorer av mycket stor betydelse.
2. Om skyddsvärda träd berörs av en exploatering ska kompensation ske
3. Där intrång inte kan undvikas i områden med påtagligt naturvärde (klass 3) eller spridningskorridorer ska kompensation utredas. Kompensation ska ske när betydelsefull grön infrastruktur skadas påtagligt.
4. Om hotade arter som inte är skyddade enligt artskyddsförordningen berörs av en exploatering bör behovet av kompensation utredas.
5. Kommunen ska inte sälja mark som har höga eller mycket höga naturvärden. Betydelsefull grön infrastruktur och utpekade spridningskorridorer i planeringen ska beaktas.

Riktlinjer vid kompensation

1. Kompensation ska om möjligt ske på samma plats eller i anslutning till exploateringen.
2. Kompensation ska i första hand ersätta den funktion eller naturvärde som skadas eller förloras.
3. När kompensation inte kan ske i nära anslutning till exploatering ska en lämplig annan plats utses.
4. Exploatören ska ta fram ett förslag till kompensation.
5. Krav på kompensation ska ställas i exploateringsavtalet.
6. Bedömning av förslaget till kompensation ska granskas av sakkunniga tjänstepersoner på kommunen.
7. Exploatören har det ekonomiska ansvaret för att genomföra åtgärden.
8. En skötselplan ska tas fram för kompensationsåtgärderna och vem som ansvarar för skötseln ska tydligt framgå.

9. Områden där kompensation sker ska vara undantagna från framtida exploatering.
10. Kommunen är ansvarig för att följa upp utförda kompensationsåtgärder på privat och kommunal mark.

Åtgärdstrappan

Åtgärdstrappan eller skadelindringshierarkin ger vägledning när det gäller att hantera naturvärden och minska skadeverkningarna på värdefulla grönområden. De lägre nivåerna ryms inom ordinarie prövning, medan de högre handlar om kompensation. Åtgärdstrappan är enligt följande:

- A. Undvika
- B. Minimera
- C. Utjämna
- D. Ersätta

Riksintressen Planområdet omgärdas av riksintressen för transporter.

Svealandsbanan söder om planområdet utgör riksintresse för järnväg. Svealandsbanan sträcker sig från Södertälje till Valskog. Banan trafikeras främst av persontåg och är anpassad för snabbtågstrafik. Viss del godstrafik förekommer på vissa sträckor, bland annat längs med planområdet.

Järnvägslinjen Sala-Eskilstuna-Flen-Oxelösund, populärt kallat TGOJ-banan, utgör riksintresse för järnväg. Banan följer Svealandsbanans sträckning förbi planområdet. Banan är av nationell betydelse och trafikeras främst av godståg men även persontrafik förekommer på delar av banan, bland annat förbi planområdet.

E20 passerar norr om planområdet. E20 ingår i det nationella stamvägnätet som riksdagen fastställt. Vägarna i det nationella stamvägnätet är av särskild nationell betydelse. Även Folkestaleden utgör riksintresse för väg då den ansluter till Folkesta kombiterminal.

Folkesta kombiterminal är av riksintresse för järnväg, bangårdar, terminaler m.m.

Kommunen bedömer i gällande översiktsplan att Torestavägen bör utredas som riksintresse för väg, med hänsyn till anslutningen till kombiterminalen.

Sammantaget bedöms inga riksintressen skadas i och med detaljplanens genomförande.

Entréanalys

I samband med framtagandet av gällande översiktsplan har Eskilstuna kommun identifierat att stadens entréer är viktiga för upplevelsen av staden Eskilstuna som helhet. Många städers infarter präglas idag av logistik- och verksamhetsområden eller externhandel där gestaltning av miljöerna ej prioriterats. Entréer till staden har identifierats och rekommenderad utformning och åtgärder föreslås. Aktuellt planområde är ett av områdena som identifierats som en entré till staden.

Anpassa till landskapet

Utgå ifrån den landskapstyp som karakteriserar platsen vid alla åtgärder i miljön: till natur- och kulturlandskapet, till ytterstadskaraktern eller till innerstadens karaktär.

- Integrera byggnader och övriga byggda strukturer i landskapet.
- Ställ krav på utformning av verksamhetsbyggnader.
- Använd vegetation som rumsbildare.
- Bevara befintliga utblickar och skapa nya.
- Anpassa utformningen till landskapets skala och detaljeringsnivå.

Renodla och gestalta helhetsmiljöer

Skapa en visuellt sammanhållen miljö genom att:

- Gestalta utifrån tematik och helhetstänkande vid trafik- och cirkulationsplatser, korsningar och längs alla stråk.
- Skapa enhetlighet i detaljer, material och färg.
- Rensa och renodla: val och placering av skyltar och belysningsarmaturer.
- Skapa rumslighet och laga 'sår' i landskapet genom plantering av träd och annan vegetation.

Stärka identiteten

Entréerna in till Eskilstuna utgör första intrycket av staden. De kan fungera som platser för kommunikation med resenärer och invånare; Vad är Eskilstuna för plats, vad är på gång? Väl utformade och strategiskt placerade kan 'portalmarkeringar' skapa intresse och stärka identiteten.

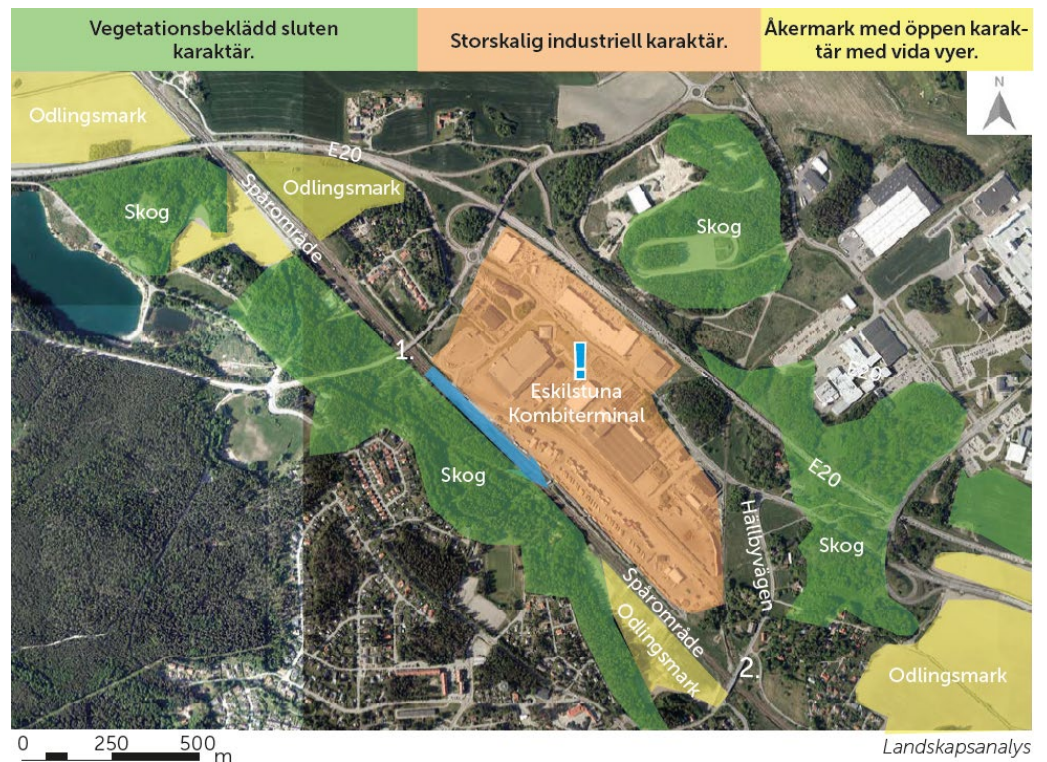
- Strategiska landmärken tex konstverk.
- Spännande arkitektur.
- Tillfälliga 'pop-up' installationer.
- Rastplatser vid vackra eller särskilt betydelsefulla platser.

Generella strategier för entréer till Eskilstuna

Rekommendationer

Efter en översiktlig analys av utvalda entréer och entréstråk in till Eskilstuna görs följande rekommendationer för planområdet:

- Anpassa till landskapet
- Renodla och gestalta helhetsmiljöer
- Stärka identiteten



Mål för utveckling av entrén **Anpassa till landskapet**

Bevaka utsikten som finns på spårets södra sida.

Undvik för hög detaljeringsgrad. Viktigt att ha i åtanke när bygglov ges för skyltar och flaggstänger.

Renodla och gestalta helhetsmiljöer

Skapa en anläggning med helhetsgrepp som framhäver platsens verksamhetskaraktär. Detta kan t.ex. göras med containrar som, med hjälp av högkvalitativ design, marknadsför kombiterminalen. Detta samtidigt som containrar döljer en del av verksamheten vilket mildrar det stökiga intrycket på platsen.

Stärka identiteten

Här kan man arbeta med att förstärka kombiterminalens karaktär. Det finns möjlighet att skapa ett arkitektoniskt landmärke.

*Strategier för planområdet***Detaljplan**

Största delen av planområdet är ej planlagd. Det finns tre gällande detaljplaner inom planområdet.

- Detaljplan för Torlunda S:2 del av, m.fl. Folkesta, som vann laga kraft 2013-12-20. Syftet med denna plan är att överföra huvudmannaskapet för befintliga vägar till kommunalt huvudmannaskap. Detaljplanen är en så kallad skelettplan, vilket innebär att endast vägområdena ingår i planen.
- Del av detaljplan för Torlunda 1:271 och Hällby 2:186 m.fl., som vann laga kraft 2009-05-28. Aktuell del av denna plan säkerställer en gång- och cykelbana mellan Torestavägen och Dalhemsvägen.
- Del av detaljplan för Folkesta industriområde, som vann laga kraft 2002-10-22. Aktuell del av detaljplanen innefattar kvartersmark för industriändamål och järnvägsändamål, samt allmän plats för lokalgata och natur.

De delar av gällande detaljplaner som finns inom aktuellt planområde upphävs när föreslagen detaljplan får laga kraft. Dessa planer fortsätter dock att gälla utanför aktuellt planområde.

Miljöbedömning

I enlighet med miljöbalkens 6 kapitel 11-18§§ ska en strategisk miljöbedömning genomföras. Syftet med den strategiska miljöbedömningen är att tidigt i besluts- och planeringsprocessen belysa och bedöma miljöeffekterna. Rapporten som upprättas vid en strategisk miljöbedömning utgör själva miljökonsekvensbeskrivningen (MKB). Kommunen bedömer att det inte går att utesluta betydande miljöpåverkan vid detaljplanens genomförande.

Två alternativ har behandlats av miljökonsekvensbeskrivningen

Nollalternativet

Ingen utbyggnad sker i planområdet

Huvudalternativet

Utbyggnad av bedömt cirka 70 000 kvadratmeter industri med inriktning lager, logistik och varuhantering enligt föreslagen detaljplan

Nollalternativet I detta fall utgår nollalternativet från att befintliga planer fortsätter gälla. Då majoriteten av området inte är detaljplanerat innebär det mest troliga nollalternativet att planområdet inte förväntas genomgå några större förändringar. Nollalternativet är i de flesta fall likvärdigt med hur nuvarande förhållanden i planområdet beskrivs i MKB:n. Tänkbara alternativa utvecklingar i detta område är att jordbruksmarken fortsatt utnyttjas för odling, att jordbruksmark och tidigare bostadsområde växer igen och utvecklas till

naturmark/skogsmark, eller att en detaljplan för annan typ av verksamhet tas fram.

Konsekvenserna av nollalternativet bedöms generellt vara obefintliga till små då nuvarande förhållanden ej påverkas. De miljökonsekvenser som beskrivs i avsnitt 6-13 uteblir. Nollalternativet bedöms t.ex. inte påverka naturmiljön till följd av att ekosystemtjänster och alléer i området inte påverkas. Trafik, buller och utsläpp till luft är främst kopplat till ökad trafikmängd inom planområdet. Eftersom nollalternativet inte innebär exploatering av verksamhetsområden, torde nollalternativet ej medföra en ökning av trafik jämfört med planförslaget, och således ej påverka buller och luftutsläpp.

Huvudalternativet Planområdet byggs ut enligt föreslagen detaljplan med industri med inriktning lager, logistik och varuhantering. Sannolikt kommer byggnaderna vara mycket storskaliga.

Två aspekter med konsekvenser som bedöms som medelstora negativa enligt konsekvensskalan, naturmiljö och ekosystemtjänster, samt kulturmiljö. Genom föreslagen kompensation för förluster av grönstruktur och ekosystemtjänster, lämplig dagvattenhantering och förstärkning av naturmark längs med anslutande trafikleder kan konsekvenserna av planen minska något. Planförslaget bedöms dock som negativt ur kulturmiljösynpunkt då områdets agrara historia och det historiska landskapet blir ännu svårare att utläsa.

lanspråk- tagande av jordbruksmark

I nordvästra delen av planområdet finns idag brukad åkermark. Jordbruksmark är av nationell betydelse och ”*får tas i anspråk för bebyggelse endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och om detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredställande sätt genom att annan mark tas i anspråk*” (Miljöbalken 3 kap 4 §).

Marken är en del av fastigheten Hällby 19:1 och ägs av kommunen. Marken brukas av privatperson. Jordbruksmarken är belägen mellan järnvägen och motorvägen E20 och är ungefär 6,5 ha stor. Åkern var tidigare en del av ett större sammanhängande jordbruksområde men har sedan anläggandet av E20 skurits av från omgivande jordbruksmark. Tillfartsvägen till jordbruksmarken gick tidigare under E20. Denna togs dock bort vid utbyggnaden av de kommunala järnvägsspåren som leder in till kombiterminalen söder om planområdet. Nuvarande tillfartsväg är via Torlundavägen.

Kommunen anser att vid en avvägning mellan den begränsade arealen och åkerns komplicerade läge och att ta marken i anspråk för logistik och industri, väger möjligheten att tillskapa verksamheter och i förlängningen arbetstillfällen kopplat till kombiterminalens verksamhet tyngre. Planrådets tillgång till järnväg, motorväg och kombiterminal är strategiskt viktigt för logistiketableringar. Jordbruksmarkens begränsade areal gör att kommunen anser att produktionen inte är tillräckligt stor för att hindra att jordbruket tas ur drift och ersätts med verksamheter. Kommunen har i sin utvärdering av alternativa lokaliseringar bedömt att planerat verksamhetsområde i direkt anslutning till E20, järnvägen och Eskilstuna kombiterminal är bäst lämpat för planerad utbyggnad samtidigt som Eskilstuna kommun är i behov av nya verksamhetsområden för logistik och transport. Därmed bedöms planerad utbyggnad vara av väsentligt samhällsintresse då det skapar fler arbetstillfällen och bättre förutsättningar för ett mer

differentierat näringsliv i kommunen, vilket motiverar att en del brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk. Kommunens samlade bedömning är därmed att området får tas i anspråk för föreslagen bebyggelse och att tidigare användning som jordbruksmark upphör. Observera att tillstånd att ta jordbruksmarken ur produktion kan krävas av Länsstyrelsen i Södermanlands län.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur och kultur

Mark och vegetation

Inför detaljplanarbetet har en ekosystemtjänstanalys genomförts. Ekosystemtjänster beskriver hur naturen, ekologin omkring oss, levererar sådant som är värdefullt för oss människor. En ofta använd definition på ekosystemtjänster är att de är ekosystemens direkta och indirekta bidrag till människors välbefinnande.

