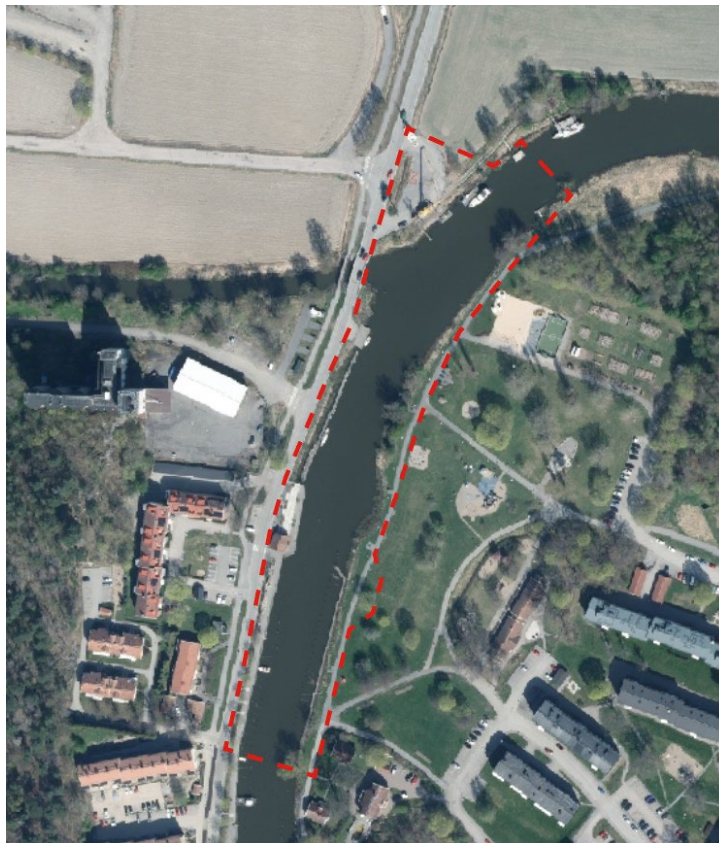


Detaljplan för

Torshälla 5:8 m.fl. (gång- och cykelbro)

Torshälla
Eskilstuna kommun

Planbeskrivning



Detaljplanens avgränsning enligt bild ovan.
© Eskilstuna kommun © Lantmäteriet MS2006/1416

Vad är en detaljplan? En detaljplan styr hur marken får användas för ett område inom kommunen exempelvis för bostäder, kontor, handel och industri. Detaljplanen får även reglera placering, utformning och utförande. En detaljplan består av en plankarta som är juridiskt bindande och en planbeskrivning som beskriver plankartan. Planbeskrivningen, som inte är juridisk bindande, ska underlätta förståelsen för plankartans innebörd.

Planprocessen Detaljplaneprocessen regleras i plan- och bygglagen (PBL) och syftar till att pröva om ett givet förslag till markanvändning är lämpligt. I processen ska allmänna och enskilda intressen vägas mot varandra. Planprocessen kan hanteras antingen med standardförfarande eller utökat förfarande (PBL 2010:900). Under samråd och granskning ges möjlighet för sakägare, myndigheter och andra berörda att inkomma med synpunkter. Ett eventuellt överklagande sker efter att planen har antagits. Detaljplaneprocessen är en demokratisk process där bland annat beslut om planuppdrag och antagande av detaljplanen fattas av kommunens politiker.



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 har lämnats, ska dessa redovisas i en samrådsredogörelse (utökat förfarande) och i ett granskningsutlåtande och berörda underrättas. Efter **antagandet** har ”ej tillgodosedda sakägare” möjlighet att överklaga detaljplanen innan den kan **vinna laga kraft**.

Förkortningar	PBL	Plan- och bygglag (2010:900)
	MB	Miljöbalk (1998:808)
	KML	Kulturmiljölagen (1988:950)
	SFS	Svensk författningssamling
	ÖP	Översiktsplan
	FÖP	Fördjupning av översiktsplan
	MKB	Miljökonsekvensbeskrivning

Innehållsförteckning	
Inledning.....	4
Planeringsunderlag.....	5
Kommunala.....	5
Utredningar	7
Planeringsförutsättningar och förändringar	8
Tidigare ställningstaganden.....	8
Fysisk miljö	11
Sociala förhållanden.....	15
Natur	15
Kulturmiljö.....	20
Gator och trafik.....	24
Mark- och vattenmiljö	24
Hälsa och säkerhet	26
Teknisk försörjning.....	28
Motiv till detaljplanens regleringar.....	29
Användning av mark och vatten.....	29
Egenskapsbestämmelser för allmän plats.....	29
Egenskapsbestämmelser för kvartersmark.....	29
Egenskapsbestämmelser för vattenområde	30
Genomförandetid.....	30
Övrigt.....	31
Genomförandefrågor	31
Organisatoriska frågor.....	31
Mark- och utrymmesförvärv	31
Fastighetsrättsliga frågor	31
Ekonomiska frågor	33
Tekniska frågor.....	33
Övrigt.....	34
Konsekvenser.....	34
Riksintressen	34
Miljö, hälsa och säkerhet.....	35
Natur- och kulturmiljö	38
Sociala förhållanden.....	39
Besöksnäring.....	40
Näringsliv	41
Arbetsgrupp.....	41

Inledning

Detaljplanens syfte	Detaljplanen syftar till att utveckla Torshälla hamn genom att möjliggöra en gång- och cykelbro, sjömack, bryggor och tillhörande service för en småbåtshamn. Detaljplanen med föreslagna åtgärder avser att skapa ett mer attraktivt och levande hamnområde med hänsyn till Torshällas identitet, kulturmiljön och de naturvärden som finns i området.
Planförfarande	<p>Detaljplaneprocessen följer utökat förfarande enligt PBL (2010:900). Förslaget till detaljplan bedöms vara av betydande intresse för allmänheten och antas medföra en betydande miljöpåverkan.</p> <p>Detaljplanen tar avstamp i den förstudie som togs fram för Torshälla hamn år 2019 med föreslagna åtgärder.</p>
Detaljplanens handlingar	<p>Plankarta, 2024-11-20 Planbeskrivning, 2024-11-20 Undersökning av betydande miljöpåverkan, 2024-04-22 Länsstyrelsens yttrande på undersökning av betydande miljöpåverkan, 2024-05-15 Avgränsningssamråd miljökonsekvensbeskrivning Länsstyrelsen, 2024-08-21 Miljökonsekvensbeskrivning, 2024-11-15 Fastighetsförteckning, 2024-10-24</p>
Sammanfattning av planförslaget	För att skapa en bättre koppling mellan Krusgårdsparken och hamnområdet föreslås en ny gång- och cykelbro i Torshälla hamn. Bron är en förutsättning för att Torshälla hamnområde ska kunna utvecklas och expandera till den östra sidan mot Krusgårdsparken. Den östra sidan av ån planeras med nya bryggor och platser för stora och små båtar. På den västra sidan om ån avser planen bevara befintligt hamnmagasin (servicebyggnaden) samtidigt som det kommer ges möjlighet till tillägg av nya mindre verksamheter invid. I planens norra del möjliggör detaljplanen för en landbaserad sjömack med tillhörande ramp samt brygga där båtar kan lägga till.
Detaljplanens avgränsning	Planområdet är drygt 2 hektar (2 000 kvm) stort och är beläget i norra delen av Torshälla i Eskilstuna kommun. Planområdets avgränsning motiveras delvis genom att skapa en sammanhängande plan för hela utvecklingen av hamnområdet, och dels genom möjlighet att släcka ut delar av äldre stadsplaner inom hamnområdet.
Markägo-förhållanden	Fastigheterna som omfattas av planen är Torshälla 5:8, Torshälla 3:1, Torshälla 3:34 och Sotaren 1. Samtliga fastigheter ägs av Eskilstuna kommun.

Planeringsunderlag

Kommunala

Översiktsplan	<p>Enligt Översiktsplan 2030 (antagen 2021-10-19) är huvudprincipen för ny bebyggelse att begränsa stadens utbredning genom att förtäta den inifrån och ut. Ny bebyggelse ska, där så är möjligt, lokaliseras till befintliga och nya kollektivtrafikknutpunkter eller stråk.</p> <p>I översiktsplanen pekas berört planområde ut som planeringsområde för verksamheter och rekreation.</p>
Utvecklingsplan Torshälla	<p>En utvecklingsplan för Torshälla med fokus på stadsrums- och stadslivsstrategier antogs av kommunfullmäktige 2019-04-11. Utvecklingsplanen lyfter bland annat förslag på en ny gång- och cykelbro mellan hamnen och Krusgårdsparken samt upprustning av hammagasinet och Torshälla gästhamn.</p>
Årsplan	<p>I årsplanen för 2024 anges Eskilstuna kommuns strategiska mål för hållbar utveckling. Årsplanen är uppdelad i strategiska mål och processområden. I aktuell årsplan finns ett fokus på att skapa en attraktiv stad och landsbygd, vilket denna detaljplan bedöms skapa förutsättningar för.</p>
Undersökning av betydande miljöpåverkan PBL 6 kap 6 §	<p>För att integrera miljöaspekter i planeringen och beslutsfattande, så att en hållbar utveckling främjas, ska kommunen undersöka om planen kan antas medföra en betydande påverkan på miljön. Utifrån undersökningen görs en bedömning av behovet att genomföra en strategisk miljöbedömning och upprätta en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt PBL (2010:900). Kommunen har tagit fram en undersökning av betydande miljöpåverkan (2024-04-22) och har i ett särskilt beslut kommit fram till att planen kan medföra betydande miljöpåverkan.</p> <p>Undersökningen har varit på samråd hos Länsstyrelsen i Södermanlands län. Länsstyrelsen meddelade 2024-05-15 att de delar kommunens bedömning, och därför har en miljökonsekvensbeskrivning tagits fram som underlag till detaljplanen.</p>
Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)	<p>Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller kommunens bedömning av den miljöpåverkan som planens genomförande kan få. Syftet är att identifiera om planen kan leda till en betydande miljöpåverkan och hur denna i så fall kan avhjälpas, minskas eller kompenseras för. Miljökonsekvensbeskrivningens omfattning och detaljeringsgrad ska enligt Plan -och bygglagen och Miljöbalken behandlas i ett avgränsningssamråd. I denna detaljplan har avgränsningssamrådet genomförts med länsstyrelsen 2024-08-21 och utifrån det beslutades att miljökonsekvensbeskrivningen som tas fram ska fokusera på följande miljöaspekter som är betydande för miljön:</p> <ul style="list-style-type: none">• Ytvatten – omfattar dagvattenhantering och påverkan på miljö kvalitetsnormer (MKN).• Naturmiljö – naturvärden på land och i vatten.• Hälsa och säkerhet – risker kopplat till sjömack, transport av farligt gods samt farlig verksamhet.• Riksintresse kulturmiljö – omfattar påverkan på riksintresset, kulturmiljövärden och gestaltning.• Strandskyddet - omfattar förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden samt livsvillkoren för djur- och växtlivet på land och i vatten.

På uppdrag av kommunen har WSP tagit fram en miljökonsekvensbeskrivning 2024-11-15. Sammanfattande resultat presenteras i avsnittet ”Konsekvenser” under underrubriken ”Miljö, hälsa och säkerhet”.

- Grönplan** Grönplan 2020–2030 för Eskilstuna kommun (antagen 2020-12-17) innehåller strategier, riktlinjer och förslag på åtgärder för att kommunen ska kunna värna och utveckla grön infrastruktur och ekosystemtjänster. Grönplanen ska vägleda i kommunens arbete med fysisk planering, lovgivning och exploatering på ett sådant vis att kommunen bidrar till att uppnå de nationella miljömålen och friluftsmålen. Grönplanen ger riktlinjer för mark- och vattenanvändningen i kommunen och förtydligar intentionen med översiktsplaneringen i flera olika skalor, från kommunperspektiv till tätortsperspektiv.
- Trafikplan** Trafikplan för Eskilstuna kommun (antagen 2012-11-06) har syftet att lägga grunden för ett transportsystem som kännetecknas av god tillgänglighet, trafiksäkerhet och trygghet för alla trafikanter. Planen har inriktningen att bilberoendet ska minska och att andelen gående, cyklister och kollektivtrafik-resenärer ska öka för att bidra till ett långsiktigt hållbart samhälle. Enligt trafikplanen ska trafikslagens behov normalt prioriteras i följande ordning; 1) Gångtrafik, 2) Cykeltrafik, 3) Kollektivtrafik, 4) Biltrafik. I stråk med många anspråk och behov bör utformningen prioritera integrering och ökat samspel mellan trafikanterna.
- Kollektivtrafikplan** Syftet med Kollektivtrafikplanen (antagen 2021-09-16) är att skapa en attraktiv och välfungerande kollektivtrafik för dagens och kommande resenärer. Ett väl fungerande kollektivtrafiksystem är en viktig pusselbit som bidrar till att skapa en attraktiv stad och kommun för såväl boende, besökare samt företag. I Kollektivtrafikplanen presenteras ett antal strategier som beskriver hur kommunen ska arbeta för att nå uppsatta mål om ett ökat resande, en mer inkluderande kollektivtrafik med fokus på tillgänglighet, jämställdhet och trygghet och ökad tillgänglighet till arbets- och studieplatser.
- Cykelplan** Syftet med Cykelplanen för Eskilstuna kommun (antagen i augusti 2013) är att skapa en attraktiv och välfungerande cykelinfrastruktur, där fler väljer cykeln som transportmedel. För att få fler cyklister att använda cykelstråken måste de hålla en god standard för alla, så väl arbetspendlaren som barnfamiljen. Grundtanken är att cykelvägnätet ska vara åtskilt från såväl gångvägnätet som bilvägnätet för att skapa ett enkelt, tryggt och säkert system. Det kräver dock att korsningspunkter görs säkra så att interaktionen mellan trafikslagen fungerar problemfritt.
- VA-plan** Plan för dricksvatten och avlopp för Eskilstuna kommun, även kallad VA-planen, (antagen 2020-06-17) beskriver vilka vatten- och avloppslösningar som planeras för olika områden med befintlig bebyggelse i kommunen. Planen hanterar tillämpningen av vattentjänstlagen (2006:412) om skyldighet att ordna med vatten- och avloppsförsörjning om det behövs med hänsyn till människors hälsa eller miljön för befintlig bebyggelse i ett större sammanhang. En utbyggnadsplan innehållande 22 områden, med totalt cirka 900 befintliga bostäder, föreslås för framtida kommunal VA-anslutning.
- Dagvattenpolicy** Policy för dagvattenhantering i Eskilstuna kommun antogs tillsammans med Dagvattenplan av kommunfullmäktige 2020-10-22. Planen beskriver färdriktningen för kommunens arbete med dagvatten under perioden 2020–2025 för att kunna uppfylla

kommunens mål och strategier för en långsiktigt hållbar dagvattenhantering som är robust inför pågående klimatförändring. Dagvattenpolicyns mål är att dagvattenhanteringen ska utformas så att:

- den bidrar till att förbättra vattenkvaliteten i Eskilstunas ytvatten, med särskilt fokus på Eskilstunaån, så att det finns goda förutsättningar för biologisk mångfald, fiske, bad och rekreation och så att miljö kvalitetsnormerna för vatten uppfylls;
- den naturliga grundvattenbildningen inte påverkas negativt och att statusen för grundvattenförekomster inte försämras;
- skador på allmänna och enskilda intressen till följd av kraftiga regn och skyfall i ett förändrat klimat minimeras så långt det är rimligt;
- den, utifrån förutsättningarna på platsen, berikar bebyggelsemiljön med avseende på estetiska upplevelser, rekreation, lek, naturvärden och biologisk mångfald;
- den är samhällsekonomiskt effektiv och präglas av samverkan.

Arkitekturprogram Arkitektur Eskilstuna är Eskilstuna kommuns arkitekturprogram (godkänt 2022-04-26) och är framtaget för att kvalitetssäkra Eskilstunas livsmiljöer, förbättra tillgängligheten till stadens och landsbygdens rum samt ta tillvara och utveckla estetiska, konstnärliga och kulturhistoriska värden för en hållbar stadsutveckling. Programmet tar avstamp i de nationella riktlinjerna för gestaltad livsmiljö och beskriver sju mål för att uppnå kommunens vision för stadsbyggnad; Eskilstuna Arkitekturrevolution 2030.

Grundkarta Grundkartan är ett underlag för detaljplanearbetet som redovisar topografi och fastighetsförhållanden inom planområdet och dess närmaste omgivning. Grundkartan är upprättad av Eskilstuna kommun och har uppdaterats kontinuerligt under planprocessens gång. Under planarbetet har inmätning skett av Geodataenheten. Geodataenheten har kontrollerat gränspunkter kring Sotaren 1 och Krusgården 4. Gränspunkterna i registerkartan bedöms hålla godtagbar kvalitet.

Utredningar

Under planarbetet har följande utredningar tagits fram som planeringsunderlag;

- Limnisk utredning av asp del 1, 2024-06-25 framtagen av Naturföretaget genom underkonsult C-J Natur
- Limnisk utredning av asp del 2, 2024-06-05 framtagen av Naturföretaget genom underkonsult C-J Natur
- Naturvärdesinventering vatten, 2024-09-11 framtagen av Naturföretaget genom underkonsult C-J Natur
- Naturvärdesinventering land, 2024-08-29 framtagen av Naturföretaget
- Riskutredning PM, 2024-08-23 framtagen av AFRY
- Miljökonsekvensbeskrivning, 2024-11-15 framtagen av WSP

Följande utredningar ska tas fram inför granskning av detaljplanen:

- Dagvatten- och skyfallsutredning
- Arkeologisk utredning
- Markmiljöutredning
- Geoteknisk utredning

Planeringsförutsättningar och förändringar

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

Enligt Översiktsplanen (ÖP) pekas planområdet och därmed Torshälla hamn ut som planeringsområde för verksamheter och rekreation. I norra delen av planområdet och norr om planområdet pekas ett större planeringsområde ut för verksamheter som avser utredningsområde för gemensam vinterförvaring av fritidsbåtar (se blå skraffering i Figur 1 nedan). Befintliga områden för båtförvaring ligger inom planeringsområde för bostäder. Ny lokalisering för båtförvaring avser säkra allmänhetens tillgång till vattenområdet samt möjliggöra för en mer attraktiv utveckling av området.

Utpekat verksamhetsområde har enligt ÖP möjlighet att pröva fyra olika placeringar av båtupptagningsplats utifrån landskapsbild och funktionalitet. Kommunen bedömer att det finns synergieffekter mellan kommande båtförvaring i norr samt möjlig båtupptagning och sjömack inom berört planområdes norra del. Lokaliseringen är strategisk med god tillgänglighet och möjlighet att dra nytta av gemensamma resurser mellan verksamheterna.

För det område som är utpekat som planeringsområde för rekreation (planområdet inkl. dagens gästhamn, delar av ån och Krusgårdsparken) beskrivs att det är ett utredningsområde för rekreation och fritid samt att en ny gästhamn är prioriterad och att hamnområdet ska kopplas till Krusgårdsparken.



Figur 1. Karta som visar planområdet med röd markering, planeringsområde för verksamheter (blå skraffering), planeringsområde rekreation (lila linjer och skraffering), planeringsområde bostäder (orange skraffering).

Detaljplanen bidrar till att uppfylla årsplanens mål om en attraktiv stad och landsbygd. Detaljplanen möjliggör nya funktioner till Torshälla hamn som stärker tillgängligheten och möjliggör nya rörelsemönster samt möter upp näringslivets behov och möjlig utveckling.

Utvecklingsplan En utvecklingsplan med fokus på stadsrums- och stadslivsstrategier togs fram för Torshälla år 2019. Syftet med utvecklingsplanen var att ge en sammanhållen bild för hur Torshälla bör och kan utvecklas fram till år 2030. Målbilden som redovisas handlar om en levande och aktiv småstad, en attraktiv miljö för vistelse och rekreation samt en innovativ plats med fokus på kultur och medskapande.

Inom målbilden *En attraktiv miljö för vistelse och rekreation* beskrivs att Torshällas viktigaste mötesplatser ska utvecklas och bilda ett nätverk där gästhamnen och kanalrummet pekas ut som viktiga mål- och förbindelsepunkter. För att uppfylla denna målbild är strategin att Torshällas offentliga platser såsom hamnområdet och intilliggande Krusgårdsparken ska utvecklas för att bjuda in till mer spontan och planerad aktivitet för fler grupper av människor. Utvecklingsplanen lyfter bland annat en ny gång- och cykelbro mellan hamnen och Krusgårdsparken och upprustning av hamnmagasinet och Torshälla gästhamn.

Fördjupad förstudie och gestaltungsprogram En fördjupad förstudie för Torshälla hamnområde har tagits fram av Eskilstuna kommun tillsammans Tyréns och beslutades av kommunfullmäktige i april år 2019. Förstudiens syfte var att resultera i en helhetsbild för hamnområdets fortsatta utveckling och ett underlag för kommande detaljplanering, investeringsplanering, projektering och samordning.

Förstudien inkluderar en nulägesanalys med identifierade utmaningar och utvecklingsmöjligheter, visionsskisser, förslag på placering av gång- och cykelbro, tillhörande gestaltungsprogram och genomförandeplan med översiktlig kostnadsuppskattning.

Förslag på lämplig placering av gång- och cykelbro mellan hamnen och Krusgårdsparken togs fram med hjälp av Space syntax-metoden. Space syntax är en utvecklad metod för att analysera potentiella flöden av fotgängare i en stad eller stadsdel. Flera broplaceringar har prövats och analyserats utifrån vilken effekt de kan komma att ge för fotgängares flöden. Utvecklingsförslaget baserades på en kombination och vidareutveckling av alternativ 2 och 3 (se Figur 2-3 nedan). Ju rödare desto större rumslig potential för fotgängare, ju blåare desto mindre potential. Detaljplanen utgår från den lokalisering som föreslås i förstudien.



Figur 2. Alternativ 2 space syntax.



Figur 3. Alternativ 3 space syntax.

Båda figurerna är utdrag från den fördjupade förstudien för Torshälla hamn.

Förslag på åtgärder och projekt som presenteras i utvecklingsförslaget är ny gång- och cykelbro, utveckling av gästhamnen som avses flyttas till Krusgårdssidan, utveckling av området för turbåtar och utveckling av kajpromenaden. Även en möjlig sjömack, badplats, gradängar för sittplatser längs med ån och tillfällig försäljning inom Krusgårdsparken i form av foodtrucks föreslås. Större båtar föreslås lägga till i gästhamnen norr om bron medan mindre båtar kan ta sig vidare under bron och lägga till i söder. Denna detaljplan ingår som ett av flera delprojekt av den övergripande utvecklingen av Torshälla hamnområde. Se förslaget från gestaltungsprogrammet i Figur 4 nedan.



Figur 4. Utvecklingsförslag för Torshälla hamn från gestaltungsprogrammet som tillhör den fördjupade förstudien för Torshälla hamn.

Gestaltungsprogrammet beskriver en gestaltungsidé för utvecklingen av hamnområdet. Grundförutsättningen för hamnen är att skapa en enkel och självklar struktur som kan utvecklas över tid. Genom att justera de befintliga cykelstråken kan naturliga kopplingar åstadkommas och ett enklare rörelsemönster skapas. Utifrån denna grund kan både stora och små tillägg adderas till en ny helhet. Tillägg bör dock hela tiden relateras till den historiska miljön och den befintliga kontexten. I gestaltungsprogrammet beskrivs att andra tillägg, utöver de som presenteras i programmet, kan vara aktuella efter en ny detaljplan.