Trädinventering

Totalt har 115 träd mätts in och egenskaper har noterats enligt de attribut som ingår i inventeringen. De dominerande trädslagen de inmätta träden utgörs av 26 lönnar, 21 apelträd och 19 Ekar. Förutom dessa enskilda inmätta träden har ytterligare apelträd noterats i sammanhängande ytor.

Fyra träd bedömdes ha mycket stort bevarandevärde. Bland dessa finns det 3 askar. Ask är en starkt hotad art som är också viktig för den biologiska mångfalden då en rad andra hotade arter, bland annat lavar och insekter, är knutna till ask. Ett av dessa träd bedömdes dock vara i dåligt skick då rotsystemet såg ut att ha skadats under grävarbeten. Ett av träden är en oxel, ett hålträd med diameter över 40cm, ett grovt träd och som är bärande pollinerare.

Stort bevarandevärde bedöms 23 träd ha. Dessa är spridda över det centrala delarna av utredningsområdet. Av dessa är sju äppelträd, tre är sälk och tre ek. Få träd, tre individer, bedömdes som mycket gamla, en knäckepil, hästkastanj och en lönn.

Skyddade områden

Alléer finns inom området och dessa kräver särskild beaktning som skyddade biotoper. Åtgärder som kan skada en allé kräver dispens från Länsstyrelsen.

I nordvästra delen av planområdet finns en åkerholme. Åkerholmar är biotopskyddade och kräver dispens vid åtgärder. Dispens får bara ges om det föreligger särskilda skäl.

Inom planområdet finns rödlistade arter som kan kräva dispens från artskyddsförordningen.

Ekosystemtjänstbedömning

Planen har ett omfattande anspråk, hög grad av exploatering, på mark med ekologiska strukturer som i nuläget har förmåga att producera ekosystemtjänster. Av det följer att många olika ekosystemtjänster påverkas av planen.

Planen kommer bl.a. i hög grad påverka:

- Nutrition – jordbruk kommer inte bedrivas.
- Reglering av störningar och obehag - med 60% exploateringsgrad riskerar den reglerande vegetationen förloras till stor del.
- Reglering av normalflöden och extrema händelser - med 60% exploateringsgrad riskerar den reglerande vegetationen förloras till stor del.
- Upprätthållande av livscyklar, skydd av habitat och skydd av genpooler - med 60% exploateringsgrad riskerar den reglerande vegetationen förloras till stor del.
- Reglering av markens kvalitet - med 60% exploateringsgrad riskerar den reglerande vegetationen förloras till stor del.
- Atmosfärens sammansättning och förhållanden - med hög exploateringsgrad finns hög risk för att etablera en urban värmeö - med lokalt högre temperaturer.

**Geotekniska
förhållanden,
skredrisk,
grundläggning**

Inför planarbetet har Eskilstuna kommun låtit utföra en geoteknisk undersökning (Tyréns, 2020-10-15) i syfte att utreda områdets geotekniska förhållanden, att bedöma lämpligheten för byggnation, att ge rekommendationer med avseende på grundläggning och utgöra underlag för projektering och dimensionering.

Jorden inom planområdet består av 0 – 1,5 m torrskorpelera ovan 0 – 6,5 m löst lagrad lera. Den löst lagrade leran underlagras av 0 – 3 m silt följt av fast lagrad friktionsjord på berg. I en borrhyp påträffades fyllnadsmassor med en mäktighet om ca 3,8 m.

Den påträffade naturligt löst lagrade leran har en mycket låg uppmätt skjuvhållfasthet och bedöms som mellansensitiv.

Bergets överyta har inte bestämts inom utredningsområdet. Jordberg-sonderingar har endast utförts i borrhyp 20T61 och 20T63 där löst lagrad lera ej förekommer. I dessa undersökningspunkter har den naturligt lagrade friktionsjorden en mäktighet som varierar mellan 3,5 – 4,5 m. Bergets överyta påträffades i dessa punkter 5,3 – 5,5 m under den befintliga markytan.

Detaljplanen medger storskaliga byggnader som kommer att medföra anläggningsarbeten med schakt och fyllning. Omfattningen av anläggningsarbeten är beroende av utformningen av byggnader och gator där en central fråga är höjdsättning, som behöver ta hänsyn till områdets förutsättningar med avseende på bland annat omgivande järnväg, vägar, dagvattenhantering, geotekniska förutsättningar och en strävan efter massbalans.

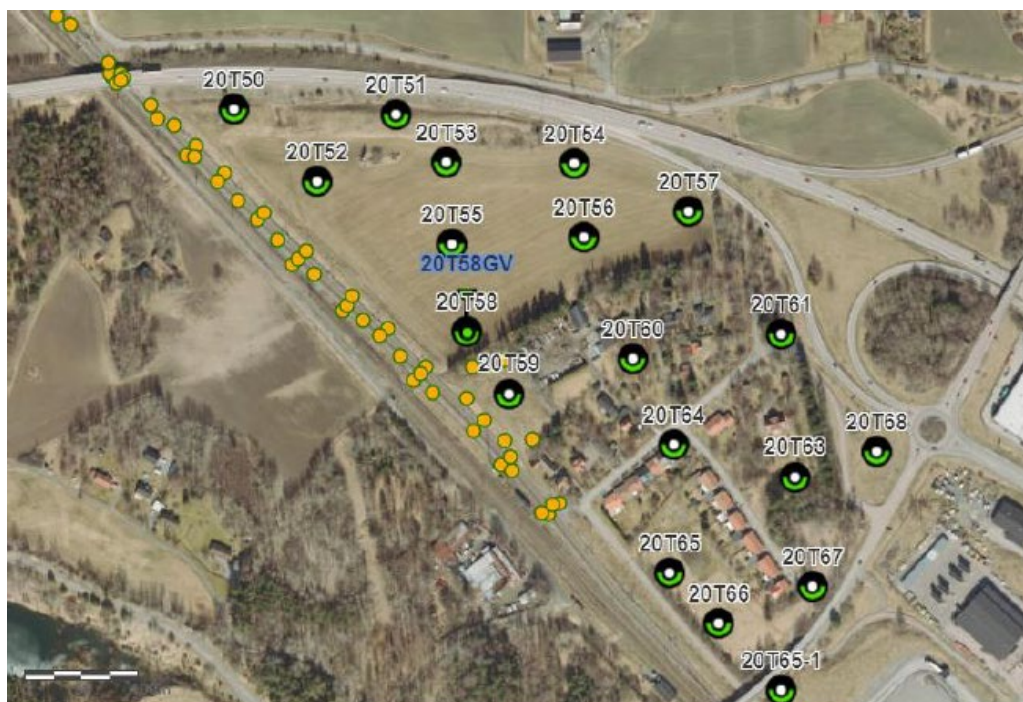
Det är först i genomförandet av planen som utformningen fastställs och laster från fyllning och byggnader blir kända. Risken för skred och kontroll av att stabiliteten blir tillfredställande för kommande förhållanden måste beaktas i genomförandet, men kan göras först när den detaljerade utformningen har bestämts vilket också sker i genomförandet.

Områdets totalstabilitet bedöms med dagens nivåer som tillfredställande, vilket innebär att risk för skred och ras ej bedöms förekomma inom planområdet. Det förekommer inga större vattendrag inom planområdet vilket innebär att det inte förekommer några erosionsrisker. Inom de nordvästra delarna av

planområdet bedöms byggbarheten som bra. Sättningsförhållandena är utredda och kan hanteras i samband med genomförandet av detaljplanen.

I och med framtagna underlag bedöms områdets geotekniska förhållanden som godtagbara för ändamålet.

Vid detaljplanens genomförande förutsätts relativt omfattande markarbeten behöva ske. I samband med detta behöver kompletterande undersökningar genomföras, bland annat stabilitetsberäkningar. Detta kommer hanteras i mark- eller bygglovsprocessen.



Undersökningspunkter

Markradon

Planområdet ligger ej inom högriskområde för markradon. Vid byggnation ska fyllnadsmassor kontrolleras under byggskedet så dessa inte ger upphov till förhöjda radonhalter.

Markföroreningar

Länsstyrelsen genomförde 2014-09-03 en inventering av området. Inom planområdet fanns det mellan 1917 och 2002 en handelsträdgård, Dalhems handelsträdgård. Inventeringen visade att det kan förekomma föroreningar i marken i form av bekämpningsmedel och tungmetaller. Området är klassat som riskklass 3.

Inom planområdet finns ett potentiellt förorenat objekt i länsstyrelsernas databas EBH-stödet som berör före detta Dalhems handelsträdgård. I en inventering utförd av Länsstyrelsen år 2014 fick objektet riskklass 3 på en 4-gradig skala där 1 är högsta riskklass. En miljöteknisk markundersökning av den tidigare handelsträdgården har utförts och redovisas i en rapport från Structor daterad 2017-12-22. I undersökningen togs dels ytliga samlingsprov från egenskapsområden, dels stickprov med skruvborrning. Samlingsproven visar genomgående låga halter men två stickprov har halter över Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM). Det avser

arsenik i två stickprov och zink i ett. Halten av zink är tydligt förhöjd och är nästan i nivå med Avfall Sveriges rekommenderade haltgränser för klassificering av förorenade massor som farligt avfall. Ingen tydlig källa eller anledning till de förhöjda halterna av arsenik och zink kan pekas ut, men de högsta halterna uppmäts ytligt i en nyligen iordningställd upplagsyta. Kommunens bedömning är att den högsta uppmätta halten av zink är ett avvikande extremfall som dessutom är provtaget i nyligen tillförda massor och inte representerar området. Vad gäller bekämpningsmedel finns det indikationer på att de förekommer i jord då några halter är över laboratoriets detektionsgränser, men uppmätta halter är låga och understiger gällande riktvärden. Grundvatten har provtagits i två grundvattenrör och inga förhöjda halter av föroreningar har uppmäts. En förenklad riskbedömning är inkluderad i rapporten från undersökningen. Efter att undersökningen genomförts har ytterligare avflyttning skett och angränsande fastigheter kommer inte att användas som bostäder. Den tidigare och pågående verksamheten inom undersökningsområdet klassas som mindre känslig markanvändning (MKM) i rapporten, kommunen anser att den planerade verksamheten med industriändamål också klassas som MKM. Miljökontoret har gjort en bedömning av undersökningen i en skrivelse daterad 2019-01-21. De delar konsultens bedömning, att vidare utredningar och åtgärder inte är motiverat utifrån markanvändningen. Vid framtida mark och anläggningsarbeten vid provtagningspunkterna med föroreningar behöver massorna transporteras till godkänd avfallsmottagare.

I angränsning till planområdets östra del utfördes år 2005 en översiktlig markmiljöundersökning av mark som idag i huvudsak är inom Torlunda 1:80. Det fanns rivningsrester efter bostadsbyggnader men inga halter över riktvärden för MKM uppmättes. Efter undersökningen har en byggnad för handel uppförts på platsen.

I angränsning till planområdets sydöstra del utfördes år 2007 av översiktlig markmiljöundersökning av mark som idag är inom Torlunda 1:278. Det fanns inga indikationer på föroreningar och inga halter över riktvärden för MKM uppmättes. Efter undersökningen har en byggnad för industri uppförts på platsen.

Hela planområdet är inte undersökt med avseende på markföroreningar, men med ledning av historiken och att marken ställs om från i huvudsak en känslig markanvändning (bostäder och åkermark) till en mindre känslig markanvändning som industriändamål, bedömer kommunen att utförda undersökningar är tillräckliga för planläggning.

I samband med byggnation ska provtagning genomföras och eventuella förorenade massor hanteras på erforderligt sätt och transporteras till en godkänd avfallsmottagare.

Grundvatten-förekomst

Planområdet gränsar till Strömsholmsåsens grundvattenförekomst, som är utpekad som dricksvattenförekomst enligt EU:s vattendirektiv.

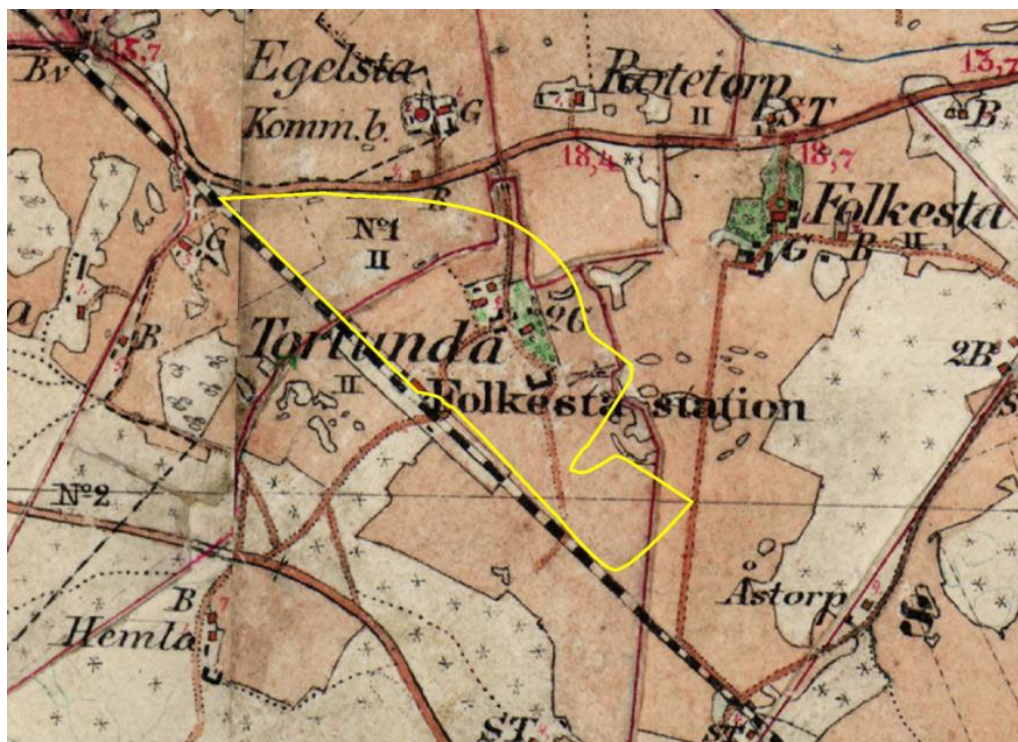
Historik

Planområdet ligger på mark som tillhört Torlunda by och där har också byns bebyggelse bestående av två gårdar legat.