Materialen i förslaget är relativt klassiska och strävar efter att vara tidlösa. Lika mycket för att inte konfrontera det befintliga som för att kunna adderas i omgångar över tid. Växtmaterialet är flexibelt och måste anpassas till respektive skötsel förmåga. Det är viktigare att de planteringar som skapas lever och mår bra än att försöka skapa tillfälliga eller lokala punktinsatser.

Planbesked

År 2020 gavs ett positivt planbesked för området. Planbeskedet inkluderar alla de delar som omfattas av förstudien och ett inledande arbete krävdes för att landa i en avgränsning för detaljplanen.

Gällande detaljplaner

Planområdet omfattas av totalt åtta äldre stadsplaner mellan år 1941-1977. I gällande planer är området planlagt som vattenområde, parkmark och gatutrafik. Stadsplanerna anges nedan:

Gränges Nyby (industriområde) (plannr: 2111-0-99, akt: 0484-P77/51), lagakraft 1977-10-20

Omfattas av norra delen av planområdet

Krusgårdssområdet, del av (plannr: 2112-2-81, akt: 0484K-40/1967), lagakraft 1967-11-15

Omfattas av östra delen av planområdet och dagens Krusgårdsgårdsparken

Nyby och Roxnäs (plannr: 2111-1-26, akt: 0485K-8/1950), lagakraft 1950-10-06

Omfattas av västra delen av planområdet, längs med ån

Matrosen m.fl. (plannr: 2112-1-58, akt: 0485K-64/1961), lagakraft 1961-10-31

Omfattas av mittersta delen av planområdet, del av ån.

Krusgårdssområdet m.fl. (plannr: 2112-1-18, akt: 0485K-10/1947), lagakraft 1941-05-23

Omfattas av södra halvan av planområdet, längs med ån.

Kv. Matrosen och Sjömannen m.fl. (plannr: 2112-2-40, akt: 0485K-6/1958), lagakraft 1958-03-07

Omfattas av södra delen av planområdet, öster om ån och del av Krusgårdsparken.

Kv. Vågen och Järnbäraren (plannr: 2111-3-70, akt: 0485K-76/1964), lagakraft 1964-11-10

Omfattas av västra delen av planområdet.

Kv. Pundvreten m.fl. (plannr: 2111-3-51, akt: 0485K-41/1960), lagakraft 1960-08-31

Omfattas av en mindre del längst i söder av planområdet. Det nya planen släcker ut en fristående del stadsplanen.

I samband med att detaljplanen vinner laga kraft kommer de berörda stadsplanerna per automatik att upphävas inom planområdets gränser.

Fysisk miljö**Pågående markanvändning**

Platsen används för småbåtshamn och parkområde idag. Inom planområdet finns en uthyrningsbrygga om ca 70 båtplatser. Gästhamnen ligger intill befintlig servicebyggnad

och erbjuder omkring 10 båtplatser med 30-40 besöksnätter per säsong. I väst ansluter planområdet till Storgatan och intilliggande bostadsområde bestående av ett flertal flerbostadshus. I öst ansluter planområdet till Krusgårdsparken som är en aktiv park med aktiviteter såsom lekplats, hinderbana och multisportarena.

Norra delen av planområdet utgörs av en befintlig trafikplats och är det område som föreslås möjliggöra för en sjömack och isättning och upptagning av båtar. Området används delvis för ändamålet idag då en aktör fått tillstånd att ställa dit en kranbil för att lyfta i och ta upp båtar. En del privata bryggor har byggts ut i området. I förstudien pekades möjlig sjömack ut i direkt anslutning till gästhamnen. Efter att kommunen studerat lokaliseringen närmare bedöms trafikplatsen i norr vara en mer lämplig placering. Detta utifrån koppling till transport av farligt godsled, avstånd till befintlig bebyggelse och stadigvarande vistelse, vändmöjligheter och väl tilltagen yta samt att platsen delvis används för ändamålet idag.

Cirka 400 meter nordväst om planområdet ligger idag Outokumpu AB, som är en världsledande tillverkare av rostfritt stål. Intill planområdet har de sin huvudsakliga produktion som inkluderar sevesoverksamhet. Outokumpu utgör idag den primära verksamheten av det historiska Nyby bruk. Då Torshälla utvecklades under 1800-talet som hantverks- och industristad var Nyby bruk en stor arbetsgivare, precis som de fortfarande är än idag.

Arkitektur- och stadsbyggnadsidé

Eskilstuna kommuns arkitekturprogram har använts som stöd i planarbetets gestaltningsprocess. Enligt Eskilstuna Arkitekturprogram 2030 ska varje projekt ha en tydlig stadsbyggnadsidé.

En ny gång- och cykelbro har en stor inverkan på stadsbilden och därför satte kommunen ihop en uttrycksgrupp som i en process låtit tagit fram olika alternativ på tänkt brouthformning och gestaltning. Uttrycksgruppen har gått igenom förslag och skisser för gång- och cykelbron som arbetats fram under processens gång. Utgångspunkter för bron gestaltning har varit den fördjupade förstudien med tillhörande gestaltningsprogram för Torshälla hamn med särskilt fokus på koppling till Torshällas aktiva båtliv, kulturhistoria, bevarande av siktlinjer och anpassning till landskapet samt att skapa en mötesplats och ett landmärke för hamnområdet. Genom att väga in olika avgörande aspekter har uttrycksgruppen beslutat om en tänkt utformning (se Figur 5 nedan).



Figur 5. Illustration över gång- och cykelbron. Gottlieb Paludan Architects.

Efter samrådet avses illustrationer och visionsbilder tas fram för hela planområdets utveckling. Detta för att ge en sammanhållen bild av utvecklingen och för att visa hur de olika delarna som innefattar gång- och cykelbro, hamnområde och sjömack samspelar i den fysiska miljön.

Gång- och cykelbro

För att binda samman hamnområdet med Krusgårdsparken och därmed centrala Torshälla föreslås en gång- och cykelbro anordnas. Genom att tillskapa en ny gång- och cykelbro möjliggörs utveckling av hamnen på båda sidor av ån och tillgängligheten till vattnet, strandpromenaden, Krusgårdsparken och gästhamnen förbättras.

I gestaltungsprogrammet beskrivs att materialpaletten för bron ska bytas till modernare material. Förslaget är rostfria stålplåtar som leder tankarna till Nybys ståltillverkning (Outokumpu) som ligger granne med hamnområdet och betongen blir ett naturligt val för brokonstruktionen som då kan bli relativt tunn och smidig. Bron avses bli karaktärsfull med asymmetriska pälår och tydlig materialitet. Uttrycket ska dock vara underordnat platsen i stort samtidigt som intrycket avses att bli tydligt utan att ta över helhetsupplevelsen.

Som nämnt ovan har ett internt arbete med den nya bronns gestaltning pågått där kommunen kommit fram till ett förslag till utformning (se Figur 5 ovan). Bron som planeras byggas är en snedkabelbro konstruerad i stål i enlighet med gestaltungsprogrammet. Pylonen kommer att bestå av två master placerade något öster om åns centrumlinje, där varje mast lutar en aning utåt från bronns centrumlinje. Den segelfria höjden har bestämts till 3,25 meter, vilket gör att anslutningarna till land kommer att kräva stor omsorg för att bron ska kunna integreras funktionellt och estetiskt på varje sida. På västra sidan kommer ramper vinkelräta med bronns centrumlinje att behöva anläggas. På östra sidan, mot Krusgårdsparken, kommer en ramp svagt böjd i bronns centrumlinjes riktning behöva anläggas in i parken.

Hamnområde och båtplatser

I anslutning till bron, på Krusgårdssidan, planeras en ny gästhamn som avses innefatta två bryggor som byggs ihop. En del av gästhamnen planeras med sju platser för stora gästbåtar som inte kan åka under bron (med segelfrihöjd 3,25 meter). Den andra delen

som planeras är en ny brygga under bron som möjliggör sju gästhamnsplatser för mindre båtar. Den här bryggan ska hålla samma längd som dagens säsongsbrygga med 34 båtplatser som i samband med utvecklingen av hamnen kommer rivas. Invid den nya bryggan under bron ska gästbåtarna ställa sig med långsidan mot bryggan. Denna brygga ska dessutom ha en bredd av minst två meter för att åstadkomma god tillgänglighet. Utöver detta ska båda delarna av gästhamnen ska även förses med pollare med el och vatten samt belysning.

På den västra sidan av ån ska de båtplatser som finns här idag vara kvar för säsongsutyrning. Vid behov kommer de bryggor som bli kvar rustas upp för att uppnå högre standard och kvalitet.

Service

Vad gäller samhällsservice så ligger Skeppets förskola (kommunal) närmast planområdet, i Krusgårdsparken. Närmaste grundskolor är de två skolor som idag är lokaliserade i Torshälla: Gökstensskolan och Edvardslundsskolan. Invid Edvardslundsskolan ligger även närmaste vårdcentral och vårds- och omsorgsboende (Spångagården) till planområdet.

Cirka 800 meter (fågelvägen) från dagens gästhamn ligger Östra torget som i anslutning till sig erbjuder ett bredare utbud av servicefunktioner som exempelvis postombud, apotek, livsmedelsbutik och Systembolaget.

På den västra sidan om ån avses befintligt hamnmagasin, dagens servicebyggnad, att bevaras med dess karaktärsfulla uttryck. I dagsläget syftar servicebyggnaden till att förse båtägarna som stannar i gästhamnen med servicefunktioner såsom toalett och dusch. Dessutom finns det även en septisug (tömning av toalettavfall) i servicebyggnaden, som dock avses att flyttas till planerad sjömack i samband med utvecklingen av hamnområdet. En utökad användning av platsen vid servicebyggnaden möjliggörs genom att planlägga denna del som småbåtshamn. I användningen inryms kompletterande handel och service som riktar sig till båtägare och besökare i hamnområdet. Även en viss utbyggnad i mindre skala intill befintlig servicebyggnad möjliggörs i detaljplanen. Omfattningen på byggrätterna syftar till att ta hänsyn till hamnmagasinet skala och kulturmiljön i området samtidigt som det ska kunna skapa möjligheter till utveckling med t.ex. kiosk, café, affär eller annan typ av mindre serviceverksamhet.

Sjömack

I planens norra del möjliggörs för en sjömack. Sjömacken avses vara en landbaserad containerlösning med tillhörande brygga där båtar kan lägga till. Att möjliggöra en sjömack i Torshälla gästhamn är en mycket viktig åtgärd för att kunna öka antalet båtburna besökare till hamnen och för att Torshälla ska bli en attraktiv besöksdestination. Kommunen bedömer också att det finns positiva synergieffekter mellan sjömacken och förslaget till båtförvaring i anslutning till sjömarksområdet som föreslås i översiktsplanen.

Inom sjömarksområdet kommer även en ramp för upptagning och isättning av båtar möjliggöras. Rampen avses användas av en nuvarande privat entreprenör i området som i sin verksamhet hanterar större båtar på säsongsbasis samt privatpersoner som vill backa ner med sin båttrailer och ta en dagstur. Kommunen har idag också ett stort behov av att en ramp anordnas då det endast finns en mindre kommunal ilägningsramp längs med Torshälla ån idag. Kommunens hantering av övergivna båtar

kräver lämpligt planerade arbetsytor för att kunna hantera båtar som ska omhändertas för skrotning.

Utöver möjligheter till att tanka sin båt samt att dra upp och lägga i båtar så ska planen göra det möjligt för båtägare att tömma toalettavfall samt miljöfarligt avfall på samma plats. Kommunen bedömer att samlokalisering av dessa funktioner bidrar positivt till båtlivet samt ökar hamnens attraktivitet.