Byn är belagd i skriftliga källor redan under 1300-talet. 2020 gjordes en arkeologisk utredning som visade att det fanns en större fast fornlämning i norra

delen av planområdet samt två övriga kulturhistoriska lämningar bland annat Torlunda bytomt.

I samband med borttagningen av husgrunder och jordkällare inom Torlunda bytomt 2020 gjordes en schaktövervakning. Under grunden efter huvudbyggnaden på Torlunda gård (tidigare Torlunda 1:94) fanns spår efter en äldre byggnad men i övrigt framkom inget av arkeologiskt intresse.



Utsnitt ur Häradsekonomska kartan från ca 1900 med planrådets ungefärliga utsträckning markerat i gult

Vid invigningen 1877 av Oxelösund-Flen-Westmanlands järnväg byggdes en station, sydväst om Torlunda by. Till en början hade den namnet Torshälla station, döpt efter Torshälla socken, men det byttes senare till Folkesta då stationen ansågs ligga för långt från Torshälla stad. Kring stationen på båda sidor om järnvägsspåret växte ett mindre samhälle fram med bostäder, butik, handelsträdgård och en mindre industri. Stationsbyggnaden revs 2008 för att ge plats för ytterligare järnvägsspår och idag är i stort sett all bebyggelse i Folkesta öster om järnvägen inklusive gårdarna i Torlunda by rivna. Kvar väster om järnvägen (utanför planområdet) finns några bostadshus och en mindre industri.

Kulturmiljö- värden

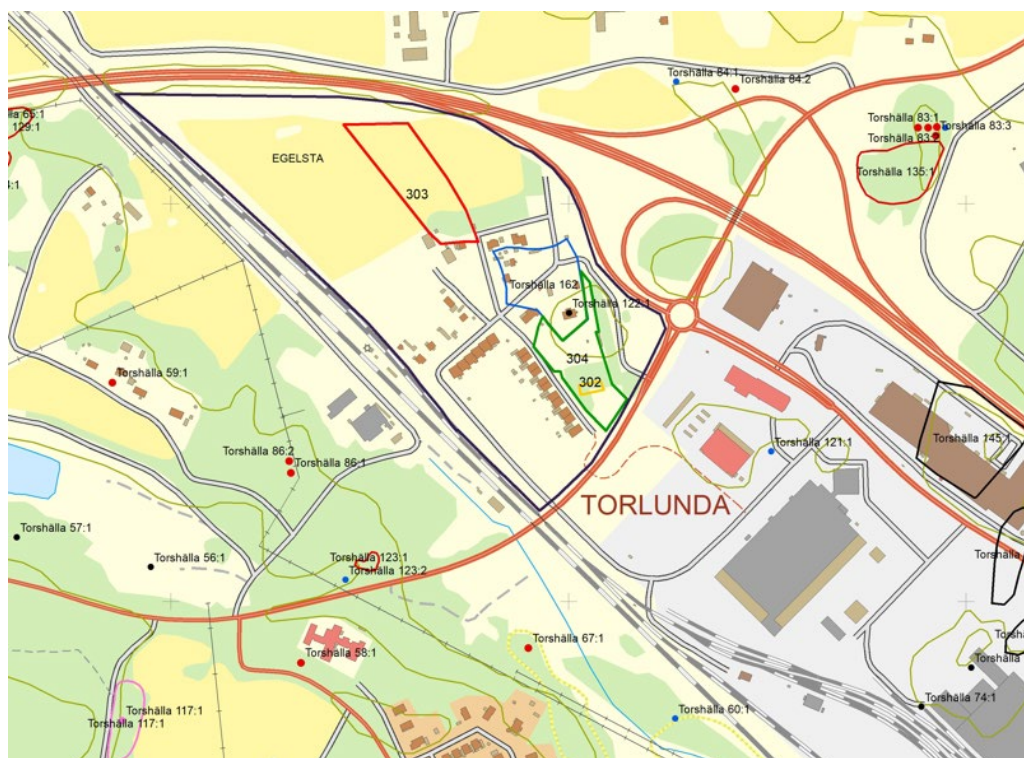
Inga utpekade kulturmiljöer finns inom planområdet. Planförslaget bedöms dock som negativt ur kulturmiljösynpunkt då områdets agrara historia och det historiska landskapet blir ännu svårare att utläsa. Bland annat genom att den sista äldre bebyggelsen i Torlunda by revs inför planeringen av området och att fornlämningar kommer att behöva tas bort vilket innebär att delar av traktens historia försvinner.

Fornlämningar

Det finns två lagskyddade fornlämningar inom planområdet. Dessa utgörs av Torlunda gårdstomt (L1982:6363) med anor från 1300-talet och lämningar efter en förhistorisk boplats (L2020:10882. Enligt äldre uppgifter har det funnits

järnåldersgravar söder om gården (L1984:7776) men dessa är inte synliga idag. Inför planarbetet har det genomförts en arkeologisk utredning för att klargöra om det fanns tidigare okända fornlämningar inom planområdet. Det var i samband med denna som bopplatsen upptäcktes. I boplattens nordvästra del påträffades 2 kulturlagerytor med bränd lera, 5 stolphål, sintrad lera/slagg samt en bit keramik. I samband med rivning av byggnaderna på Torlunda gård gjordes en arkeologisk schaktningsövervakning. Syftet med den denna var att löpande undersöka och dokumentera mindre komplicerade lämningar inom de delar av fornlämningen som berördes, samt att ta tillvara fynd. Sammanlagt övervakades rivningen av grunderna till fyra torpargrunder och tre källare. Under mangårdsbyggnaden på krönet framkom en äldre byggnad. Inga fynd eller annat daterade påträffades. I övriga ytor påträffades inget av arkeologiskt intresse.

Länsstyrelsen har 2022-09-23 beslutat om tillstånd till ingrepp i fornlämningar för föreslagna exploatering. Befintliga fornlämningar har under 2022 undersökts och tagits bort till sin helhet. Inga ytterligare arkeologiska insatser bedöms behövas inom planområdet. Tillståndet är giltigt till och med 2027-12-31. Anmälningsplikt gäller enligt 2 kapitlet 5 och 10 §§ kulturmiljölagen (1988:950). Om någon ännu okänd fornlämning, t ex i form av gravar, kulturlager eller fornfynd påträffas ska arbetet omedelbart avbrytas till den del som gäller fyndet och/eller lämningen samt området närmast detta/denna. Anmälan ska omedelbart göras till Länsstyrelsen.



Resultat av arkeologiska undersökningen

302 - Husgrund efter lada/ladugård

303 - Fornlämningen består av ett boplatssområde. I den nordvästra delen påträffades 2 kulturlagerytor med bränd lera, 5 stolphål, sintrad lera/slagg samt en bit keramik. Sannolikt omfattas inte hela ytan av boplatssområdet.

304 - Boplatläge, Omsluter Torlunda bytomt Tomtmark med uppvuxna träd samt buskage.

Bebyggelseområden

Bostäder

Planområdet bestod tidigare av ett bostadsområde. Bostadsområdet omfattades som mest av ett 30-tal bostäder i olika former, varav de flesta byggdes på 60-talet. Det nyaste tillskottet tillkom i början av 2000-talet. Sedan slutet på 90-talet har kommunen fått in synpunkter och klagomål från boende avseende buller från järnväg, väg och industrier. Flera åtgärder, bland annat anordnande av bullerskydd, ny väganslutning, gång- och cykelförbindelse samt rekreationsområde med lekplats, grillplats och boulebana har vidtagits för att förbättra boendemiljön i området, men sett i ett mer långsiktigt perspektiv är bedömningen att området inte är lämpligt för bostäder.

Idag är alla bostadsfastigheter inköpta av kommunen och alla bostäder är rivna.

Inga bostäder planeras inom detaljplanen.

Verksamheter

Nordvästra delen av planområdet brukas i dagsläget som åkermark.

Förslag

Området planläggs för industri **[I]** med inriktning mot lager, logistik och varuhantering. Platsen bedöms ha en strategiskt viktig funktion som transportnod i Mälardalen där närhet och tillgång till järnväg, motorväg och kombiterminal är av stor vikt vid etablering.

Trenden bland liknande verksamhetsområden går mot större sammanhängande byggnadskroppar. Plankartan utformas för att möjliggöra ett fåtal storskaliga byggnader. Under framtagandet av planförslaget har olika byggnadsutformningar undersökts. Planområdet bör klara av en byggnad som är 500 x 120 meter, vilket är 60 000 kvadratmeter. På stora delar av planområdet kan byggnader samt tillhörande ytor bli 180 meter på bredden om behov skulle finnas.

Till det finns även byggrätt kvar för eventuella övriga byggnader i mindre skala. Bedömningen är att totalt 70 000 kvadratmeter bör gå att bygga inom planområdet.

Rangering

Rangering innebär byte från till exempel ett transportmedel till ett annat. En kvalificerad bedömning är att rangerytorna behöver vara minst 50 meter breda för att klara de svängradier och säkerhetsavstånd som krävs. Rangerytor behöver för sin funktion vara plana och hårdgjorda.

Placering, utformning, material, byggnadsteknik

Utformning

Planområdets läge som stadens yttre entré västerifrån gör att särskild hänsyn bör tas till utformningen. Entréanalysen som genomfördes i samband med framtagandet av gällande översiktsplan identifierade platsen som lämplig för ett arkitektoniskt landmärke. Därför har ett antal gestaltungsprinciper arbetats fram som underlag till detaljplanen;

- Fasader ska utformas med variation i kulör, material och volym. Höglager ska utföras med särskild hänsyn till områdets exponerade läge mot omgivande landskap.
- Entréer ska placeras mot gata, där så är möjligt, och markeras tydligt, exempelvis med ett annat fasadmateriäl än huvudbyggnad, fasader med fönster, tydlig skyltning, god belysning eller en lägre byggnadskropp
- Utformningen av bebyggelse i kvarteren mot E20 ska ske med hänsyn till områdets exponerade läge
- Stora byggnadsvolymer ska om möjligt med hänsyn till funktionen brytas upp genom olika byggnadskroppar i olika höjd, indrag i fasad och/eller olika fasadmateriäl
- Tomtmark mot E20 och Svealandsbanan ska vara representativ och ordnad.

Detaljplanen eftersträvar att skapa en tydlig styrning för hur utformningen av planområdet ska ske samtidigt som den är tillräckligt flexibel för att inte omöjliggöra framtida etableringar.

Moderna verksamhets- och logistikbyggnader utformas storskaliga med stora långsidor. Det är i och med planområdets form rimligt att anta att en framtida etablering kommer göras med långsidan längs med järnvägen och motorvägen. För att inte ge ett för dominerande intryck bör fasaden brytas upp genom till exempel olika höjder, fönstersättning, fasadmateriäl och färgsättning. Bebyggelse ska smälta in i det lokala natur- och kulturlandskapet och i stadslandskapet så den inte dominerar.

Höjder

Huvudbyggnader regleras till en högsta byggnadshöjd om 22 meter. För att möjliggöra bebyggelse av ett så kallat höglager medger detaljplanen att 30% av bygggrätten kan bebyggas med en högsta totalhöjd om 40 meter. 30% bedöms vara 18 000 - 20 000 kvadratmeter och anses vara väl tilltaget för ändamålet.

Placering

Inlastning, upplag och andra sidofunktioner ska i möjligast mån placeras mot icke publika utrymmen. Med andra ord ska inlastning, upplag och andra jämförbara funktioner i möjligaste mån placeras bort från transportleder.

Byggnader ska placeras minst 5 meter från fastighetsgräns vilket regleras på plankartan.

Rekommenderade skyddsavstånd

Lager- eller industribyggnader ska placeras minst 30 meter ifrån trafikled eller järnväg där farligt gods transporteras. Detta gäller ej stickspår in på kvartermark. Kontor ska placeras minst 70 meter från trafikled eller järnväg där farligt gods transporteras.

Skyltar

Planområdets exponerade läge intill större kommunikationsleder innebär att det är ett utmärkt skyltläge. På grund av detta ska särskild hänsyn tas till vid utformning av skyltar inom och i anslutning till planområdet. Eskilstuna har ett skyltprogram,

Strategi för en sammanhållen och attraktiv skyltning i Eskilstuna antaget 2016-05-31 § 129. Skyltar ska uppföras enligt antaget skyltprogram, eller motsvarande som ersätter detta.

Dessutom gäller ett antal gestaltungsprinciper för anordning av skyltar

- Skyltar ska samspela med arkitekturen och gestaltningen av byggnaderna
- Företags- och reklamskyltar ska utformas så att de inte dominerar över byggnader och landskap och ha en tydlig koppling till verksamheten på fastigheten
- Skyltar som är synliga från E20 får av trafiksäkerhetsskäl inte vara rörliga, budskapsväxlande eller bländande
- Utformning av skyltar ska samordnas för varje kvarter och enligt gällande skyltprogram
- Skyltar placeras i anslutning till entréerna
- Skyltar får inte placeras ovanför takfot
- Fasadskyltar som är avsedda att ses från E20 ska utföras som lösa bokstäver och placeras distanserade från fasaden. Största bokstavshöjd är 1,5 meter

Service

Ingen kommunal service finns inom planområdet. Restaurang, livsmedelsbutik och andra butiker finns i direkt anslutning till planområdet. Närmaste skolor och förskolor finns i Hällbybrunn, cirka 1 – 1,5 kilometer från planområdet.

Jämställhet, integration

Genomgripande för planeringen är att kvinnor och män ska ha samma möjligheter att forma samhället och sina liv. Alla oavsett kön, läggning, etnisk, kulturell eller religiös bakgrund har lika rättigheter, skyldigheter och möjligheter.

Planområdet saknar numera bostäder och ligger avskilt och avgränsat av större trafikleder. Till följd av detta är antalet personer som rör sig i området under kvällar och helger få. Gaturummen saknar således också en naturlig ”övervakning” från närliggande bostadsfönster; att röra sig inom området under dessa tider kan upplevas otryggt.

Detaljplanens genomförande bedöms leda till fler arbetstillfällen i kommunen och därmed möjlighet till ökad integration och jämställdhet.

Barnperspektivet

Planområdets läge i anslutning till ett redan befintligt industriområde innebär att planområdet endast undantagsvis kommer nyttjas av barn. Detaljplanens genomförande bedöms ej påverka barns särskilda intressen nämnvärt, varken positivt eller negativt då platsen anses otillgänglig för barn.

Tillgänglighet

Ny bebyggelse ska uppfylla tillgänglighetskraven som de uttrycks i svenska nybyggnadsregler. Parkeringsplatser för människor med nedsatt rörelseförmåga ska finnas. Tillgänglighet regleras genom Boverkets byggregler (BBR). Detta hanteras i bygglovsprocessen och regleras ej genom planbestämmelser.

Friytor

Lek och rekreation

Då området planeras för industri, lager och logistik kommer behovet av ytor för lek och rekreation vara litet.

Naturmiljö

Då verksamhetsområden kräver stora ytor med hårdgjord mark är det av stor vikt att få in grönska i området. Planområdets form och storlek gör att det enda realistiska alternativet är att placera bebyggelsen centralt i planområdet och längs med transportinfrastrukturen. Detta innebär dock att skyddsvärda träd, alléer och andra gröna värden måste tas bort.

I plankartan har område för natur avsatts längs med E20 samt vid platsen som tidigare var trädgård för Torlunda gård. Syftet är att spara och stärka vegetationsmiljöerna. Naturområdena kan också med fördel samverka med bland annat dagvattenhantering, bullerskydd och annat.

Förslag på åtgärder som är aktuella inom planområdet är

- Trädbeväxt bullervall
- Varierat växtmaterial
- Lokal masshantering
- Biofilter
- Svackdiken
- Dagvattendamm
- Samordnad logistik och grön-grå ytor

I enlighet med framtagen entréanalys bör en trädridå med avskärmande träd skapas mot E20. Trädridån markeras på plankartan med **[plantering.]**. Förutom föreslagna trädridå bör befintlig vägbank utmed E20 gestaltas med vegetation, bland annat genom tillförsel av solitärträd. Ängsmark bör skapas på ytor som inte ska hårdgöras.

Vegetation i anslutning till Trafikverkets infrastruktur ska följa Trafikverkets säkerhetsbestämmelser.



Principskiss för trädridå med öppning för orientering.



Ängsmark i trafikmiljö i Uppsala. Källa: natursidan.se



Vackert solitärträd som markerar vägkanten. Passar i den stora skalan. Foto: Trafikverket.

Alléer

Centralt inom planområdet finns fyra utpekade alléer. Alléer är biotopskyddade och kräver dispens från Länsstyrelsen innan de får tas ner. Bedömningen är att dessa alléer inte kommer kunna vara kvar vid exploatering av planområdet.

Vägar

Infartsvägar, gång- och cykelvägar, parkeringar, och annan infrastruktur bör föras med trädplanteringar och grönytor.

Kompensation

Kompensationsåtgärder ska genomföras i enlighet med grönplanens riktlinjer för exploatering och kompensation.

Detaljplanen reglerar inte i detalj vilka kompensationsåtgärder som ska genomföras. Krav på kompensation ska ställas i samband med detaljplanens genomförande. Kompensationsåtgärder ska i första hand ske inom planområdet, förslagsvis inom avsatt naturområde eller längs med vägar, parkeringsplatser eller annan infrastruktur. I första hand avses kompensationsåtgärder genomföras inom område markerat med [**plantering₁**] på plankartan. Kommunen ser även att kompensation med fördel kan ske inom kvartersmark.

Vattenområden

Vattenområden Det finns inga vattenområden inom planområdet.

Strandskydd Planområdet berörs ej av strandskydd.

Gator och trafik

Gatunät och trafik

Förutsättningar

Området nås i dagsläget med bil via Torestavägen eller Torlundavägen. Gatunätet inom området består av tidigare bostadsgator och består förutom Torestavägen och Torlundavägen av Dalhemsvägen. Gatorna har en bredd om ungefär 7-9 meter. Bostadsområdet nåddes sedan 2012 av infarten via Torlundavägen. Innan det nåddes bostadsområdet via Torestavägen. Torestavägen stängdes av för genomfartstrafik 2012 då byggandet av en terminal för ankommande godstrafik anlades.

Inom och i anslutning till planområdet råder olika väghållarskap. E20 med på- och avfartsramper är statliga genom Trafikverket. Torestavägen har enskilt huvudmannaskap. Övriga gator är kommunala.

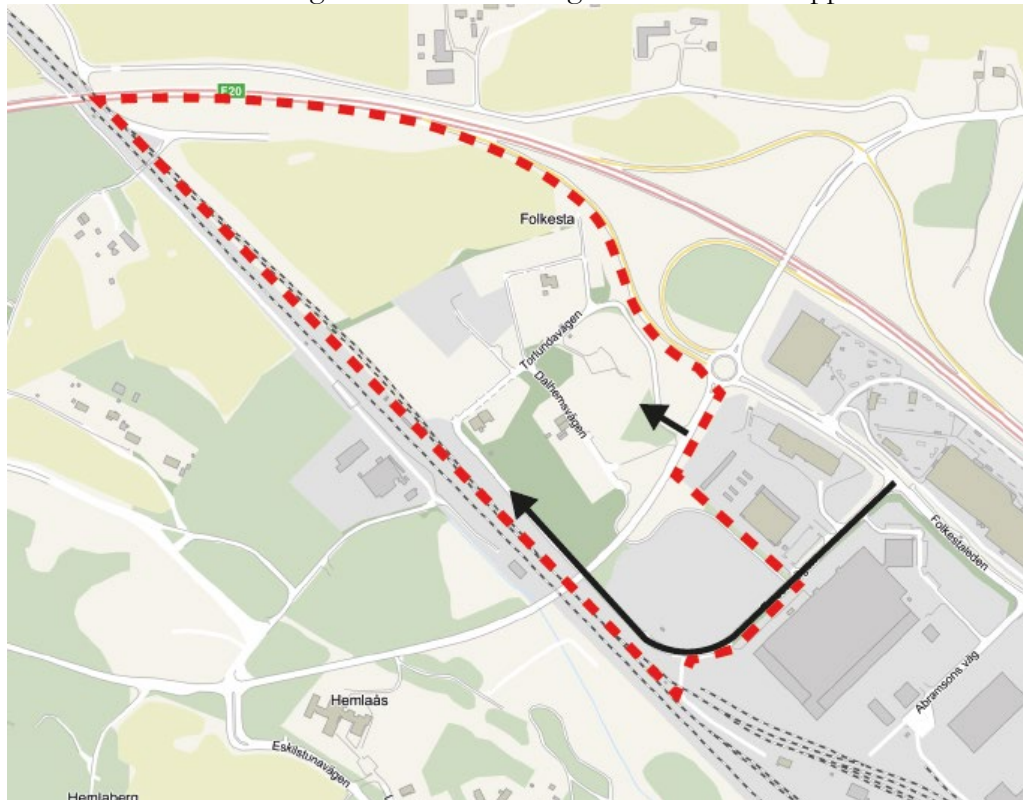
Förslag

I detaljplanearbetet har olika infartsalternativ studerats. Planområdet är svårt att nå då det omgärdas av transportleder. De alternativ som studerats är

1. Infart från Folkestaleden via Torestavägen
2. Befintlig infart via Torlundavägen
3. Ny infart från väg 900 till Dalhemsvägen

Slutsatsen är att två infarter föredras, alternativ 1 och 2. Eskilstuna kommun anser att befintlig infart via Torlundavägen är mest lämpad till infart till planområdet.

Dagens korsning vid väg 900 och Torlundavägen har en för snäv kurva för lastbilar. En infart via väg 900 till Torlundavägen behöver rätas upp och breddas.



Föreslagna anslutningar till planområdet

Inga allmänna gator avsätts inom verksamhetsområdet. Bedömningen är att relativt få aktörer kommer befinna sig inom området. Inriktningen är att hela området ska bestå av en eller ett fåtal fastigheter. Kommunen anser det därmed inte nödvändigt att tillhandahålla allmänna gator inom området. Gator ska därmed ordnas på kvartersmark. Om fler fastigheter styckas eller verksamheter etableras ska angöring lösas via till exempel servitut.

Väg 900 avsätts med möjlighet att anlägga separata höger- eller vänstersvängfält om behovet skulle uppstå. Dock bedöms inte trafikflödet innebära att en ombyggnad är nödvändig i dagsläget. Väg 900 bedöms även ha tillräcklig bredd för att möjliggöra busshållplatser om behovet skulle uppstå.

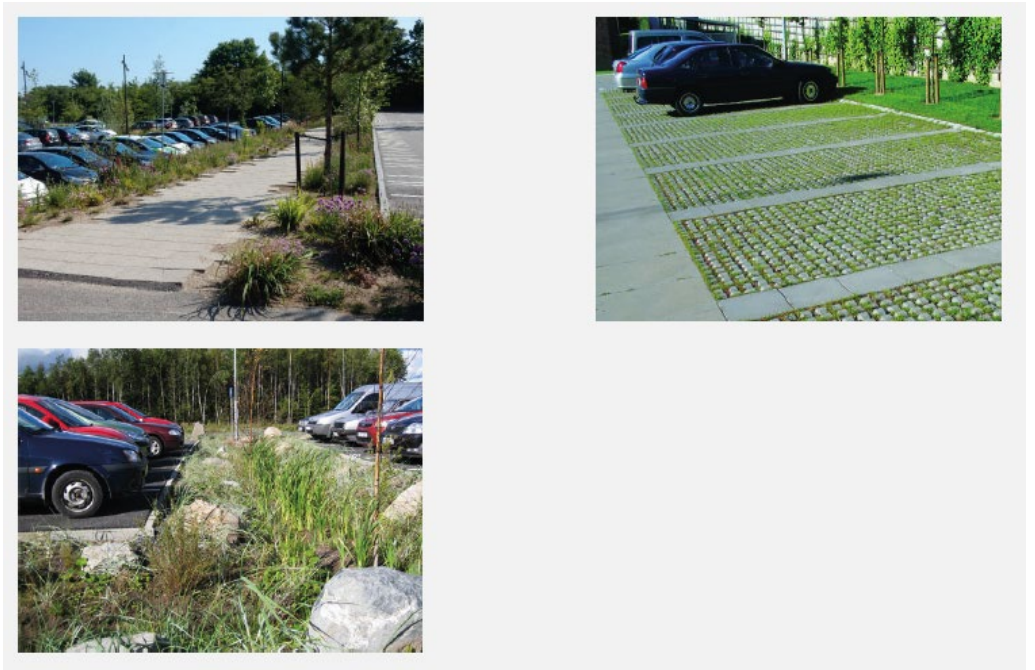
Om in- och utfart med lastbilstransporter ska ske via väg 900 får den ej blockera trafiken på väg 900.

Bron över Torestavägen har en fri höjd om 6,5 meter, vilket innebär att tung trafik kan passera. Om Torestavägen ska användas för tung trafik ska påkörningsskydd i form av vägräcke anläggas innan vägen får tas i bruk.

Utformning

Gator inom planområdet bör förses med trädrader som kompensation för nedtagna skyddsvärda träd och alléer. Gator ska även förses med dagvattenåtgärder, till exempel svackdiken.

- Järnväg** Parallellt med Svealandsbanan finns kommunala järnvägsspår som ansluter till Folkesta kombiterminal. De kommunala spåren planläggs som [T₁]. Järnvägsområdet är utformat för att möjliggöra spåranslutning till marken som planläggs för industriändamål, alternativt för att skapa en genomgående järnvägskorridor från Folkesta kombiterminal mot framtida verksamhetsområde i Gunnarskäl norr om E20.
- Inom järnvägsområdet, i anslutning till tidigare Folkesta station, finns en teknikanläggning. Yta avsätts för att möjliggöra tillgång till spårområdet innanför befintligt staket.
- Gång- och cykelvägar** Gång- och cykelanslutning finns från Hällbybrunn på väg 900 via Dalhemsvägen. Till Eskilstuna finns cykelbana via Folkestaleden. Ingen separat cykelbana finns från Torshälla. Kommunen avser att behålla cykelförbindelsen inom planområdet.
- Kollektivtrafik** Närmaste busshållplats är Folkesta köpcentrum, ungefär 300 m öster om planområdet. Busshållplatsen trafikeras av stadsbusslinje 7 samt Västmanlands lokaltrafik linje 550 mellan Eskilstuna och Köping via Kungsör.
- Förslag
- I samband med planförslaget utreder kommunen om det finns möjlighet att förse planområdet med bussförbindelse. Busshållplatser föreslås förläggas på väg 900 alternativt på kvartersmark inne i verksamhetsområdet. Kollektivtrafiken behöver studeras vidare för att samordnas med en eventuell framtida etablering inom området Gunnarskäl. I och med detta förordas ingen ändring i busstrafiken i och med detaljplanens genomförande.
- Parkering** Parkering regleras i Eskilstuna kommuns parkeringsnorm *Parkeringstal för ett Eskilstuna i förändring*. All parkering ska ske inom kvartersmark. Det är fastighetsägaren som ansvarar för att tillgodose parkeringsbehovet på respektive fastighet. Planområdet bedöms vara Typområde D enligt parkeringsnormen, vilket innebär att det inte finns något reglerat parkeringstal. Antalet parkeringar baseras istället på faktorer som antalet anställda och bedömt antal besökare. Antalet parkeringar som behövs bedöms kunna lösas i bygglovshanteringen.
- Utformning
- Stora parkeringsytor för personbilar och lastbilar förses med trädplanteringar och belysningselement som delar upp parkeringsytorna i ”mindre rum”
 - Parkeringar bör utformas med genomsläppligt material
- Bedömningen är att detaljplanen kommer medföra stora mängder hårdgjorda ytor. På grund av detta föreslås parkeringsytor förses med gröna och blå lösningar. Förslag på rekommenderade lösningar kan vara genomsläpplig beläggning, trädplanteringar med biofilter längs med gator och parkeringsytor,



Exempel på aktuell utformning av parkeringsytor

Störningar

Buller

Nuläge

Planområdet påverkas av trafikbuller från främst E20 och Svealandsbanan. Planområdet utsätts även för verksamhetsbuller från angränsande verksamhetsområde.



Ekvivalent buller från väg och järnväg

Vid etablering av verksamhetsområden finns riktvärden för buller som bör beaktas. En logistiketablering kan ge upphov till buller dels från

verksamheten som sådan och dels från trafikbuller i samband med transporter till och från planerade verksamheter.

Buller från verksamheter regleras i Naturvårdsverkets rapport *Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller*. Riktvärdena är avsedda som utgångspunkt och vägledning för den bedömning som ska göras i varje enskilt fall.

Då planområdet ansluter till den starkt trafikerade E20 krävs en stor trafikökning för att ljudnivåerna från trafiken på väg E20 ska påverkas påtagligt. Testberäkningar har gjorts för ökning av trafiken på E20 med 1000-10 000 fordon/dygn. Gällande riktvärden inomhus för arbetslokaler bedöms kunna klaras med en fasad som utformas i enlighet med ljudnivåkraven i Boverkets byggregler (BBR). Ljudnivåerna från framtida verksamheter får inte vara störande för omgivningen.