Krusgårdsparken Syftet med utvecklingen av hamnområdet, inklusive den nya gång- och cykelbron, är att samverka och skapa synergieffekter med innehåll och funktioner i Krusgårdsparken. På den östra sidan om ån, i Krusgårdsparken, föreslås därför en landbaserad gradäng (en slags konstruktion bestående av ett antal trappsteg som utgör sittplatser) längs med vattnet. Syftet med gradängen är att stärka Krusgårdsparkens kontakt med vattnet och hamnen samt att förbättra allmänhetens tillgång till strandskyddets rekreativevärden, åpromenaden och utblickar över vattnet.

Övrig utveckling inom Krusgårdsparken och i anslutning till ån som exempelvis en badplats och behov av toaletter kommer inte utredas inom denna detaljplan utan hanteras i det övergripande projektet för Torshälla Hamn.

Sociala förhållanden

Jämställdhet, integration Planen är en viktig del för att stärka hamnområdet och skapa kopplingar mellan hamnen och Krusgårdsparken. Planområdet utgör ett naturligt stråk och möjliggör för ökad integration med nya rörelsemönster och mötesplatser.

Barnperspektivet Eskilstuna kommuns barnchecklista har använts under framtagandet av planförslaget. Möjligheterna att skapa ett barnvänligt område är många. Intill planområdet, inom Krusgårdsparken, ligger en förskola. En gång- och cykelbro och upprustning av hamnområdet kan skapa möjligheter för att fler väljer hållbara transportmedel för att hämta och lämna barn på förskolan.

Tillgänglighet Bebyggelse ska utformas enligt gällande bestämmelser och lagkrav gällande tillgänglighet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Det kan vara funktionsvariationer som är fysiska, visuella, auditiva, kognitiva, psykosociala eller övriga nedsättningar. Byggherren ansvarar för att reglerna i PBL, PBF och BBR uppfylls vilka anger samhällets minimikrav på byggnader när det gäller bland annat tillgänglighet och användbarhet.

Natur

Riksintresse Planområdet berör inget riksintresse som rör naturmiljön.

Biotopskydd MB 7 kap 11 § Planområdet berör inget biotopskydd.

Naturmiljö Enligt Grönplan 2020–2030 lyfts både Eskilstunas och Torshällas årum som en viktig resurs för en attraktiv stad. Årummet är även en viktig del för att tillgängliggöra och visualisera Torshällas historia. Krusgårdsparken pekas ut som stadsnära parkområde och avses att bevaras.

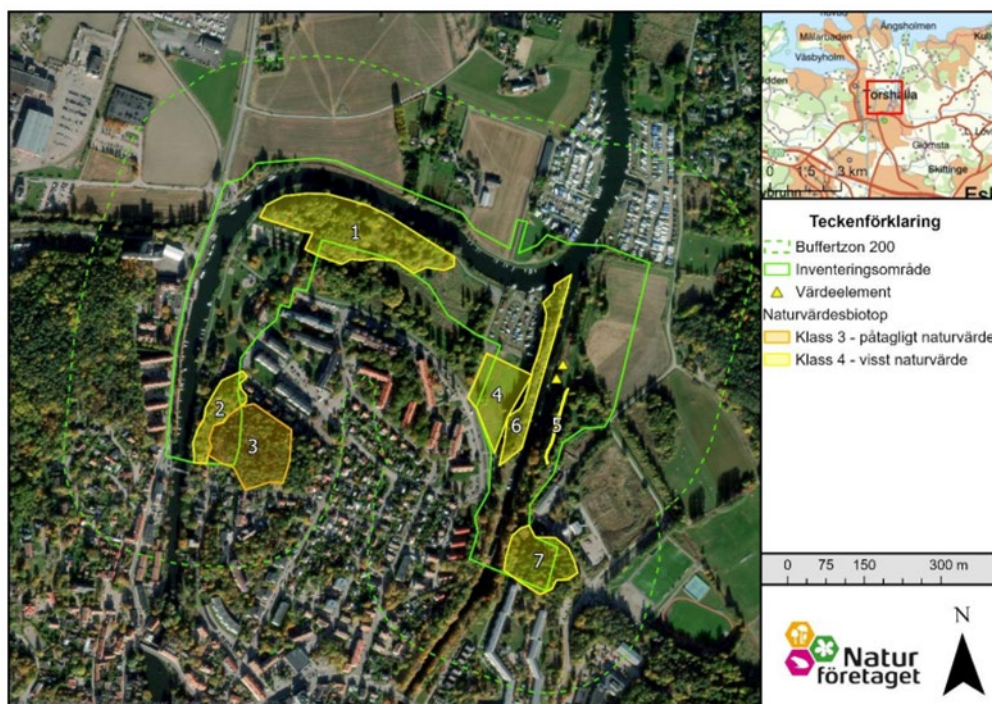
Planområdet består till stor del av vattenområde samt delar av parkmark längs Storgatan och i anslutning till Krusgårdsparken.

Naturvärden

På uppdrag av kommunen har Naturföretaget tagit fram en naturvärdesinventering på land (daterad 2024-08-29). Naturföretaget genom underkonsult C-J Natur har även tagit fram en naturvärdesinventering i vatten (daterad 2024-09-11). Inventeringarna har gjorts i en större omfattning för att fånga upp hela området som pekas ut i förstudien samt för samordning med Kultur- och fritidsförvaltningen som byter bryggor i östra delen av hamnen.

Inventeringen utfördes enligt svensk standard för Naturvärdesinventering (NVI), Kartläggning och värdering av biologisk mångfald (SS 199000:2023). Inventeringen utfördes på fältnivå med detaljeringsgrad detalj – naturvärdesklass 1 till 4, med detaljerad redovisning av artförekomster. Vid detaljeringsgrad detalj avgränsas alla områden med naturvärde: objekt som har en yta om minst 0,01 ha redovisas som naturvärdesbiotoper, objekt som är mindre än 0,01 ha redovisas som värdeelement.

För naturvärdesinventeringen på land har totalt sju naturvärdesbiotoper avgränsats som alla utom en hyser visst naturvärde (klass 4). Dessa gäller blandlövsskog, hållmarkstallskog, gräsmark, dike, allé och lövskog. Samtliga naturvärdesbiotoper ligger utanför planområdet för detaljplanen. Se karta över avgränsade naturvärdesbiotoper på land i Figur 6 nedan.

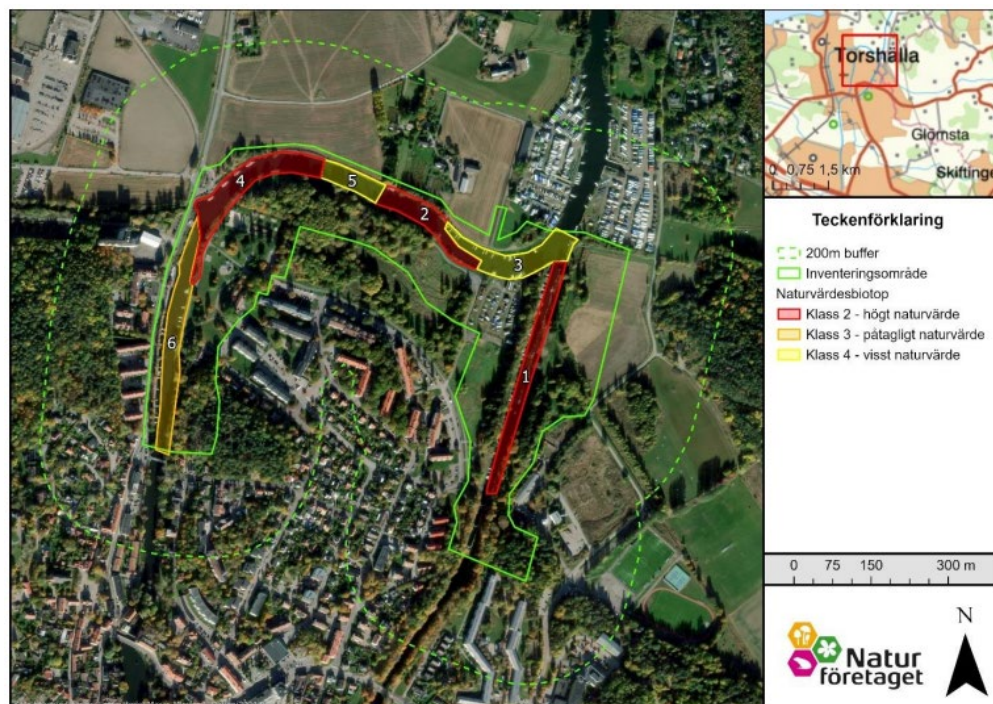


Figur 6. Karta över avgränsade naturvärdesbiotoper på land. Utdrag från naturvärdesinventeringen på land.

Under inventeringen registrerades arten, vanlig groda, som är fridlyst enligt 6 § artskyddsförordningen (2007:845). Vid fältbesöket noterades ett hundratal vandrande årsungar några meter från Torshällaån i närheten till en av bryggorna. Detta visar tydligt att arten reproducerar sig i området. Naturföretaget bedömer att det inte finns tillräckliga skäl att föreslå vidare utredning. Detta eftersom en artskyddsutredning sannolikt skulle komma fram till slutsatsen att det inte föreligger någon risk för att

artens bevarandestatus eller populationsnivå ska påverkas negativt av områdesplanerna, varken på lokal eller regional nivå.

För naturvärdesinventeringen i vatten har totalt sex naturvärdesbiotoper avgränsats varav tre utgör högt naturvärde (klass 2), en utgör påtagligt naturvärde (klass 3) och två utgör visst naturvärde (klass 4). Planområdet berörs av både högt och påtagligt naturvärde. Se karta över avgränsade naturvärdesbiotoper i vatten i Figur 7 nedan.



Figur 7. Karta över avgränsade naturvärdesbiotoper i vatten. Utdrag från naturvärdesinventeringen i vatten.

I Torshälla ån rör sig den nära hotade arten asp. Asp är fridlyst och upptagen i EU:s artskyddsförordning samt upptagen på den nationella rödlistan som nära hotad. I planarbetet har en limnisk utredning av asp tagits fram i en del 1 (daterad 2024-06-25) och en del 2 (daterad 2024-06-05). Utredningar har utförts av Naturföretaget genom underkonsult C-J Natur. Även dessa utredningar har tagits i ett större perspektiv.

Aspen är en stor karpfisk som kan väga uppåt 7-8 kg och är Upplands landskapsfisk. Aspen kan via sitt livsmönster ses som en signalart för värdefulla vattendrag. Mälaren är ett av landets starkaste kärnområden för asp och sträckan i Torshällaån bedöms vara ett av de viktigare vattenområden för asp i regionen.

I del 1 av asputredningen identifierades tolv områden i ån som bedömdes som viktiga biotoper (se Figur 8 nedan). Detta utifrån aspens krav gällande uppväxt, födosök och vandring. I del 2 utfördes rominventering och en riskanalys utifrån föreslagna åtgärder.



Figur 8. Karta över viktiga biotoper för asp i Torshälla ån. Utdrag från asputredningen.

För utpekade områden berörs område 5 och 11 av detaljplanens omfattning. Biotopområde 5 berör det område som är utpekad som del av gästhamnen med gradängar i solläge ner mot vattnet i förstudien. Biotopområde 11 berör det område som föreslås som sjömack med tillhörande brygga.

Område 5 beskrivs som yngelhabitat, uppehållsplats och födoplast. Brynet är ca 20 meter långt, 10 meter brett och 1 meter djupt och värms upp på ett bra sätt på våren som främjar livsmiljö för asp. Se Figur 9 nedan.



Figur 9. Utpekad biotop inom planområdet. Utdrag från asputredningen.

Område 11 beskrivs som vandringsväg, uppehållsplats och födoplat. Det är ett av de viktigare områdena för vuxen asp, där den västra fåran ansluter. Se Figur 10 nedan.