För att även få en uppfattning om hur järnvägen kan komma att påverka planområdet har mycket översiktliga bullerberäkningar gjorts. Beräkningarna visar att med nuvarande trafikering på Svealandsbanan/TGOJ-banan krävs ca 30 m mellan järnvägen och närmaste fasad för att klara riktvärdena med normala treglasfönster utan särskilda bullerskyddsåtgärder. Om verksamhetsbyggnader önskas placeras närmare kan riktvärdena inomhus klaras med fönster med god ljudisolering.

Respektive verksamhetsutövare ansvarar för att säkerställa att bullernivåerna hålls nere. I de allmänna råden anges att bedömning ska ske i det enskilda fallet. Tabellen med begränsningsvärden ger vägledning och utgångspunkt för denna bedömning. Buller från trafik, godshantering etc. inom verksamhetsområdet bör betraktas som industribuller och räknas in i ljudnivån från verksamheten. Bullrande verksamhet kommer att ske på olika platser under byggtiden. Byggbuller hanteras enligt Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15). Bullret bedöms inte medföra någon allvarigare störning för människor, förutsatt att de mer störande arbetena inte utförs nattetid. Buller kan medföra störning för bostäder i närområdet och för friluftsliv i omgivande naturområden.

Bullerutredning

En bullerutredning har tagits fram som visar att tillkommande industribuller klarar gällande riktvärden. Vidare visar beräkningen över trafikbuller att området domineras av buller från Svealandsbanan och väg E20 till den grad att industribullret inte påverkar områdets totala ljudnivå.

Farligt gods

Förutsättningar

Då planområdet är omgivet av riskobjekt har en riskutredning genomförts. Följande slutsatser har erhållits i utredningen:

- Eftersom detaljplaneområdet är omringat av riskobjekt är följaktligen riskbilden komplex. Den beräknade individrisknivån skiljer sig betänkligt mellan områdets delar men kan sammanfattas som högst i de västra delarna och lägst i de östra.
- Transporter av giftig och brandfarlig gas samt fluorvätesyra på järnväg bidrar mest till risknivån inom området. På korta avstånd har emellertid brandfarlig vätska störst riskbidrag och då i synnerhet transporter på E20.
- Gasolhanteringen på kombiterminalen har stort riskbidrag för befintliga

verksamheter inom ca 220 m från lossningsplatsen. För aktuell detaljplan är riskbidraget emellertid lågt då avståndet är ca 200 m till lossningsplatsen.

- Ursparade tåg har beräknats kunna hamna ca 15 m mot planområdet. Inom detta avstånd förväntas inte byggnation eller att människor uppehåller sig stadigvarande.
- På järnvägarna sker färre transporter än på E20 men där förekommer å andra sidan transporter av fluorvätesyra och en större andel brandfarlig och giftig gas på E20. Sammantaget är riskbidraget från järnvägen ca 63% och E20 33% medan E20s avfartsväg bidrar klart mindre till samhällsrisknivån. Samhällsrisknivån för såväl nollalternativ som utvecklingsalternativ är emellertid acceptabel.
- Det värsta scenariot som kan inträffa är ett stort utsläpp av tung giftig gas, vilket kan medföra uppemot 70 omkomna men är mycket osannolikt. Ett stort utsläpp av fluorvätesyra kan också ge många omkomna, om än inte lika många som ett klorutsläpp.
- Det mest troliga olycksscenarioet är en pöl brand till följd av utsläpp och antändning av brandfarlig vätska och ligger delvis till grund för de rekommenderade säkerhetshöjande åtgärderna som rekommenderas.

Förslag

För att säkerställa att resultatet från utredningen efterlevs har ett antal planbestämmelser införts på plankartan. 30 meter från närmaste väggkant samt närmaste järnvägsräls har ytor avsatts som inte får förses med byggnad genom så kallad prickmark. Inom 40 meter från väggkant eller järnväg där farligt gods transporteras ska fasader utformas i icke brännbart material i lägst brandteknisk klass EI30. Fönster utförs i lägst brandteknisk klass EW30. Inom 50 meter från järnväg eller 60 meter från väg där farligt gods transporteras ska utrymningsvägar och/eller entré placeras bort från järnväg och väg. För bebyggelse på avstånd 50 meter från närmaste järnvägsräls eller 60 meter från väg som transporterar farligt gods ska friskluftsintag placeras på tak eller bort från järnväg och väg.

Ytor inom 20-40 meter från närmaste väggkant eller järnväg ska utformas så att de ej uppmuntrar till stadigvarande vistelse.

Risken har utretts utifrån aktuella förutsättningar och föreslagen bebyggelse. Om förutsättningar förändras, till exempel genom att persontätheten överskrider den angivna persontätheten i utredningen, behöver riskerna utredas och behov av eventuella åtgärder säkerställas. Det är upp till verksamheten att utreda och säkerställa åtgärder innan tillstånd kan ges. I bygglovsprövning ska lämpligheten säkerställas. I övrigt hanteras risk och säkerhet enligt gällande lagstiftning.

På sikt avser kommunen att Gunnarskälsområdet, strax norr om aktuellt planområde, ska etableras som ett framtida verksamhetsområde. Parallellt med detta pågår en studie om hur befintliga kombiterminalen direkt öster om planområdet kan utvecklas. Den ökade samhällsrisk som kommer medföras av en utbyggnad av Gunnarskälsområdet avses hanteras inom pågående fördjupad översiktsplan och efterföljande detaljplanering.

Det finns i nuläget inga planer eller kännedom om verksamhet som ska hantera farligt gods inom planområdet. Skulle det bli aktuellt i framtiden ska det utredas av

berörd verksamhet innan tillstånd får ges. De skyddsavstånd som anges i genomförd riskutredning ska beaktas.

Flyghinder-analys

Detaljplanen föreslår en möjlighet att bygga höglager med en totalhöjd om 40 meter. Då planområdet ligger inom höjdbegränsade områden från Ekeby flygfält har en flyghinderanalys genomförts. Analysen visar att detaljplanen inte bedöms påverka luftfarten.

Enligt Luftfartslagen ska en flyghinderanmälan skickas in till Luftfartsverket före uppförandet av ett högt objekt. Anmälan ska göras till Försvarsmakten senast fyra veckor innan objektet når en höjd av 20 meter (45 meter inom sammanhållen bebyggelse).

Byggnadsverket får placeras inom en radie av 200 meter från de i ansökan angivna koordinaterna utan att analysresultatet förändras.

Planområdet ligger inom Västerås flygplats *Minimum Sector Altitude* (MSA), vilket innebär att objekt med en byggnadshöjd över 20 meter ska samrådas med berörd flygplats. Västerås flygplats har vid kontakt med Eskilstuna kommun inget att erinra på föreslagen detaljplan.

Miljö kvalitets-normer luft

Mätningar från Östra Sveriges Luftvårdsförbund från år 2015 visar att dygnsmedelhalter av NO₂ för planområdet är mindre än 12 µg/m³. Årsmedelhalten för hela planområdet är under 5 µg/m³.

För PM10 är dygnsmedelvärde på 16-18 µg/m³ och årsmedelvärde 10-15 µg/m³.

Normvärdet per år för PM10 som ska klaras är 40 µg/m³. Miljö kvalitetsmålet är 15 µg/m³. I och med detta är bedömningen att riktvärde för respektive förorening klaras såväl för dygn- som årsmedel.

Miljö kvalitetsnormen (MKN) för kvävedioxid och partiklarhalt bedöms klaras med god marginal inom hela planområdet både i nuläget och i framtiden. Erfarenhetsmässigt kan då också slutsatsen dras att även övriga miljö kvalitetsnormer klaras med marginal

Översvämning

Del av planområdet riskerar att översvämmas med stående vatten vid ett 100-årsregn. Det är framför allt lågpunkten under och runt omkring vägbron för väg 900 i sydöstra delen av planområdet samt de låglänta delarna av jordbruksmarken som riskerar att översvämmas. Det är fastighetsägarens ansvar att på kvartersmark planera marknivåer och anläggningar, till exempel dagvatten- och skyfallsanläggningar, för att inte förvärra översvämningens risker för befintlig infrastruktur och bebyggelse.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Delar av planområdet, de delar som utgör det tidigare bostadsområdet, ligger inom verksamhetsområde för kommunalt vatten och avlopp.

Bedömningen är att verksamhetsområdet utökas till att innefatta hela planområdet. Nuvarande kapacitet kan ombesörja normal hushållsförbrukning för

spill och vatten. Vid etablering behöver VA-behovet redovisas. VA-huvudmannen är skyldig att lämna förbindelsepunkt vid fastighetsgräns.

Om fastighetsindelningen blir som föreslaget, det vill säga en större fastighet för industrietablering, finns tillräckligt med avsatt ytor för att ordna förbindelsepunkt.

El, tele, bredband och värme

Inom planområdet finns en transformatorstation med tillhörande hög- och lågspänningsnät samt att denna ingår i elnäts slingnät 12 kV. Skanova har markförlagda teleanläggningar inom planområdet. IP-Only har fiber förlagda i östra delen av planområdet. Planområdet är ej anslutet till fjärrvärmenätet.

Befintlig transformatorstation kommer sannolikt behöva flyttas vid detaljplanens genomförande. Område för transformatorstation har angetts **[E₁]**. Placering är i nuläget inte känd och avses hanteras vid detaljplanens genomförande. Åtkomst till denna måste säkerställas, förslagsvis genom servitut.

Avfall

Vid utformning av avfallsutrymmen ska *Handbok för avfallsutrymmen (2018)*, utgiven av Avfall Sverige, beaktas.

För avfallshantering gäller *Plan för avfall och kretslopp*.

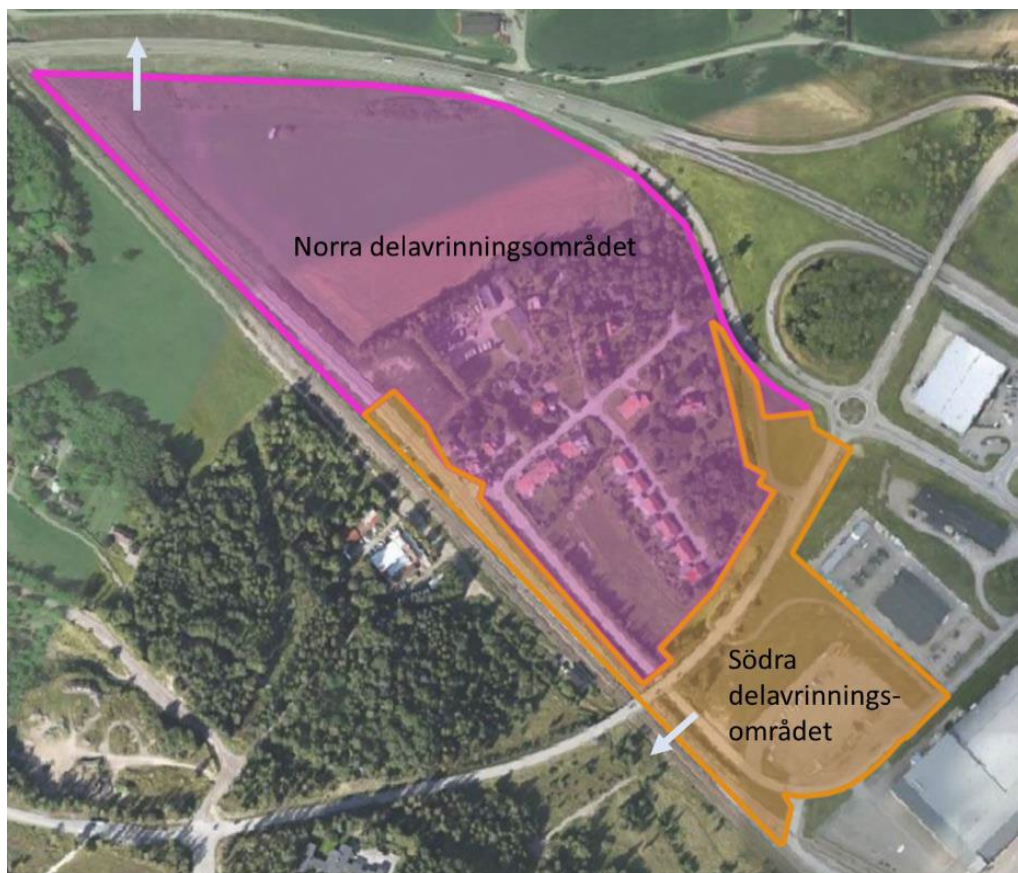
Dagvatten

I Eskilstuna kommun tillämpas riktlinjer för dagvattenhantering genom *Dagvattenplan för Eskilstuna kommun*, antaget av kommunfullmäktige 2020-10-22. Eskilstuna kommuns dagvattenhantering utgår från EUs vattendirektiv, de nationella miljö kvalitetsmålen samt målen i Eskilstuna kommuns vattenplan. Hanteringen av dagvattnet utformas på sådant sätt att miljö kvalitetsnormerna för vatten klaras.

Efter plansamrådet har en uppdaterad dagvattenutredning genomförts för att bedöma vilka ytor och volymer som behövs för fördröjning och rening så att riktlinjer och miljö kvalitetsnormer följs utifrån föreslagen exploatering. Utredningen visar att dagvattnet med föreslagna åtgärder går att hantera utan negativ påverkan på recipienten.

Föreslagen dagvattenhantering

Planområdet kommer med föreslagna åtgärder och exploatering bestå av två delavrinningsområden, norra och södra. Större delen av planområdet kommer avledas mot norr och en mindre del åt söder. Utlopp för norra avrinningsområdet sker via Trafikverkets trummor under E20. Utlopp under järnvägen finns i södra delavrinningsområdet.



Indelning av delavrinningsområden, med utloppspunkter markerade med vit pil. Illustration WRS

I nordvästra delen av planområdet föreslås en torrdamm uppföras på allmän plats. Torrdammen utformas för främst fördröjning men även viss rening. I södra avrinningsområdet behöver en anläggning, förslagsvis en nedsänkt grönyta, anläggas med kapacitet att hantera 20 millimeter nederbörd.

Upp till 20 millimeter ska fördröjas och renas på egen fastighet eller kvartersmark i enlighet med gällande dagvattenplan. Allmänna anläggningar anläggs med syfte att fördröja mellanskillnaden upp till ett 50-års-regn. Det är viktigt att höjdsättningen av området utformas så att vattnet rinner mot planområdets nordvästra hörn. Takavvattning ska även styras mot samma riktning.

För att uppnå renings- och utjämningsbehovet inom kvartersmarken i det norra avrinningsområdet föreslås att de hårdgjorda ytorna avleds till ett infiltrationsstråk, personalparkering anläggs med genomsläpplig beläggning samt att delar av grönytan mellan personalparkeringen och diket anläggs som nedsänkta växtbäddar.

Södra avrinningsområdet består till största del av det som idag är en in- och utpasseringsanläggning till kombiterminalen. Inga större förändringar av markanvändningen föreslås i samband med detaljplanens genomförande. Dagvattenutredningen föreslår att totalt 400 kubikmeter måste fördröjas inom avrinningsområdet.

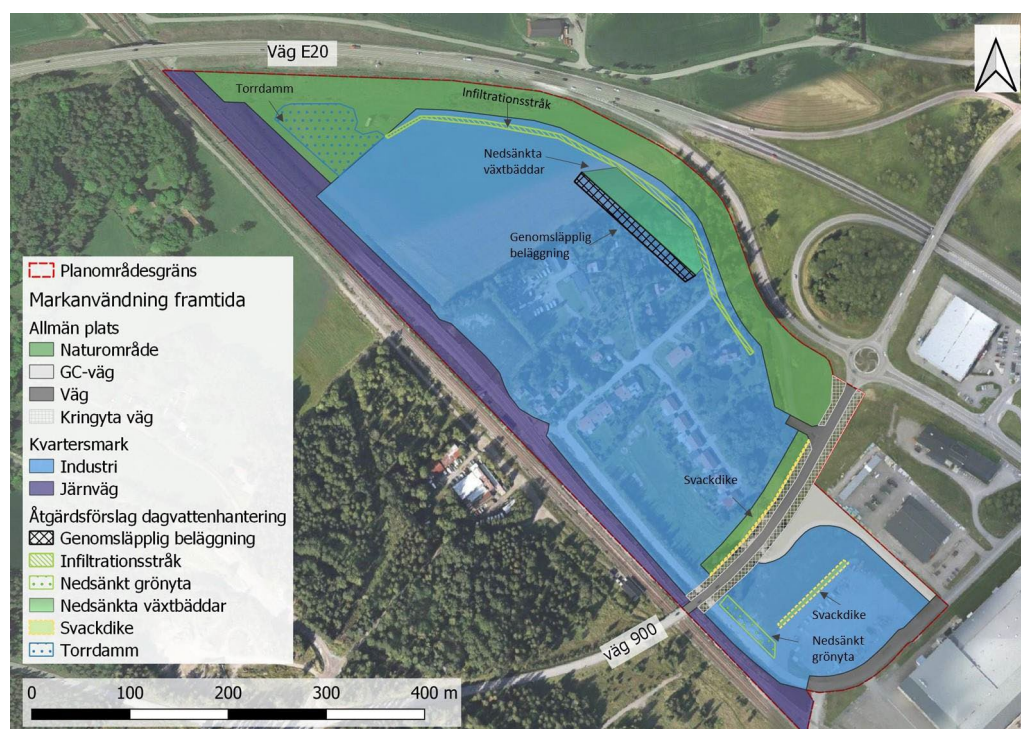
Dagvattnet för södra avrinningsområdet ska fördröjas och renas på kvartersmark innan det släpps på Trafikverkets trumma. Kapacitet ska klara ett 50-års-regn.

Innan anslutning till Trafikverkets trumma kan ske måste tillstånd ges av Trafikverket. Ingen allmän anläggning föreslås för södra avrinningsområdet, utan dagvatten och skyfall bedöms kunna hanteras på kvartersmark. Behov av allmän anläggning i denna del anses ej föreligga då kommunen ej avser att stycka fastigheten.

Föreslagna åtgärder inom kvartersmark är infiltrationsstråk längs norra delen av planområdet, som avleder mot den planerade dammen, genomsläpplig beläggning på parkeringsplatser, nedsänkta växtbäddar och svackdike.

Prickmark och bestämmelse om markens anordnande [n₁] har införts i plankartan för att avsätta plats för dagvatten- och skyfallshanteringen i södra avrinningsområdet. Det är fastighetsägaren som ansvarar för att dessa åtgärder genomförs. Senast i bygglovsskedet ska dagvatten- och skyfallslösningar redovisas som uppfyller krav enligt framtagna dagvattenutredning och som beskrivs i planbeskrivningen.

Skyfallshanteringen ska säkras genom höjdsättning av marken med fallande höjder mot nordvästra hörnet [n₂]. En mindre del av planområdet kommer fortsatt att ledas söderut, då utredningar visat att det inte är möjligt att ändra flödesriktning för området.



Principförslag för placering av åtgärdsförslag. Illustration WRS

Sammantaget bedöms föreslagna lösningar samt föreslagna regleringar vara tillräckliga för att hantera dagvatten och skyfall med enligt föreslagen exploatering.

Anläggningar som tar emot dagvatten från mer än en fastighet är anmälningspliktiga enligt miljöbalken. Anmälningsblankett finns på kommunens hemsida. Anmälan om dagvattenanläggning behöver lämnas in till Miljökontoret i god tid (minst sex veckor) innan anläggandet påbörjas.

Brandskydd Brandposter inom planområdet har för låg kapacitet för att klara av en etablering i föreslagen skala. Brandpostnätet kommer behöva byggas ut i samband med detaljplanens genomförande.

GENOMFÖRANDE

Organisatoriska frågor

Tidplan	18 oktober – 8 november 2021	Samråd
	18 november – 19 december 2022	Granskning
	18 januari 2023	Stadsbyggnadsnämnden godkänner detaljplanen
	14 februari 2023	Kommunstyrelsen godkänner detaljplanen
	2 mars 2023	Kommunfullmäktige antar detaljplanen
	Mars 2023	Detaljplanen vinner laga kraft förutsatt att den inte överklagas.
Genomförandetid	Genomförandetiden är 5 år från den dag beslutet om att anta detaljplanen får laga kraft.	
Huvudmannaskap	Huvudmannaskap är kommunalt på allmän plats.	
Ansvarsfördelning	<u>Kommunen</u> ansvarar för anläggande och drift av allmän platsmark.	
	<u>Fastighetsägaren</u> ansvarar för anläggande och drift inom kvartersmark.	

Fastighetsrättsliga frågor

Berörda fastigheter	<u>Berörda fastigheter</u> Följande fastigheter finns inom planområdet. Hällby 19:1 – kommunalt ägd Torlunda 4:1 – kommunalt ägd Hällby 1:88 – statligt ägd	
Fastighetsbildning	Inför detaljplanens antagande har fastighetsbildning genomförts. Stamfastigheten Hällby 19:1 behålls oförändrad öster om väg 900. De områden som planläggs som [NATUR] ingår även i Hällby 19:1. En exploateringsfastighet, Torlunda 4:1, har bildats väster om väg 900. Följande fastigheter har uppgått i exploateringsfastigheten sedan granskningshandlingen. <ul style="list-style-type: none"> - Torlunda 1:20 - Torlunda 1:32 - Torlunda 1:34 - Torlunda 1:35 - Torlunda 1:36 	
	Fastighetsgränser har städats för att spegla nutida och framtida användning. Hällby 19:1, Hällby 2:155 och Rotetorp 2:2 har justerats. Ingående samfälligheter och onyttiga rättigheter har blivit hävda. Lantmäteriförrättningen vann laga kraft 10 januari 2023.	
Gemensamhetsanläggningar	Gemensamhetsanläggningen Hällby ga:4 har upphävts inom planområdet. Utanför planområdet gäller dock enligt tidigare anläggningsbeslut.	
Servitut	Servitut avses bildas för att säkerställa åtkomst till den teknikanläggning som är	

belägen inom spårområdet. Servitut avses bildas för ledningar som är nödvändiga för teknikanläggningen.

Befintliga servitut avses avvecklas i samband med bildandet av exploateringsfastighet.

Servitut kan vara aktuellt för att säkerställa åtkomsten av eventuell transformatorstation inom område [E₁]. Detta avses hanteras vid detaljplanens genomförande.

Dikningsföretag

I anslutning till planområdet finns ett dikningsföretag som saknar aktiv förvaltning. Företaget saknar flödesberäkning och kostnadsfördelningen är inaktuell. Syftet med befintlig anläggning är att fördela kostnader. Påverkan från aktuellt planområde är marginellt.

Berört dikningsföretag kan behöva omprövas. Ett sådant beslut förutsätter dock att markområden utanför denna plan beaktas. Kommunen arbetar för att dikningsföretaget ska bli ett aktivt förvaltad företag.

Övrigt

0484-04/177 Röjningsrätt. Bildad i samband med omprövning av Hällby vägförening som resulterade i Hällby ga:4. Hanteras vid pågående lantmäteriförrättning D 21583.

Ekonomiska frågor

Kostnader

Eskilstuna kommun bekostar planarbetet. Eskilstuna kommun bekostar anläggande, drift och underhåll av allmän platsmark.

Fastighetsägaren bekostar anläggande, drift och underhåll av anläggningar på kvartersmark.

Fastighetsägaren bekostar flytt av ledningar och kablar samt transformatorstation inom planområdet.

Eskilstuna kommun bekostar lantmäteriförrättningar och eventuella ersättningar till följd av dessa.

Tekniska frågor

EI

Eskilstuna Energi och Miljö Elnät AB (EEM Elnät) ansvarar för anläggande samt drift och underhåll av elledning fram till anslutningspunkt. Kostnaden för anslutning till EEM:s olika nät debiteras enligt gällande taxa. Flytt av befintliga ledningar och/eller annan teknisk anläggning som t ex transformatorstation utförs på exploitörens bekostnad och det är respektive lednings- och/eller anläggningsägare som avgör om flytt måste verkställas

Vatten och avlopp

Eskilstuna Energi och Miljö AB (EEM AB) ansvarar för anläggande samt drift och underhåll av vatten-, dagvatten och avloppsledningar fram till anslutningspunkt.

Fjärrvärme

Eskilstuna Energi och Miljö AB ansvarar för anläggande samt drift och underhåll

av fjärrvärme. Kostnaden för anslutning debiteras fastighetsägaren enligt gällande taxa.

Fiber Anslutning till fiber ska ske efter kontakt med valt bolag.

Parkering All parkering ska ske inom kvartersmark.

Dagvatten Hela planområdet ska ingå i verksamhetsområde för dagvatten, gata och fastighet. Dimensionering och höjdsättning ska följa Svenskt vattens publikationer p110 och P105 samt Eskilstuna kommuns policy för dagvattenhantering.

Inom kvartersmark ansvarar fastighetsägare för alla åtgärder. Kontakt ska tas med Miljökontoret inför anläggande av dagvattenanläggningar. Dagvattenanläggningar som tar emot dagvatten från mer än en fastighet är anmälningspliktiga enligt miljöbalken. Information och anmälningsblankett finns på kommunens hemsida. Fastighetsägaren ansvarar för åtgärder på kvartersmark.

Tillstånd ska erhållas av Trafikverket innan anslutning till deras dagvattenanläggningar kan ske.

Marksanering Fastighetsägaren ansvarar för och bekostar eventuellt behov av marksanering.

Om markföroreningar påträffas ska dessa anmälas. All hantering av förorenade massor är anmälningspliktig verksamhet. Enligt 28 § förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd (SFS 1998:899) skall en anmälan om avhjälpande åtgärder lämnas in och godkännas av kommunens tillsynsmyndighet innan en eventuell åtgärd påbörjas. En åtgärdsplan ska lämnas in för granskning i god tid innan åtgärder får påbörjas. Om bedömning görs att en förorening inte behöver åtgärdas ska detta kunna backas upp med stöd av data i en riskvärdering. Vid schaktsanering bör miljökontroll och provtagning göras för att säkerställa att de förorenade massorna tagits bort och att riskerna för människor och miljö är acceptabla.

Järnväg Blivande exploateringsfastighet ska anslutas till järnväg. Nödvändig växel för anslutning till befintligt industrispår, som ägs av Eskilstuna kommun, bekostas av blivande fastighetsägare.

ARBETSGRUPP

Arbetet med detaljplanen har bedrivits i projektform. Medverkande tjänstemän har varit:

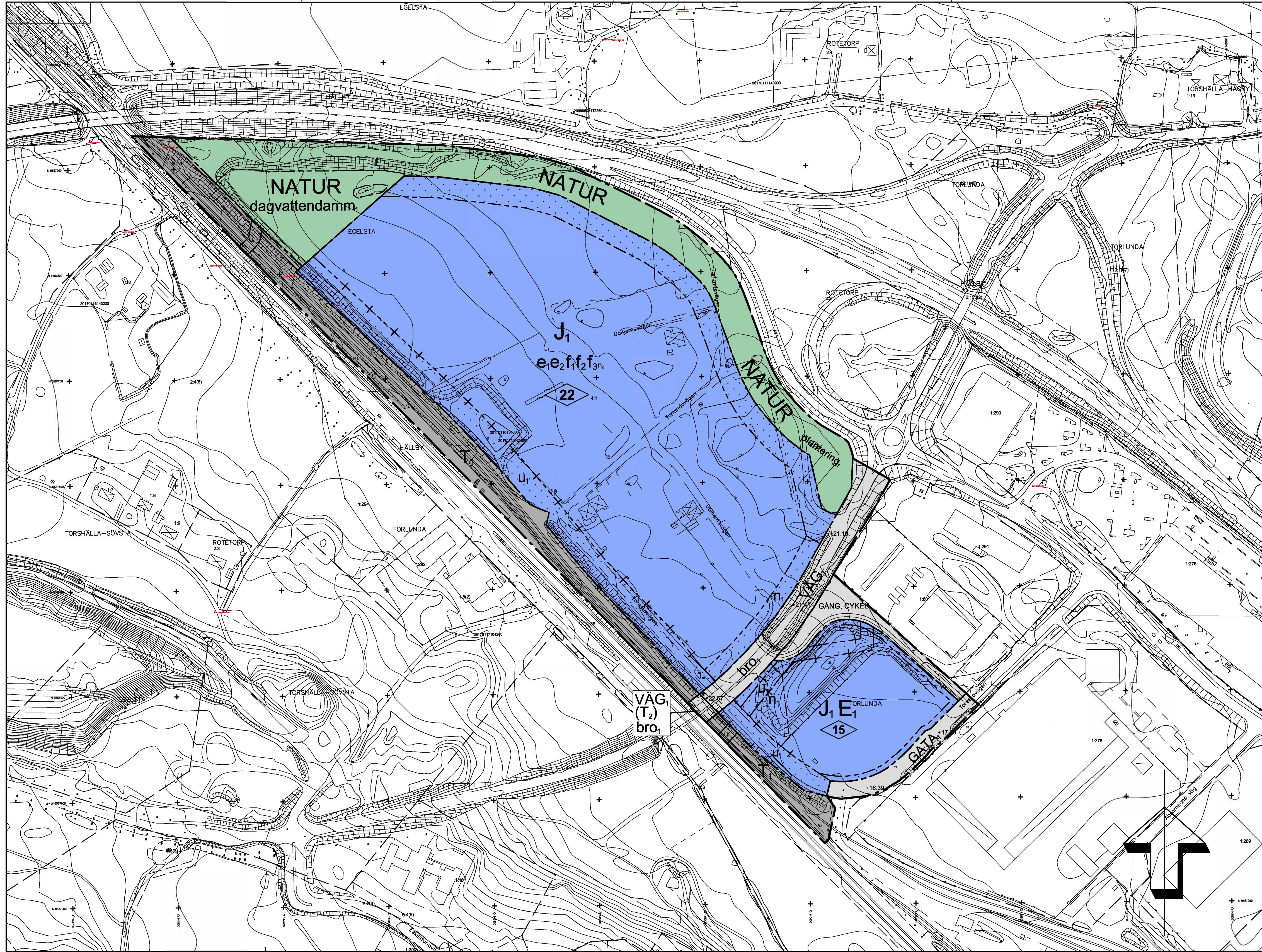
Chaima Zidane	SBF/Planarkitekt
Petter Skarin	SBF/Trafikplanerare
Karin Stolt	SBF/Landskapsarkitekt
Markus Engman	SBF/Bygglöshandläggare
Daniel Ängmo	SBF/Stadsarkitekt
Daniel Tucic	SBF/Projekteringsledare
Magnus Lind	KLK/Exploateringsingenjör
Joakim Persson	KLK/Strateg
Gunilla Frenne	SBF/Kommunbiolog
Fredrik Eklund	SBF/Trädvårdare
Emma Martinsson	MoR/Brandingenjör
Emina Jusic	MoR/Miljöinspektör
Anna Götzlinger	KoF/Stadsantikvarie
Johanna Eriksson	ESEM/Utredningsingenjör
Michael Eklind	ESEM/Planeringsingenjör
Mikael Jonsson	ELAB/Etableringschef
Manuel Brändeborn	ELAB/Marknadschef
Pär Svensson	ELAB/Logistikutvecklare

STADSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Planenheten

Jacob Lithammer
Planchef

Martin Malmgren
Planarkitekt



PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Planområdesgräns
- - - Användningsgräns
- Egenskapsgräns
- + - Administrativ gräns
- + - Administrativ och egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmän plats 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

- GATA, Lokalgata
- VÄG, Genomfartsväg
- GÅNG, CYKEL, Gång- och cykelväg
- NATUR, Naturområde

Kvartersmark 4 kap. 5 § 1 st 3 p.

- E, Transformatorstation
- J, Industri, lager, logistik
- T, Järnväg
- (T₂), Järnväg, som får byggas över med vägbro

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS MED KOMMUNALT HUVUDMANNASKAP
Utformning av allmän plats

- plantering, Trädridå, 4 kap. 5 § 1 st 2 p.
- bro, Bro, 4 kap. 5 § 1 st 2 p.
- dagvattendamm, Dagvattendamm ska finnas, 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

Mark och vegetation

- +0,0, Markens höjd över angivet nollplan, 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK
Bebyggandets omfattning

- e₁, Största byggnadsarea är 60 % av fastighetsarean inom användningsområdet, 4 kap. 11 § 1 st 1 p.
- e₂, Utöver angiven byggnadshöjd får 30 % av största byggnadsarean uppföras med högsta totalhöjd 40 meter över markens medelnivå, 4 kap. 11 § 1 st 1 p.
- Marken får inte förses med byggnad, 4 kap. 11 § 1 st 1 p.
- Högsta byggnadshöjd i meter, 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

Placering

- Byggnad ska placeras minst 5 meter från fasthetsgräns, 4 kap. 10 § 1 st 1 p.

Utformning

- f₁, Fasad ska utformas med variation i kulör, material och volym. Fasad mot E20 och Svealandsbanan ska vara representativ och ordnad. Höglager ges en tydlig form i förhållande till övrig bebyggelse, 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
- f₂, Entréer ska markeras tydligt, exempelvis med ett annat fasadmateriäl än huvudbyggnad, fasader med fönster, tydlig skyltning, god belysning och/eller en lägre byggnadskropp, 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
- f₃, Skyltning ska utföras med fristående bokstaver och ej över takhöjd med högsta bokstavshöjd på 1,5 meter. Pyloner är ej tillåtna, 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Utförande

- Inom 40 meter från vägkant eller järnvägsräls där farligt gods transporteras ska fasader utformas i obrännbart material och i lägst brandteknisk klass EI30. Fönster utförs i lägst brandteknisk klass EW30, 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
- Inom 50 meter från järnvägsräls eller 60 meter från vägkant där farligt gods transporteras ska utrymningsvägar och/eller entré placeras bort från järnväg och väg. Friskluftsintag ska placeras på tak eller bort från järnväg och väg där farligt gods transporteras, 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Markens anordnande och vegetation

- n₁, Yta för dagvatten- och skyfallshantering. Marken får ej hårdgöras, 4 kap. 10 § 5
- n₂, Marken ska höjdsättas så att vatten rinner mot dagvattendamm, 4 kap. 10 § 5

Skydd mot störningar

- Buller från verksamheter ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån inte överstiger 50 dBA vid fasad på omkringliggande bostäder, 4 kap. 12 § 1 st 2 p.
- Kontor ska placeras minst 70 meter från trafikled eller järnväg som transporterar farligt gods, 4 kap. 12 § 1 st 1 p.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Huvudmannaskap

Huvudmannaskapet är kommunalt för allmän plats, 4 kap. 7 §

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från det datum detaljplanen får laga kraft, 4 kap. 21 §

Markreservat

- U₁, Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar, 4 kap. 6 §

PLANKARTA
Skala 1:2000 (A1-format)

Upplysningar

Markföroreningar kan förekomma inom planområdet. Kontakt ska tas med kommunens tillsynsmyndighet innan startbesked får ges

Fornlämningar är skyddade enligt kulturminneslagen 2 kap. 10§. Samråd ska ske med Länsstyrelsen för eventuella åtgärder eller ingrepp i fornlämning och dess närhet. Om en fornlämning påträffas under grävning eller annat arbete ska arbetet omedelbart avbrytas och anmälas till Länsstyrelsen

Alléer är biotopskyddade och kräver dispens av Länsstyrelsen innan de får tas ner

GRUNDKARTANS BETECKNINGAR

- Kvartersgräns
 - Fasthetsgräns
 - Traktgräns
 - Servitut, gemensamhetsanläggning, ledningsrätt
 - Fasthetsbeteckning
 - Samfällighet
 - Byggnader, fasadlinjer redovisade
 - Byggnader, takens begränsningslinjer redovisade
 - Byggnader
 - Staket
 - Häck
 - Stodmur
 - Stenmur
 - Slant
 - Gångstig
 - Vägart, gångbana
 - Vattendrag
 - Bäck
 - Dike
 - Ågostagsgräns
 - Nivåkurvor
 - Avvägd höjd
 - Rutnätspunkt
- Grundkartan ajourförd januari 2023.
För det tekniska innehållet svarar: Geodata-enheten och för fasthetsredovisningen Lanmätniet.
Koordinatsystem: Sweref 99 16 30
Höjdsystem: RH 2000
- Minna Persson
Lanmätare

Till planen hör:	Plankarta med bestämmelser Planbeskrivning Fasthetsförteckning Undersökning av betydande miljöpåverkan	Miljökonsekvensbeskrivning Samrådsredogörelse Granskningsutlåtande
Detaljplan för	Antagandehandling	
Hällby 19:1, Torlunda industriområde	Beslutsdatum	Instans
Folkesta	2021-10-13	SBN
Eskilstuna kommun, Stadsbyggnadsförvaltningen, Planenheten	Granskning	
	2022-11-14	SBN
Upprättad 2022-12-21	Godkännande	
	2023-01-18	SBN
	Anläggande	
	2023-03-02	KF
	Laga kraft	
Jacob Lithammer Planchef	Martin Malmgren Planarkitekt	
0 20 40 60 80 100 120 140 160 180 200 Meter		
Skala: 1:2000		
2019:238 - 1		

Detaljplan för

Hällby 19:1, Torlunda industriområde

Folkesta
Eskilstuna kommun

Granskningsutlåtande

Inledning

Allmänt

Granskningsutlåtandet omfattar:

- Inkomna synpunkter under samrådsskedet, se bilagd samrådsredogörelse daterad 2022-11-14.
- En sammanfattning över skriftligen inkomna synpunkter under granskningsskedet.
- Förslag till politiskt beslut.
- Förslag till tidplan för den fortsatta politiska behandlingen av ärendet.

Granskning

Underrättelse om granskningsutställning skickades till berörda fastighetsägare per post. Planhandlingar skickades per e-post till kommunala förvaltningar, statliga myndigheter och andra berörda. Övriga har informerats via annons i lokalpressen. Detaljplanen har under granskningstiden varit utställd i foajén i Värjan, Alva Myrdals gata 5. Handlingarna har också varit tillgängliga på kommunens hemsida. Utställningen pågick från och med den 18 november 2022 till och med den 19 december 2022.

Inkomna synpunkter

9 skriftliga yttranden har inkommit under detaljplanegranskningen, varav 6 med synpunkter. En sammanfattning över skriftliga inkomna synpunkter och planavdelningens svar redovisas nedan. Samtliga skriftliga yttranden finns tillgängliga i sin helhet på planavdelningen.

Sammanfattning över inkomna synpunkter

Länsstyrelsen
Södermanlands
län

Länsstyrelsens synpunkter - ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen har i sitt samrådsyttrande, daterat 2021-11-12, framfört synpunkter avseende riksintresse, hälsa och säkerhet, risk för olyckor samt miljökvalitetsnormer för vatten. Synpunkterna har i stort sett beaktats/tillgodosetts i granskningsförslaget.

Det finns dock kvarstående frågor avseende risk för olyckor, översvämning eller erosion. Dessa frågor måste lösas på ett tillfredsställande sätt för att Länsstyrelsen inte ska överpröva kommunens beslut att anta detaljplanen, med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10§ PBL och nu kända förhållanden.

Farligt gods

Länsstyrelsen konstaterar att det av riskutredningens kvantitativa känslighetsanalys (sidan 52) framgår att samhällsrisk är relativt känsligt för ändringar i personbelastningen. En allmän ökning av persontätheten ger en allmän ökning av samhällsrisk. Samhällsrisk är i riskutredningen uträknad utifrån en persontäthet på 72 personer. En konsekvensanalys har gjorts utifrån en persontäthet på 100 personer. Länsstyrelsen påpekar att det inte framgår av planen hur det säkerställs att persontätheten inte överskrids och därigenom ger en ökad samhällsrisk. Inga begränsningar finns uppgivna i planhandlingarna. Länsstyrelsen ser att planbeskrivningen behöver förtydligas i denna del.

Av samrådsredogörelsen framgår att ökad samhällsrisk kommer hanteras inom pågående strategisk planering och detaljplanering för Gunnarskälsområdet, vilket också gärna kan anges i planen.

Länsstyrelsen anser vidare att planen behöver förtydligas i fråga om hantering av farligt gods kommer att ske inom planområdet. Riskutredningen har utgått från att farligt gods inte hanteras. I samrådsredogörelsen framkommer att det i nuläget inte finns planer eller kännedom om verksamhet som ska hantera farligt gods inom planområdet. Det framkommer vidare av redogörelsen att om det skulle vara aktuellt i framtiden, så ska det utredas vid etablering inom ramen för verksamheten. Detta behöver även framgå av planbeskrivningen.

Översvämning

Länsstyrelsen har tagit del av Trafikverkets yttrande. Länsstyrelsen förutsätter att kommunen i den fortsatta projekteringen har en aktiv dialog med Trafikverket rörande de synpunkter om hänsyn till statlig infrastruktur som verket berör i yttrandet.

Svar:

Farligt gods

Avsnittet om farligt gods har kompletterats med förtydliganden om hur kommunen avser att hantera risk från farligt gods, i enlighet med ert yttrande.

Översvämning

Kommunen avser ha en fortsatt dialog med Trafikverket gällande statlig infrastruktur inom både detaljplanens genomförande samt andra närliggande projekt som Gunnarskäl.

Lantmäteriet

Lantmäteriet har inte några synpunkter på planförslaget.

Trafikverket

Planområdet gränsar till E20 och Svealandsbanan, vilka utgör kommunikationsanläggningar av riksintresse.

Trafikverket bedömer att verkets synpunkter från samrådet har omhändertagits i granskningshandlingarna, men vill inför det fortsatta arbetet uppmärksamma följande.

Beträffande dagvattenhanteringen vill Trafikverket betona vikten av att kommunen säkerställer att det överstigande flödet över 50-årsflödet kommer att fördröjas i magasin, svackdike eller motsvarande inom både det norra och södra avrinningsområdet, så att vattenavrinningen inte medför negativ påverkan på den statliga infrastrukturen. För det södra avrinningsområdet behöver dimensionen och funktionen för trumman genom banvallen också säkerställas. Trafikverket välkomnar en fortsatt dialog kring detta.

Trafikverket förutsätter att ovanstående beaktas och har därmed inget att invända mot att detaljplanen antas.

Svar:

Planbeskrivningen har förtydligats något vad gäller kommunens intention och förväntan avseende hanteringen av södra avrinningsområdet. Fortsatt dialog avseende aktuell trumma samt angränsande markavvattningsföretag avses hållas. I övrigt hänvisas detaljutformning till detaljplanens genomförandeskede.

**Polis-
myndigheten,
Polisregion Öst**

Detaljplanen syftar till att planlägga det tidigare bostadsområdet till ett område för industri och logistik. Området är omgärdat av infrastruktur; E20 gränsar av norra delen med tillhörande trafikplats och järnvägen gränsar av området i sydväst. Platsen angränsar till Folkesta handelsområde med matvaruhandel, detaljhandel, byggvaror och logistik.

Med hänsyn till den roll Polismyndigheten har i samhället kommer detta granskningsyttrande vara inriktat på den brottsförebyggande och den trygghetsskapande aspekten med hänsyn till platsen som detaljplanen avser.

Polismyndigheten konstaterar att detaljplanen visar på att ytan skall användas för industri och logistik, inte bostäder. Detta i sin tur gör att de faktorer som skapar trygga och säkra livsmiljöer för medborgarna kommer få underordnad betydelse- däremot visar erfarenheten att ett industri- och logistikområde kan vara intressant för den som har för avsikt att begå stöldbrott vilket självklart ger ett stort utrymme för de brottsförebyggande perspektiven.