Figur 10. Utpekad biotop inom planområdet. Utdrag från asputredningen.

Viktiga parametrar för att uppnå gynnsam bevarandestatus för aspbestånd bedöms vara vattendragsfårans bottenstrukturer, död ved, strukturer i vattendraget, vattendragsfårans kanter och vattendragets närområde.

I del 2 av utredningen ingick en riskbedömning utifrån föreslagna åtgärder. Åtgärder som innebär muddring och spontning bedöms ge störst påverkan på aspen och kan innebära habitatförlust. Gång- och cykelbrons placering utgörs inte av ett utpekat område för asp. Enligt utredningen bedöms inte gång- och cykelbron påverka aspen i högre grad om den genomförs utan stöd i vatten. Det alternativ som kommunen gått fram bron innebär däremot stöd i vatten. Genom att anpassa byggnation till en årstid som innebär mindre risk för påverkan på asp kan påverkan minimeras. Metoder för att undvika grumling ska användas. Vid behov ska konsulten komplettera bedömningen utifrån brons gestaltning och utformning.

Gästhamnens placering som breder ut sig inom område 5 avråds enligt utredningen. Anpassningar har därför gjorts i planförslaget där gästhamnen föreslås längre söderut i anslutning till bron och tilltänkt gradäng förslås på land för att undvika ingrepp inom vattenområdet i biotopområde 5.

Sjömacken bedöms som möjlig förutsatt att den blir helt landbaserad. Bryggor inom det norra området har anpassats för att hålla avstånd till biotopområde 11 och på så sätt minimera påverkan på aspen.

Lek och rekreation I den intilliggande Krusgårdsparken finns idag ett stort utbud av funktioner för lek, motion och rekreation såsom utegym, lekplats, multisportarena, parkourbana, hängmattor, beachbollplan, strandhäng med vilomöbler och parasoller, grillplatser och OCR-bana. Den närmsta kommunala lekplatsen på den västra sidan av ån ligger idag på

Klostergatan, drygt 400 meter från dagens gästhamn. Genom att tillskapa en koppling för gång- och cykeltrafikanter över ån förbättras barn och ungas tillgänglighet till lekplatser och andra funktioner i parken, särskilt för de som bor på den västra sidan. Syftet med utvecklingen av hamnområdet är att samverka och skapa synergieffekter med innehåll och funktioner i Krusgårdsparken.

Idag utgör ån och dess åpromenad en viktig rekreativ miljö i Torshälla. I utvecklingsplanen för Torshälla beskrivs att åpromenaden är belägen centralt i Torshälla och att det är en del av det längre åstråket som leder vidare mot Mälaren. Åpromenaden ingår i det rekreativa nätverk som utgörs av bl.a grönområden parker, kullar och vandringsleder i Torshälla. Att utveckla hamnen och skapa en gång- och cykelkoppling enligt förslaget bedöms medföra positiva konsekvenser för strandskyddets rekreativvärden och allmänhetens tillgång till strandområden och de rekreativa miljöerna här. Allmänhetens möjligheter till motion, rekreation och naturupplevelser med vattennära kontakt och utblickar över vattnet bedöms förstärkas i och med detaljplanens genomförande.

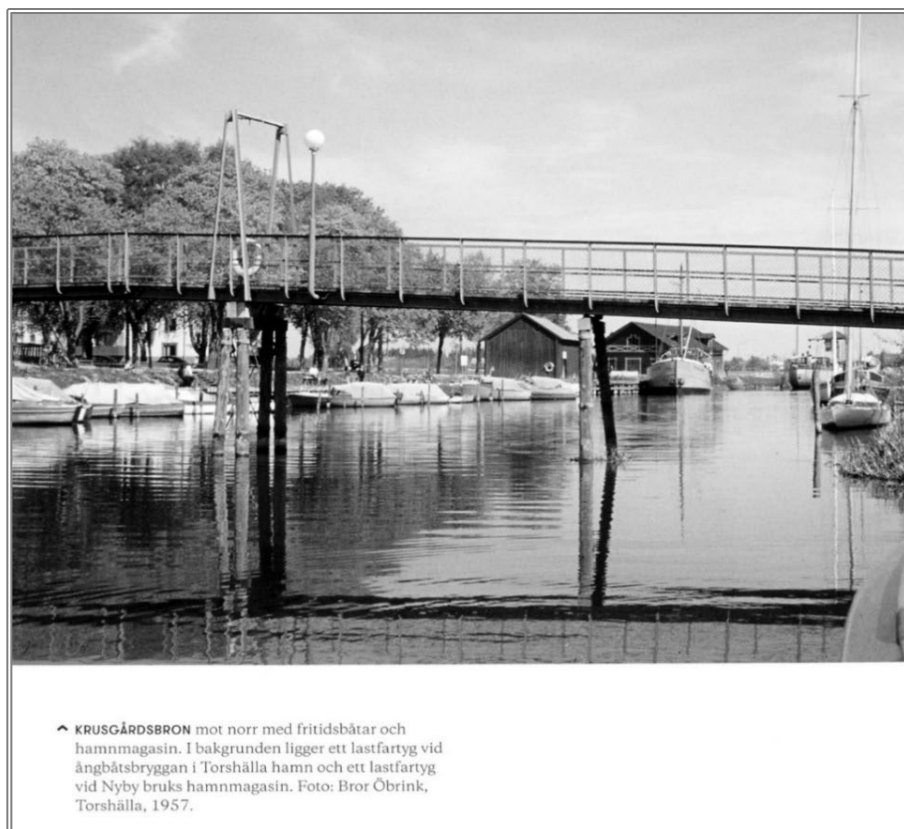
Kulturmiljö

Riksintresse

Planområdet omfattas av riksintresset för Kulturmiljövård, Torshälla (D2) i och med stadens ålder och dess bevarade strukturer, både i stadskärnan och utmed vattendragen. För Torshälla hamn utgör strandskoningar, kajen och den bevarade servicebyggnaden (hammagasinet) bärande uttryck för Torshällaån inom ramen för riksintresset.

Kulturmiljövärden

År 1317 får Torshälla sina stadsrättigheter vilket gör staden till en av Sveriges äldsta. Vattnet som transportled var en viktig faktor för stadens utveckling. Ån utgör ett starkt karaktärsbärande element i Torshälla, tillsammans med de grävda kanalerna och trähus målade i röd slamfärg eller ljusa linoljefärger. Karaktäristiskt är ån och kanalernas tydligt anlagda slänter, samt förekommande strandskonung. Torshällaån tillsammans med de bevarade kanalerna är viktiga stråk för båttrafik, både småbåtar och för större turbåtar. Idag finns ingen förbindelse över ån inom planområdet, vilket tidigare fanns mellan Storgatan och Krusgården, se Figur 11 nedan.



Figur 11. Foto som visar den tidigare bron över Torshällaån som band samman Storgatan och Krusgården (år 1957). Foto: Bror Öbrink.

Torshälla ån beskrivs som en viktig del för riksintresset och upplevelsen av landskapsbilden. Siktlinjer och upplevelsen av årummet är viktigt att ta hänsyn till vid nya tillägg i strukturen. Gång- och cykelbrons utformning kopplar an till Torshällas aktiva båtliv och historia som hamnstad med två master som skapar ett landmärke till hamnområdet. Gestaltningen avser att bidra till en mötesplats till hamnen samtidigt som dess utformning innebär ett hänsynstagande till siktlinjer och vyer. Bron innebär ett avbrott i landskapsbilden men det bedöms inte ge negativa effekter. Med nya rörelsemönster över vattnet bedöms även årummets landskapsbild kunna förstärkas och göras mer tillgängligt för boende och besökare. Uplevelsen av Torshälla som hamnstad kan därmed förstärkas.

På den västra sidan om ån avses även dagens servicebyggnad att bevaras med dess karaktärsfulla uttryck och kulturhistoriska värden (se Figur 12 nedan). Befintlig servicebyggnad utgjordes tidigare av ett hamnmagasin som var en del av flera hamnmagasin som löpte längs med årummet (se Figur 13-14 nedan). Hamnmagasinet besitter kulturhistoriska värden som återfinns i byggnadens utformning. Fasaden är utformad i trä med locklistpanel och målad i röd slamfärg. Taket är täckt med enkupigt rött lertegel och vindskivor i trä är målade med röd slamfärg. Vattbrädor och nockbräda är i trä och målade med trätjära eller rödtjära (en blandning av trätjära och rödfärgspigment). Byggnadens luckor och dörrar är klädda med liggande träpanel och är svartmålade. Denna beskrivning avser byggnadens kulturhistoriska värden som ska bevaras genom varsamhetsbestämmelser i plankartan. Eftersom hamnmagasinet utgör en väsentlig del av hamnens kulturmiljövärde och ett av flera bärande uttryck för riksintresset så införs rivningsförbud till byggnaden. Tillägg invid hamnmagasinet ska även vara av mindre skala och relatera till dess utformning och karaktär.



Figur 12. Servicebyggnaden idag. Foto: Eskilstuna kommun.



Figur 13. Historisk stadsplan som visar hammagasinen i väst, Eskilstuna kommun.



Figur 14. Foto från 1947 i Torshälla hamn. Hammagasin som bevarats och idag utgör befintlig servicebyggnad syn på bilden. Foto: Lars Erik Ranngård.

Fornlämningar

Inom och i angränsning till planområdet berörs fem kända lämningar som finns registrerade i Riksantikvarieämbetets Fornsök:

- Den norra delen av Torshälla stadslager (lagskyddad fornlämning RAÄ L1984:7759)
- Uppgift om platsen för äldre tegelbruk (möjlig fornlämning L1982:7043)
- Krusgårdens bytomt (varaktigt bebyggd lämning med belägg från 1700-talet, ej fornlämning, RAÄ L1982:7042)
- En Fartygs-/båtlämning (möjlig fornlämning RAÄ L1982:3287)
- En Fartygs-/båtlämning (fornlämning RAÄ L1982:3144)

Länsstyrelsen har yttrat sig om att en arkeologisk utredning krävs för detaljplanen. Dialog med länsstyrelsen har förts men p.g.a. hög arbetsbelastning och brist på personal har en utredning inte kunnat påbörjas ännu. Detta kommer att ske inför granskningen av detaljplanen.

Till alla fornlämningar hör ett fornlämningsområde, även kallat skyddsområde (Kulturmiljölagen 2 kap 2 §). Storleken beror på vilken sorts fornlämning det är och hur betydelsefull den bedöms vara. Det handlar bland annat om hur den ligger i landskapet (till exempel tillgänglighet och synlighet), hur den hänger samman med andra fornlämningar och om man har anledning att förvänta sig fler närliggande, under markytan dolda fornlämningar.

Fornlämningar ska kunna ses och upplevas så gott som möjligt i förhållande till sin art och sin ursprungliga miljö och vara tillgängliga för allmänheten samt ska skyddas från slitage och förstörelse. Intill synliga, kända fornlämningar finns ofta flera fornlämningar utan synliga markeringar ovan mark. Fornlämningsområdets omfattning ska bestämmas av Länsstyrelsen.