Detaljplanen är omfattande med hänsyn till den utveckling området är tänkt att genomgå men visar inte på hur industribyggnader eller rangerutrymmen skall vara belägna vilket gör det svårt att uttala specifika, detaljerade brottsförebyggande perspektiv, men i det fortsatta detaljplanearbetet vill Polismyndigheten ändå belysa några brottsförebyggande aspekter: Förutsättningarna som behöver samspela för att ett brott skall kumiera ske är enligt rutinaktivitetsteorin (Cohen& Felson 1979):

- En motiverad gärningsperson
- Ett lämpligt attraktivt objekt/offer, och
- Brist på kapabla väktare/frånvaro av informell och formell kontroll

Teorin bygger på att en motiverad gärningsperson söker tillfällen att begå stöld/komma över objektet när risken att bli ertappad är som minst; gärningspersonen vill komma undan med brottet.

Om man enskilt eller i samverkan med andra bearbetar en eller två av dessa förutsättningar minskar risken att utsättas för brott avsevärt. Vidare; de förutsättningar som är mest tillgängliga för att bearbeta är det lämpliga attraktiva objektet och avsaknaden av kapabla väktare, s k situationen prevention. Just dessa "sidor" av triangeln har i andra sammanhang visat sig vara mycket effektiva (grannsamverkan är ett sådant exempel där man minskat risken att drabbas för brott med 38 % genom att arbeta med två av tre sidor).

Detaljplanen innehåller inte begreppen brottsförebyggande eller trygghet (ordet "otryggt" återfinns på en plats under rubriken "jämförbarhet och integration) men i det fortsatta detaljplanearbetet vill Polismyndigheten gärna belysa följande perspektiv från rutinaktivitetsteorin som mycket väl kan beröra Torlunda industriområde nu men också i framtiden:

Det lämpliga/ attraktiva objektet

Eftersom området inte är omgärdat av bostäder eller annat för eller med människor så kan man inte räkna med att någon ser eventuella intrång från E20 eller över järnvägen (E20 representerar dessutom ett snabbt sätt att ta sig från platsen) behöver det finnas ett väl tilltaget intrångsskydd i form av stängsel kanske kombinerat med överklättringsskydd.

Lås och larm skapar otillgänglighet och motiverar om eventuella gärningsmän. Lås bör vara med tag-system; dels för att tappade tag:s kan avregistreras och att registrering sker av all in och utpassering.

Tydliga färdvägar för lastbilar med lastbilsanpassade skyltar likväl som för färdvägar för bilar och hur dessa skall parkeras. Om det inte finns en anledning för en personbil att åka på en specifik väg är det avvikande när det händer vilket kan tyda på otillbörlighet på området. "Lätt för lastbilar-svårt för personbilar"

Förvaltning av grindar och inpasseringssystem är viktigt att säkerställa tidigt för att eventuella glapp mellan felanmälan och åtgärd skall bli så små som möjligt. Grind kan självklart kompletteras med bom för att ytterligare signalera att det är svårt att komma in utan giltigt skäl.

Synlig behörighet genom att bära ID eller motsvarande bör också tidigt implementeras i rutin. Att "våga fråga och svara snällt" beträffande legitimation/behörighet är ett budskap som används på flera olika håll idag

Gods som rangeras kan vara det attraktiva objektet på området och aldrig lämnas utan tillsyn. Exponeringen utomhus bör vara så kort tid som det är möjligt.

Om det är mörkt på området bör det finnas en rörelsevakt som på timer tänder upp omfattande belysning om någon skulle röra sig på området utanför kontorstid.

Alla lokaler bör märkas med att det finns larm och åtgärd. Alla skyltar som innebär att man lägger ytterligare press och process på en motiverad gärningsman är värda att överväga.

Accesspunkter till området bör hållas ned i antal så inte en ingång har många utgångar (flyktvägar)

Avsaknad av kapabla väktare/ informell och formell kontroll
Kortfattat; skapa en stödstruktur med just kapabla väktare (formell kontroll) för området. Detaljplanen bör stödja uthållighet för en sådan struktur, kanske genom en liten lokal för tex väktare att utgå från. Olika avtal kan träffas med vaktbolag; större områden kanske kan kompletteras med hundförare.

Informell kontroll kan erhållas genom att skapa överenskommelser med intilliggande företag eller varför inte boende som kan se in på området och agera om det förekommer något som upplevs vara otillbörligt.

Formell kontroll kan självklart också erhållas med kamerabevakning på området. Värt att tänka över är om bevakningen skall ske i realtid eller om materialet skall kunna stödja utredning i efterhand. Tillhörande skyltning som visar på att kamerabevakning finns är självklart.

Blåljusverksamhet bör ges möjlighet att reka vägar och samverka med verksamheten som kommer att finnas på området.

I detaljplanen finns på flera olika platser beskrivet att grönområden skall kompenseras med planteringar i olika sammanhang. Vikten av att placera dessa och att också förvalta dessa med hänsyn till att siktlinjer skall vara så fria som möjligt är en tydlig brottsförebyggande åtgärd. När man anlägger ett grönområde behöver man ställa sig frågan hur planteringen på sikt påverkar just siktlinjen runt olika objekt. Att kunna se är en sak- att känna sig sedd är en annan.

Belysning i ett industriområde skall vara funktionellt för ändamålet, men kan också hindra just siktlinjer; särskilt om belysningen skapar "plymer" med skarpa kontraster mellan det som är upplyst och det som inte är det. Det som är mörkt kan då bli extra mörkt medan det upplysta blir bländande. För goda siktlinjer och mildare ljus som är mer heltäckande kan ett belysningsprojekt behöva genomföras alternativt en "belysningsvandring" i samverkan med expertis i sammanhanget. Flera olika tips och goda riktlinjer finns också att hämta från BoTryggt 2030 utgiven av stiftelsen Tryggare Sverige (2020)

Det tredje perspektivet; den motiverade gärningspersonen är den svåraste "sidan" att påverka och har mer med andra teorier och social prevention att göra. Däremot påverkas motiverade gärningspersoner indirekt av att man arbetar med perspektiven ovan.

Tilläggs bör också att det i Eskilstuna kommun finns i samverkan med t ex Polismyndigheten kompetens att genomföra platsanalys med perspektivet brottsförebyggande och trygghet (jmf "trygghetsvandring- en vägledning", BRÅ 2010)

Svar:

Era synpunkter angående utformning av allmän plats inom planområdet vidarebefordras till berörda enheter. Detaljfrågor som bevakning, grindanläggningar och liknande på kvarteretsmark svarar exploatören för.

Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten har tagit del av samrådsunderlaget i ärendet och tackar för möjligheten att lämna synpunkter. Havs- och vattenmyndigheten avstår från att lämna synpunkter på underlaget. Det innebär inte att myndigheten tagit ställning i sakfrågan eller till handlingarna i ärendet. Länsstyrelsen samordnar statens intressen i kommunernas planering.

ESEM VA

1. När VA stängde av vattenförsörjningen till området fick EEM in ett ärende om att Trafikverket saknade vatten. EEM har inte hittat något avtal eller information om vattenmätare till fastigheten Hällby 1:88 och visste inte att Trafikverket var nyttjade den allmänna anläggningen. Möjlig anslutningspunkt för Trafikverket är vid röd linje i Figur 1. Om det finns fortsatt behov av vatten till teknikboden behöver plankontoret stämma av med Trafikverket om vart de eventuellt behöver ha privata ledningar.
2. Eftersom fastighetsregleringen inte är känd går det inte att komma vidare i planering av framtida VA-systemet i dagsläget.
3. EEM har inte noterat att det saknas U-område för befintliga ledningar och upptäckt att det finns ett behov av att komplettera plankartan med en U-bestämmelse enligt turkos markering i figur 2.
4. I planbeskrivningen står det under Tekniska frågor vatten och avlopp, även om fjärrvärme och bredband. Dessa har egna rubriker så strykt det under vatten och avlopp.
5. Avsnittet kompletteras förslagsvis med att det är fastighetsägarens ansvar planera fastigheten med höjdsättning (FG-nivåer och marknivåer) och anläggningar (dagvatten- och skyfallsanläggningar/täta anläggningar/ eventuell invallning) för att inte förvärra översvämningsrisken befintlig infrastruktur eller bebyggelse.
6. Denna punkt föranleder ingen ändring men EEM vill förtydliga ansvarsgränsen för dagvatten i det södra avrinningsområdet eftersom ingen allmän platsmark avsatts.
7. Denna punkt föranleder ingen ändring men EEM vill göra kommunen uppmärksamma på att oavsett vad som sker i framtiden med VA-försörjning till Gunnarskäl så är det viktigt att hantera dikningsföretaget nedströms planområdet i Planprogrammet Gunnarskäl. Helst genom att inkludera området i planområdet Gunnarskäl och reservera yta för ledningen så att rinnvägen förblir kvar oavsett vilka parter som nyttjar rinnvägen.

Svar:

1. Eventuella anslutningspunkter för VA är inte en fråga för detaljplanen utan får hanteras löpande av VA-huvudmannen
2. I samband med detaljplanens antagande bildas en exploateringsfastighet som väntas vinna laga kraft 2023-01-09. Denna avses säljas till exploatör. Om ytterligare avstyckningar ska ske hänvisas till detaljplanens genomförande och det ansvarar framtida fastighetsägare för. Kommunen avser behålla resterande fastigheter inom planområdet
3. Plankartan kompletteras enligt er synpunkt
4. Planbeskrivningen justeras enligt er synpunkt
5. Planbeskrivningen justeras enligt er synpunkt
6. Synpunkten noteras
7. Synpunkten skickas vidare till berörda inom Gunnarskäl-projektet

**Statens
geotekniska
institut**

SGI hade följande synpunkter på samrådshandlingen:

”Det geotekniska underlaget till en detaljplan ska användas för att planera området så att marken blir lämplig för den verksamhet och byggnation som det planeras för. Markens lämplighet för den avsedda bebyggelsen behöver framgå i planhandlingarna.

SGI anser att nuvarande handlingar behöver kompletteras med stabilitetsberäkningar/ stabilitetsbedömningar för planerade förhållanden dvs. med avseende på belastning från planerade uppfyllningar och permanenta schakter (exempelvis nedsänkta grönytor för dagvattenhantering som planeras att utföras i närheten av väg- och järnvägsbankar) samt belastning från byggnader, eventuella tunga upplag inom industriverksamhet och trafik. Om åtgärder erfordras för att uppnå erforderlig stabilitet ska detta anges som planbestämmelser på plankartan, exempelvis om byggnadslaster behöver föras ned till friktionsjord under leran av bland annat stabilitetsskäl.”

SGI:s kommentar: Ovanstående synpunkt har inte åtgärdats i underlag till granskningshandling. Synpunkten kvarstår.

Svar:

Det är inte möjligt att genomföra stabilitetsberäkningar i detta skede då höjdsättning av marken och detaljutformning av bebyggelse ej är känd. Planbeskrivningen har dock förtydligats något om hur kommunen bedömer nutida och framtida behov av geotekniska åtgärder. I övrigt hänvisar vi till vårt svar på ert samrådsyttrande, det vill säga att vi bedömer att de geotekniska förhållandena är tillräckligt utredda för detaljplanens syften. Stabilitetsberäkningar och höjdsättning av marken hänvisas till detaljplanens genomförande och kommer hanteras i mark- och bygglovsprocessen.

Miljökontoret

Vi har gått igenom granskningshandlingarna. Under hösten har vi haft en dialog gällande dagvattenhanteringen i området och vi har inte några tillägg utöver de synpunkter vi redan lämnat.

Vi vill även passa på att göra följande medskick:

- Anläggningar som tar emot dagvatten från mer än en fastighet är anmälningspliktiga enligt miljöbalken. Anmälningsblankett finns på kommunens hemsida. Anmälan om dagvattenanläggning behöver lämnas in i god tid (minst sex veckor) innan anläggandet påbörjas.
- Omvandling av jordbruksmark är en åtgärd som innebär att jordbruksmark tas ur jordbruksproduktion och den får vidtas först efter

anmälan till länsstyrelsen, om inte åtgärden är av ringa betydelse. Mer information hittar ni på

<https://www.lansstyrelsen.se/sodermanland/lantbruk-och-landsbygd/jordbruk-och-djurhallning/fastigheter-och-kulturmiljo/ta-jordbruksmark-ur-produktion.html> och <https://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Vagledning/Samhallsplanering/Samrad-vid-andring-av-markanvandning-pa-jordbruksmark/>

Svar:

- *Planbeskrivningen kompletteras med denna information om dagvattenanläggningar.*
- *Länsstyrelsen har i sitt samrådsyttrande, daterat 2021-11-12, meddelat att de delar kommunens bedömningar om ianspråktagande av jordbruksmarken inom planområdet. Stycket i planbeskrivningen som behandlar jordbruksmarkens ianspråktagande kompletteras till antagandehandlingarna om att anmälan till Länsstyrelsen kan krävas för att ta jordbruksmarken ur produktion.*

Räddnings-tjänsten

I planbeskrivningen på sidan 24 lyder sista stycket i avsnittet om farligt gods: ”Ytor inom 20-40 meter från närmaste vägkant eller järnväg ska utformas så att de ej uppmuntrar till stadigvarande bebyggelse.”

Tror detta blivit en terminologimiss då det som nämns i riskanalysen är att dessa ytor ska utformas så att de inte uppmuntrar till ”stadigvarande vistelse”.

Svar:

Planbeskrivningen justeras i enlighet med ert yttrande.

Övriga ändringar

- Bestämmelse [f₂] justeras då den inte går att genomföra, då inga lämpliga gator regleras i plan.
- Bestämmelse om utrymningsvägar justeras då de ansågs svåra att genomföra
- Planområdesgränser har justerats något för att stämma överens med nu gällande fastighetsgränser

Synpunkter som inte har kunnat tillgodoses i det slutliga planförslaget

Statens geotekniska institut

Det är inte möjligt att genomföra stabilitetsberäkningar i detta skede då höjdsättning av marken och detaljutformning av bebyggelse ej är känd. Planbeskrivningen har dock förtydligats något om hur kommunen bedömer nutida och framtida behov av geotekniska åtgärder. Stabilitetsberäkningar och höjdsättning av marken hänvisas till detaljplanens genomförande och kommer hanteras i mark- och bygglovsprocessen.

Förslag till beslut

Stadsbyggnadsnämnden godkänner detaljplanen för Hällby 19:1 samt föreslår att kommunfullmäktige antar detaljplanen.

Förslag till fortsatt handläggning

Stadsbyggnadsnämnden behandlar detaljplanen 2023-01-18

Kommunstyrelsen behandlar detaljplanen 2023-02-14

Kommunfullmäktige behandlar detaljplanen 2023-03-02

STADSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Planenheten

Jacob Lithammer
Planchef

Martin Malmgren
Planarkitekt