Gator och trafik

- Riksintresse** Planområdet berörs inte av något riksintresse för vägar eller järnvägar.
- Gång- och cykelvägar** Enligt Trafikplan för Eskilstuna kommun ska behoven hos gång- och cykeltrafikanter överordnas bilburna trafikanters behov.
- Enligt Cykelplan för Eskilstuna kommun ska cykeln prioriteras i viktiga korsningar med fordon där det finns stora cykelflöden. Cykelparkeringar ska finnas i attraktiva lägen nära målpunkter.
- Detaljplanen skapar förutsättningar för att anordna en ny gång- och cykelbro och möjliggör således för hållbara transportmedel och goda förbindelser mellan hamnen och Krusgårdsparken. Gång- och cykelbron är ett led i en utveckling och förstärkning av promenadstråken längs med ån.
- Gatunät och trafik** Motorfordonstrafik till hamnområdet och sjömacken bedöms huvudsakligen gå via Storgatan på den västra sidan om ån. I norra delen av planområdet finns idag en befintlig in-/utfart från Storgatan till det som planeras bli platsen för en ny sjömack. Denna in-/utfart avses vara kvar för att säkerställa åtkomst till bryggor, båtplatser och sjömack inkl. ramp vid ett genomförande av detaljplanen. Därför planläggs ytan som GATA och allmän platsmark i detaljplanen.
- En sjömack kommer dock medföra transporter av farligt gods till och från macken. För att minimera risker för befintligt bostadsområde längs med Storgatan ska transporter av farligt gods därför ske norrifrån via Mälarbadsvägen. Se avsnittet ”Risk för olyckor” längre ned.
- Parkering** Tilltagna ytor för att möjliggöra parkering intill föreslagen sjömack tas höjd för i planen.
- Räddningstjänstens framkomlighet** Räddningstjänstens framkomlighet ska säkerställas till och från planområdet utifrån 8 kap. 9 § Plan- och bygglagen samt gällande föreskrifter och kommunens Handlingsprogram för räddningstjänst enligt lag om skydd mot olyckor 2022-2026.

Mark- och vattenmiljö

- Geoteknik och grundläggning** Planområdet består enligt SGU jordartskarta av postglacial och glacial lera. Planområdet ligger även inom skredriskområde 1 och 2 närmast strandkanten. En geoteknisk utredning ska tas fram som underlag till detaljplanen till granskningen.
- Riksintresse** Planområdet berörs inte av ett vattenskyddsområde enligt MB 7 kap 21 §.
- Vattenområden** Planområdet består till större del av vattenområde av Torshälla ån.
- Strandskydd MB 7 kap 13–20 §§** Strandskydd gäller vid havet och vid insjöar och vattendrag. Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. Strandskyddet innebär förbud mot att uppföra nya eller ändra befintliga byggnader och anläggningar samt att utföra grävningsarbeten eller andra åtgärder som begränsar allmänhetens tillgång eller väsentligt förändrar livsvillkoren för djur- eller växtarter.

Idag råder inget strandskydd för större delar av planområdet. Dels för att Torshälla hamn omfattas av flera äldre stadsplaner från innan 1975 när generella strandskyddet infördes, dels för att planområdet omfattas av områden där strandskyddet redan är upphävt. När en ny detaljplan tas fram införs strandskyddet på nytt och behöver därmed upphävas i detaljplan. För att kommunen ska upphäva strandskyddet behöver minst två förutsättningar vara uppfyllda:

1. Syftet med strandskyddet påverkas inte, det vill säga att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten (4 kap. 17 § PBL och 7 kap. 18 § andra stycket miljöbalken).
2. Särskilda skäl enligt 7 kap. 18 c §§ miljöbalken finns (inga andra skäl får användas).
3. Upphävandet omfattar inte ett område som behövs för att mellan strandlinjen och byggnaderna eller anläggningarna säkerställa fri passage för allmänheten och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet. Detta gäller inte om en sådan användning av området närmast strandlinjen är omöjlig med hänsyn till de planerade byggnadernas eller anläggningarnas funktion.

De särskilda skälen är samma som vid dispensgivning (se 7 kap. 18 c–d §§ miljöbalken). Länsstyrelsen har skyldighet att i detaljplanprocessen verka för att strandskyddet inte hävs i strid med syftet och att särskilt skäl finns.

Planens genomförande innebär att strandskyddet upphävs inom GATA, PARK, Öppet vattenområde där gång- och cykelbro får uppföras, Bryggor, Småbåtshamn (både inom kvartersmark och vattenområde), och drivmedel för båtar (sjömacken). Som särskilt skäl åberopas 7 kap. 18 c punkt 1 miljöbalken: området har redan tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften, punkt 3: behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet samt punkt 5: behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse.

Parkområden längs med gata och inom Krusgårdsparken har idag tagits i anspråk för det ändamål detaljplanen avser. Planen möjliggör bryggor och småbåtshamn (vattenområde) inom flera områden och för samtliga finns befintliga bryggor idag. Området för sjömack används delvis för ändamålet idag då en aktör fått tillstånd att ställa dit en kranbil för i och upptagning av båtar. Kvartersmark för sjömack och småbåtshamn behöver ligga vid vattnet för sin funktion och service. Detsamma gäller gång- och cykelbron som dessutom bedöms vara av allmänt intresse för att öka tillgängligheten till hamnområdet.

Genomförandet av planen bedöms innebära att den allemansrättsliga tillgången till strandområden stärks genom upprustning och utveckling av hamnen. Stora delar av de områden som bedömts som höga naturvärden (klass 2) enligt naturvärdesinventeringen och asputredningen bevaras och strandskydd fortsätter råda inom vattenområdet. Genom anpassningar bedöms goda livsvillkor för djur och växtliv på land och i vatten kunna bevaras. Syftet med strandskyddet bedöms därmed inte påverkas av upphävandet.

Dagvatten

Planområdet består av flera flödesvägar för dagvattenhantering men inga utpekade lågpunkter för lokal ytavrinning. Dock är Torshällaån en viktig recipient som behöver beaktas i det kommande arbetet. Utmed Storgatan finns dagvattenbrunnar men ingen

information om vart dagvattnet leds. Det finns också en dagvattenbrunn i området där sjömacken planeras. Inför granskning av detaljplanen ska därför en dagvattenutredning ska tas fram i syfte att redovisa hur dagvatten- och skyfallshanteringen ska ske vid tilltänkt utveckling av området. Utredningen ska föreslå åtgärder för att säkerställa att föroreningar inte sprids till mark, yt- och grundvatten, så att miljö kvalitetsnormer för vatten försämras och recipient (bl.a. Torshällaån) påverkas negativt. Detta är av särskilt vikt att utreda och säkerställa för den sjömack som möjliggörs i detaljplanen. Dagvattenutredningen ska också föreslå åtgärder för att nedströms- och närliggande områden inte översvämmas när vattnet leds om inom detaljplaneområdet. I utredningen ska behov av ytor för omhändertagande och rening av dagvatten identifieras för att sedan kunna säkerställas i detaljplanen inför granskningen.

Hälsa och säkerhet

Buller MB 5 kap 2 § första stycket

Regler om buller finns i plan- och bygglagen, miljöbalken och i förordningar med olika riktvärden för olika bullerkällor. Planförslaget bedöms kunna medföra viss ökning av biltrafiken bedöms eftersom hamnområdet tillsammans med Krusgårdsparken blir ett attraktivt besöksmål för fler grupper av människor. Dock uppmuntrar planförslaget till miljövänliga transportalternativ i och med anläggandet av gång- och cykelbron, vilket i sin tur skulle kunna minska andelen biltrafik. Ett genomförande av detaljplanen bedöms således i sin helhet inte medföra bullerstörningar som har skadliga effekter på människors hälsa och miljön.

I dagsläget finns inga bullerriktvärden för generell båttrafik. Eftersom utvecklingen av hamnområdet innebär att dagens säsongsbrygga försvinner så bedöms dock båttrafiken minska. Detta trots att detaljplanen kommer medföra en mycket stor ökning av gästnätter i nya gästhamnen.

MKN för luft Luftkvalitets- förordningen (2010:477)

Planförslaget bedöms medföra fler människor och båttransporter i och omkring området, vilket kan bidra till en mer dynamisk och attraktiv miljö, där fler människor vistas och rör sig. Med anledning av den nya gång- och cykelbron som leder till förbättrad tillgänglighet och förkortat avstånd mellan målpunkter på västra och östra sidan av ån kan förslaget samtidigt innebära att andelen transporter som sker till fots och cykel ökar. Dessutom kan den ökade närheten till målpunkter minska behovet av biltransporter, vilket i sin tur kan leda till minskade utsläpp av växthusgaser och andra föroreningar. Därmed bedöms planförslaget inte bidra till någon nämnvärd försämring av luftkvaliteten. Tvärtom kan det potentiellt förbättra luftkvaliteten genom att minska biltrafiken och uppmuntra mer miljövänliga transportalternativ.

Risk för olyckor

Lokaliseringen av sjömacken har bedömts som lämplig bl.a. med hänsyn till möjlig koppling till transport av farligt godsled, via Mälarbadvägen, samt avstånd till befintlig bebyggelse och stadigvarande vistelse. Ingen kiosk eller liknande försäljningsverksamhet föreslås heller ordnas invid sjömacken i syfte att minimera risken för olyckor. Dessa typer av verksamheter föreslås i stället möjliggöras vid dagens gästhamn, invid hamnmagasinet.

Som underlag till detaljplanen har en riskutredning tagits fram av AFRY (2024-08-23) i syfte att utreda den tilltänkta sjömackens påverkan på omgivningen. Utredningen avser att säkerställa att människor inte utsätts för oacceptabla risker kopplade till olyckor vid sjömacken. Målet med riskutredningen är att bedöma aktuella risker, och om

förekommande risker inte bedöms tolerabla ska riskreducerande åtgärder föreslås. Nedan presenteras resultatet från utredningen.

I Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter om hantering av brandfarliga vätskor (MSBFS 2023:2) anges rekommenderade minsta avstånd mellan cisterner ovan mark utomhus och deras omgivning, där avstånden beror på bland annat cisterners volym och vätskans termiska tändtemperatur. Enligt riskutredningen uppfylls samtliga krav på avstånd utifrån förslaget till utformning av området. Vid placering av bebyggelse, exempelvis kiosk, inom aktuellt planområde behöver avstånden dock tas i beaktning.

Slutsatsen från riskutredningen är att detaljplanen, och tillhörande sjömack, innebär en tillkommande risk för brand. Utifrån genomförd konsekvensanalys och aktuella förutsättningar för omgivningen runt den planerade sjömacken bedöms detta dock inte medföra någon betydande risk för människors liv och hälsa. Sjömacken bedöms heller inte medföra någon förhöjd risk för intilliggande Sevesoverksamhet Outokumpu AB.

Vad gäller risker kopplat till transporter av farligt gods så kommer riskutredningen kompletteras med resonemang gällande detta till granskningen. Dock kan AFRY redan nu göra bedömningen att risken är mycket låg med anledning av det låga antalet transporter av farligt gods som sjömacken kommer att medföra. Samhällsrisk, som beskriver risken för grupper av människor, är enligt AFRY inte relevant att beakta på grund av att de låga antalet transporter och att det enbart kommer gå transporter med brandfarlig vätska med relativt korta konsekvensavstånd (avstånd inom vilket det kan uppstå konsekvenser, exempelvis skada på människor vid en olycka). Vidare bedöms att individrisken, risken för enskilda individer, också är mycket låg med anledning av det låga antalet transporter. Skulle det ske en olycka finns det en mycket liten tillkommande risk för påverkan på närliggande bostäder av pölbrand.

Markradon	Södra delen av planområdet, söder om planerad gång- och cykelbro, omfattas av högriskområde för markradonförekomst. Vid kommande byggskede och markarbeten ansvarar byggherren för förebyggande radonåtgärder vid behov.
Markföroreningar	<p>Enligt länsstyrelsens efterbehandlingsstöd finns en punkt i Krusgårdsparken som anger en potentiell markförorening, oklassad. Enligt länsstyrelsen knyts den potentiella föroreningen till utfyllnadsmassor och därav behöver det klarläggas att planområdet inte berörs av förorenade utfyllnadsmassor. Därmed avses en markmiljöteknisk undersökning tas fram för detaljplanen till granskningen.</p> <p>Då föroreningar påträffats inom planområdet ska den som äger eller brukar fastigheten genast anmäla detta till tillsynsmyndigheten, samhällsbyggnadsförvaltningen i Eskilstuna kommun, enligt kap 10 § 11 Miljöbalken. Tillsynsmyndigheten meddelar beslut om krav på eventuell efterbehandling.</p>
Risk för översvämning	Se avsnittet gällande dagvatten ovan. Inför granskning av detaljplanen ska en dagvattenutredning ska tas fram i syfte att kartlägga och redovisa hur dagvatten- och skyfallshanteringen ska ske vid tilltänkt utveckling av området.
Risk för erosion, skred och ras	I den del av gästhamnen där det planeras för sju båtplatser för stora gästbåtar på Krusgårdssidan bedöms det behövas erosionsskydd. Där behöver det muddras ned till ett djup av 3 meter (som dagens gästhamn håller) och behöver ett erosionsskydd mot

land som är ca 30 meter. Det kommer eventuellt även krävas muddring längs med bryggan för mindre båtar som ska gå under bron.

I kommunens ansökan om vattenverksamhet för bro och gästbryggan ingår muddring för nya gästbryggan enligt ovan. För bron kommer det ingå schakt vid dess stöd och landfästen.

En geoteknisk undersökning ska tas fram för detaljplanen inför granskningen. Den geotekniska undersökningen ska redovisa planområdets geotekniska förutsättningar samt förslag på eventuella åtgärder som krävs i detaljplanen eller i senare byggskede för att säkerställa att marken är lämplig för det planlagda ändamålet. Undersökningen ska hantera risker för skred och erosion med hänsyn till Torshällaån.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp Planområdet ligger inom verksamhetsområdet för kommunalt vatten och avlopp.

Eskilstuna Energi och Miljö har idag befintlig teknisk infrastruktur för vatten och avlopp i planområdet som kommer behöva hanteras längre fram i detaljplanearbetet, till granskningen. Inom området som planeras för sjömack går det idag en huvudvattenledning för dricksvatten och en dagvattenledning som behöver hanteras. Inom området som planeras som småbåtshamn (kvartermarken på västra sidan om ån) har Eskilstuna Energi och Miljö också två befintliga ledningar, en spillvattenledning och en dagvattenledning, vilka behöver ses över i förhållande till tilltänkta byggrätter. Utöver detta har Eskilstuna Energi och Miljö ett befintligt dagvattenutlopp där bron är tänkt att anläggas på östra sidan om ån. Detta avses hanteras vid projektering och byggnation av bron. Möjlighet att ansluta tillkommande bebyggelse och båtplatser till befintlig infrastruktur för vatten och avlopp kommer också undersökas längre fram i planarbetet.

El, tele, bredband och fjärrvärme Inom och i anslutning till planområdet har idag Eskilstuna Energi och Miljö ledningar för elnät, fiber och fjärrvärme. I kommande detaljplanearbete och byggskede behöver befintlig kapacitet och eventuella åtgärder i befintlig infrastruktur utredas i förhållande till det framtida behovet som planförslaget kräver. Elnätet bör särskilt ses över för att kunna förbereda för möjligheter till att ladda båtar och eventuellt bilar med el.

Avfall I anslutning till sjömacken planeras en mindre byggnad för hantering av miljöfarligt avfall och ny placering av septisugen (toalettavfall).

För att säkerställa framkomlighet för sopbilar ska gator vara dimensionerade för att sopbilarna ska kunna ta sig fram utan att behöva backa. Vid utformning av avfallsutrymmen ska Handbok för avfallsutrymmen (2018), utgiven av Avfall Sverige, beaktas. För avfallshantering gäller Plan för avfall och kretslopp (KSKF/2021:206).

Motiv till detaljplanens regleringar

Användning av mark och vatten

I planbeskrivningen ska kommunen redovisa motiven till de enskilda regleringarna i detaljplanen. Redovisningen ska göras utifrån detaljplanens syfte samt 2 kap. plan- och bygglagen (2010:900). Kommunen ska i anslutning till motiveringen även ange lagstödet enligt 4 kap. plan- och bygglagen (2010:900) till regleringarna.

Användning av allmän plats PBL 4 kap 5 §

- | | |
|------|--|
| GATA | Gata med kommunalt huvudmannaskap planläggs inom norra delen av detaljplaneområdet för att säkerställa åtkomst till bryggor, sjömack och ramp. |
| PARK | Park planläggs längs med årummet på planområdets östra och västra sida. |

Användning av kvartersmark PBL 4 kap 5 §

- | | |
|----------------|--|
| G ₁ | Drivmedel för båtar planläggs inom området för att möjliggöra för en sjömack. |
| V ₁ | Småbåtshamn planläggs för området som innefattar befintlig gästhamn på västra sidan om ån eftersom området ska fortsätta utgöra hamnverksamhet. Denna markanvändning möjliggör kompletterande verksamheter och service inom hamnområdet. |

Användning av vattenområde PBL 4 kap 5 §

- | | |
|----------------|--|
| W ₁ | Vattenområde tillämpas för det område där öppet vattenområde avses att bevaras och strandskydd fortsätter att gälla. |
| W ₂ | Småbåtshamn. Användningen syftar till att möjliggöra utvecklingen av en hamn i mindre storlek med bl.a. bryggor och båtplatser där karaktären av öppet vatten ska finnas kvar. |
| W ₃ | Bryggor lokaliseras utifrån befintliga bryggor samt för att möjliggöra en utveckling av hamnområdet. |
| W ₄ | Öppet vattenområde där gång och cykelbro får uppföras. Bestämmelsen syftar till att skapa möjligheter för en förbindelse mellan hamnen och Krusgårdsparken. |

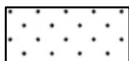
Egenskapsbestämmelser för allmän plats

Strandskydd PBL 4 kap 17 §

- | | |
|----------------|--|
| a ₁ | Strandskyddet upphävs för GATA och PARK. Detta för att kunna möjliggöra föreslagna åtgärder intill ån. |
|----------------|--|

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

Begränsning av markens utnyttjande PBL 4 kap 11 §



Marken får inte förses med byggnad. Syftet med planbestämmelsen prickmark är att säkerställa ett avstånd till vägen vid sjömacken. Syftet är också att säkerställa avstånd till vägen vid servicebyggnaden (hamnmagasinet) och eventuella tillkommande byggnader med verksamheter här. Dessutom avser prickmarken att säkerställa avstånd mellan befintlig servicebyggnad och tillkommande byggnader.

Höjd på byggnadsverk PBL 4 kap 16 §

- | | |
|----------------|---|
| h ₁ | Högsta nockhöjd är 7 meter. Bestämmelsen gäller för befintligt hamnmagasin som avses att bevaras. |
|----------------|---|

	h ₂	Högsta nockhöjd är 3,5 meter. Bestämmelsen gäller för nya byggnader såsom sjömack och tillägg intill hamnmagasinet.
Rivningsförbud PBL 4 kap 16 §	r ₁	Byggnad får inte rivas. Rivningsförbud för hamnmagasinet införs för att säkerställa att dess kulturhistoriska värden bevaras.
Strandskydd PBL 4 kap 17 §	a ₂	Strandskyddet är upphävt.
Utformning PBL 4 kap 16 §	f ₁	Fasad ska utformas i träpanel i målad röd kulör. Bestämmelsen avser att anpassa ny bebyggelse till omgivningen och i relation till befintligt hamnmagasin.
	f ₂	Maximalt 4 byggnader får uppföras. Bestämmelsen syftar till att möjliggöra tillägg i hamnområdet som håller en småskalig karaktär och förhåller sig till hamnmagasinet. Ett flertal mindre byggnader möjliggör att verksamheter kan tillkomma i hamnområdet på sikt.
Utnyttjandegrad PBL 4 kap 11 §	e ₁	Största byggnadsarea är 25 kvm. Bestämmelsen syftar till att möjliggöra en sjömack utifrån aktuella mått.
	e ₂	Största byggnadsarea är 20 kvm per byggnad. Bestämmelsen syftar till att möjliggöra tillägg i hamnområdet som håller en småskalig karaktär och förhåller sig till hamnmagasinet.
Varsamhet PBL 4 kap 16 §	k ₁	Taktäckning ska vara av rödbrunt enkupigt lertegel. Bestämmelsen avser att bevara hamnmagasinet karaktärsdrag.
	k ₂	Fasader ska vara av trä, locklistpanel och målade i slamfärg med röd kulör. Bestämmelsen avser att bevara hamnmagasinet karaktärsdrag.
	k ₃	Vindskivor ska vara målade med slamfärg i röd kulör. Bestämmelsen avser att bevara hamnmagasinet karaktärsdrag.
	k ₄	Vattbrädor och nockbrädor ska vara av trä och målade med trätjära eller rödtjära. Bestämmelsen avser att bevara hamnmagasinet karaktärsdrag.
	k ₅	Luckor och dörrar ska förses med liggande träpanel och vara målade i svart kulör. Bestämmelsen avser att bevara hamnmagasinet karaktärsdrag.

Egenskapsbestämmelser för vattenområde

Strandskydd PBL 4 kap 17 §	a ₃	Strandskyddet är upphävt. Strandskyddet upphävs inom delar av vattenområdet.
---------------------------------------	----------------	--

Genomförandetid

Genomförandetid PBL 4 kap 21 §		Genomförandetiden är 15 år i hela planområdet från och med att detaljplanen vunnit laga kraft.
---	--	--

Övrigt

Upphävande av tomtindelning PBL 4 kap 18 §



Hela tomtindelningen 0485K-5/1969 upphävs i samband med att detaljplanen vinner laga kraft. Detta för att möjliggöra utveckling och eventuellt behov av fastighetsbildning på östra sidan om ån. Den skrafferade ytan illustrerar tomtindelningen i plankartan.

Genomförandefrågor

Organisatoriska frågor

Tidplan	December 2024 – januari 2025	Samråd
	Kvartal 2 2025	Underrättelse
	Kvartal 2 2025	Granskning
	Kvartal 3 2025	SBN godkänner detaljplanen
	Kvartal 4 2025	Kommunstyrelsen godkänner detaljplanen
	Kvartal 4 2025	Kommunfullmäktige antar detaljplanen
	Kvartal 4 2025	Detaljplanen vinner laga kraft förutsatt att den inte överklagas.

Genomförandetid Planens genomförandetid är 15 år enligt 4 kap. 21 § PBL (2014:900) då planen vunnit laga kraft. Under genomförandetiden har fastighetsägaren rätt att få sitt bygglov beviljat i enlighet med detaljplanen. Detaljplanen får inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens utgång fortsätter planen att gälla, men den kan då ändras eller upphävas utan att de rättigheter som uppkommit genom planen behöver beaktas.

Huvudmannaskap Kommunen är huvudman för allmän platsmark, GATA och PARK.

Ansvarsfördelning Kommunen ansvarar för genomförandet av de delar av detaljplanen som utgörs av allmän platsmark. Respektive fastighetsägare ansvarar för utbyggnaden av de delar som utgörs av kvartersmark.

Mark- och utrymmesförvärv

Inga mark- och utrymmesförvärv bedöms vara nödvändiga för detaljplanens genomförande.

Fastighetsrättsliga frågor

Berörda fastigheter Fastigheter som omfattas av detaljplanen är:

- Torshälla 5:8
- Torshälla 3:1
- Torshälla 3:34
- Sotaren 1

Samtliga fastigheter ägs av Eskilstuna kommun.

**Förändrad
fastighets-
indelning
PBL 4 kap 18 §**

Eventuella bildande och ombildande av fastigheter inom kvartersmark ombesörjas och bekostas av respektive fastighetsägare.

Tomtindelning

Planområdet berör delvis tomtindelningen Eldaren 0485K-5/1969 som ligger öster om ån inom Krusgårdsparken, se Figur 15 nedan som visar hur nya detaljplanen (röd streckad linje) ungefärligt förhåller sig till tomtindelningen (blå streckad linje). Hela tomtindelningen upphävs i samband med att detaljplanen vinner laga kraft. Detta framgår även i plankartan.



Figur 15. Skiss som visar hur den nya detaljplanen (röd streckad linje) ungefärligt förhåller sig till tomtindelningen, blå streckad linje.

**Gemensamhets-
anläggningar
PBL 4 kap 18 §**

I norra delen av planområdet finns idag en gemensamhetsanläggning GA:11. Detta avser en anläggningsamfällighet för en vattenledning. Vattenledningen går delvis inom marken som planläggs som GATA med kommunalt huvudmannaskap. I dagsläget har kommunen inga planer på att bygga om in-/utfarten, men om åtgärder ska vidtas här behöver vattenledningen beaktas.

Planen bedöms inte medföra behov av att bilda nya gemensamhetsanläggningar.

**Rättigheter
PBL 4 kap 6 §**

Inom norra delen av planområdet, inom marken som planläggs som GATA med kommunanalt huvudmannaskap, finns idag en befintlig ledningsrätt för Eskilstuna Energi och Miljös starkströmsledning. I dagsläget har kommunen inga planer på att bygga om in-/utfarten, men om åtgärder ska vidtas här behöver ledningen beaktas.

Rätt till utrymme för allmänna underjordiska ledningar och brunnar inom kvartersmark i planområdet säkerställs vid behov med ledningsrätt eller markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar. Respektive ledningsägare ansöker om och bekostar ledningsrätt eller servitut för sina ledningar. Planen bedöms inte medföra behov av att bilda nya rättigheter.

Arrenden

Dagens gästhamn är idag utarrenderad men i samband med utvecklingen av hamnområdet kan detta komma att ändras.

Ekonomiska frågor

**Kommunala
kostnader**

Detaljplanen bekostas av Torshälla stads nämnd vilket regleras genom planavtal mellan nämnden och Eskilstuna kommun.

Torshälla stads nämnd bekostar genomförandet av gång- och cykelbron samt utbyggnad av gästhamnen med dess båtbygggor i det här geografiska området. Ledningar för VA, el, fjärrvärme och fiber som måste flyttas på grund av anläggandet av gång- och cykelbron, gästhamnen och båtbygggor bekostas av Torshälla stads nämnd.

Vidare bekostar Eskilstuna kommun drift och underhåll av mark som planläggs som allmän platsmark (park och gata) samt anläggande av allmän platsmark vid behov.

**Kostnader för
fastighetsägare**

Respektive fastighetsägare bekostar och utför de byggnader och anläggningar på kvartersmark som möjliggörs enligt detaljplanen, samt nya in- och utfarter från området och parkeringar.

Respektive fastighetsägare bekostar anslutning av sin fastighet till elnät, vatten och avloppsnät samt till fjärrvärmenät enligt gällande taxa.

Respektive fastighetsägare bekostar åtgärdandet av markföroreningar inom sin fastighet.

Respektive fastighetsägare bekostar den fastighetsbildning som behövs för att genomföra detaljplanen.

Övrigt

Ersättningskrav kan komma att ställas vid ett rivningsförbud.

Tekniska frågor

**Utbyggnad och drift
av allmän plats**

Kommunen ansvarar för anläggande (vid behov) samt drift och underhåll av allmän platsmark som i detta fall avses vara gata och parkmark.

**Utbyggnad och drift
av el**

Eskilstuna Energi och Miljö Elnät AB (EEM Elnät) ansvarar för anläggande samt drift och underhåll av elledningar fram till anslutningspunkt.

Utbyggnad och drift av vatten och avlopp	Eskilstuna Energi och Miljö AB (EEM Vatten och avlopp) ansvarar för anläggande samt drift och underhåll av vatten- och avloppsledning fram till anslutningspunkt.
Utbyggnad och drift av fjärrvärme	Eskilstuna Energi och Miljö AB (EEM Fjärrvärme) ansvarar för anläggande samt drift och underhåll av fjärrvärmeledningar fram till anslutningspunkt.
Parkering	Respektive fastighetsägare ansvarar för att anordna parkeringsplatser för planerade verksamheter enligt gällande parkeringsnorm inom blivande kvartersmark.
Dagvatten	En dagvattenutredning ska tas fram som underlag till detaljplanen inför granskning. Torshälla stads nämnd ansvarar för och bekostar de åtgärder för dagvattenfördröjning och rening som behövs för att kunna genomföra detaljplanen utifrån gällande riktlinjer. I ansökan om bygglov ska lösningar för omhändertagandet av dagvatten redovisas. Anläggande av dagvattenanläggningar är anmälningspliktig verksamhet enligt miljöbalken och kontakt måste tas med miljökontoret före byggnation.
Marksanering	Respektive fastighetsägare ansvarar för att åtgärda förorenad mark. Åtgärderna genomförs i samband med anläggningsarbete för byggnation i området, efter att detaljplanen vunnit laga kraft. Byggherren ansvarar för anmälan till lokal tillsynsmyndighet för hantering av markföroreningar.
Övrigt	
Vattenverksamhet	Byggandet av gång- och cykelbron kommer att föregås av en tillståndsansökan för vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken. Där kommer skyddsåtgärder och försiktighetsmått att behandlas vidare. Åtgärder för nya och befintliga bryggor samt eventuellt ramp för isättning och upptagning av båtar kommer också kräva ansökan om vattenverksamhet enligt miljöbalken.

Konsekvenser

Riksintressen

Riksintresset för kulturmiljövård MB 3–4 kap	<p>I framtagna miljökonsekvensbeskrivning bedöms planförslagets konsekvenser för riksintresset för kulturmiljövård. Under avsnittet ”Miljö, hälsa och säkerhet” längre ned presenteras den samlade konsekvensbedömningen utifrån samtliga miljöaspekter.</p> <p>Genomförande av planförslaget utgör påverkan på både kulturmiljön och landskapsbilden. Påverkan innefattar främst möjlig förändring av strandkantens utseende på åns östra sida samt tillkommande bro och sjömack.</p> <p>Den tillkommande bron medför förändringar i landskapsbilden, vilket gör att brogestaltningen blir avgörande i påverkan på landskapsbilden och dess kulturmiljövärden. I och med att det är kommunal mark minskar risken för att gestaltningen blir avvikande från platsens värdebärande karaktärer, och försäkras möjligheten att gestaltning och materialval kan följa de riktlinjer som presenteras i framtaget gestaltningsprogram. Därav anses att landskapsbildens värden bevaras om gestaltningsprogrammet följs, och bör därmed inte utgöra en risk för negativa konsekvenser.</p>
---	---

Genom att möjliggöra för att anlägga en bro skapas möjligheten att bättre tillgängliggöra kulturmiljövärden genom att göra det lättare för besökare att röra sig genom miljön. Eftersom det tidigare funnits en bro på platsen, ökar även läsbarheten av platsen och platsens historia. Dessa aspekter kan medföra positiv påverkan för riksintresset.

Planförslaget innehåller ett utvecklingsförslag som visar en möjlig utveckling av parkstråket på den östra sidan. Tillkommande kajer och trägradänger ger förändringar i landskapsbilden, som kan ha påverkan på riksintresset om strandskoning förändras, vilket kan medföra små negativa effekter om risk för erosion finns. Att båttrafik fortsatt ska finnas på platsen och kunna ta sig fram är av vikt för riksintresset. Genom att anlägga en bro försämrar framkomlighet för högre båtar, vilket ger små negativa effekter. Förslaget möjliggör dock fler båtplatser med gästhamn samt att en sjömack tillåts, vilket medför positiva konsekvenser för båtar som ett värdebärande uttryck på platsen.

Servicebyggnaden (hamnmagasinet) skyddas med varsamhetsbestämmelser och rivningsförbud, vilket därmed inte riskerar att medföra risk för negativa konsekvenser för kulturmiljövärden och riksintresset. Dessutom föreslås utrymme för fler kajer och båthamnar, vilket i sig kan stärka riksintressets värden på platsen och därmed ger möjlighet för positiva konsekvenser.

Planförslagets påverkan på riksintresset bedöms sammantaget som ej påtaglig skada vid tillämpning av gestaltungsprogrammets anvisningar och syfte, att skapa en enhetlig och långsiktig upprustning av Torshälla hamn. Anvisningar som bör efterföljas innefattar materialval och skala för park, hamnområde och bro.

Sammantaget bedöms planförslaget ge positiva konsekvenser för riksintressets kulturmiljövärden och landskapsbilden under förutsättning att gestaltungsprogrammets anvisningar gällande material och skala tillämpas. Den generella bedömningen för samtliga aspekter inom kulturmiljö är beroende av utfallet av den arkeologiska utredningen, vilket betyder att en generell bedömning av planförslagets påverkan på kulturmiljö inte kan fastställas i dagsläget.

Riksintresset för rörligt friluftsliv MB 4 kap 2 §

I nordväst tangerar planområdet område för riksintresset för rörligt friluftsliv Mälaren med öar och strandområde. Syftet är att skydda de betydelsefulla natur- och kulturvärden som området inrymmer så att dessa värden inte går förlorade genom olika typer av exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön. Riksintresset bedöms inte påverkas negativt av planens genomförande och ingår därför inte i miljökonsekvensbeskrivningen. Planen kommer inte att innebära ett hinder för att röra sig till och från riksintresseområdet och betydelsefulla natur- och kulturvärden inom området påverkas inte. Detaljplanen bedöms snarare förbättra möjligheterna att utöva friluftsliv då tillgängligheten till Krusgårdsparken ökar i och med att planen möjliggör en ny gång- och cykelbro.

Miljö, hälsa och säkerhet

Bedömning av miljöpåverkan

På uppdrag av kommunen har WSP tagit fram en miljökonsekvensbeskrivning 2024-11-15. Den samlade bedömningen i miljökonsekvensbeskrivningen är att ett genomförande av planförslaget inte bedöms innebära så stora förändringar jämfört med nuläget. Det som bedöms ge störst påverkan är den nya bron, speciellt under byggtiden, och

sjömacken. För naturmiljö, ytvatten och strandskydd (kopplat till växt och djurlivet) innebär planförslaget en liten negativ konsekvens. För kulturmiljö och landskapsbild samt strandskydd (kopplat till rekreationsvärden) bedöms detaljplanen innebära positiva konsekvenser.

I tabell 1 nedan redogörs för den samlade konsekvensbedömningen i miljökonsekvensbeskrivningen med utgångspunkt i de miljöaspekter som togs fram under avgränsningssamrådet med länsstyrelsen.

Tabell 1. Samlad konsekvensbedömning för planförslaget och nollalternativet för samtliga miljöaspekter. Utdrag från miljökonsekvensbeskrivningen.

Positiv konsekvens	Ingen/ försumbar konsekvens	Liten konsekvens	Liten-måttlig konsekvens	Måttlig konsekvens	Måttlig-stor konsekvens	Stor konsekvens
--------------------	-----------------------------	------------------	--------------------------	--------------------	-------------------------	-----------------

Färgsättning för konsekvensbedömningen enligt tabellen nedan.

Miljöaspekt	Planförslag	Nollalternativ
Ytvatten	Sammantaget innebär planförslaget en liten risk för negativa konsekvenser för ytvatten då det inte finns underlag att bedöma denna miljöaspekt. Till stor del kommer markanvändningen i området vara densamma och kan den kommande dagvattenutredningen visa att föroreningsbelastningen inte ökar kan konsekvensbedömningen komma att ändras.	Sammantaget innebär nollalternativet en liten risk för negativa konsekvenser för ytvatten då det inte finns underlag att bedöma denna miljöaspekt. Kommande dagvattenutredning kan visa att det finns problem i dagsläget som får kvarstå i ett nollalternativ. Efter dagvattenutredningen är utförd kan konsekvensbedömningen komma att ändras
Naturmiljö	Sammantaget bedöms planförslaget innebära en liten negativ konsekvens för naturmiljö. Planförslaget innebär en liten påverkan på naturvärdesbiotoper men det skiljer sig inte nämnvärt från nuläget då det är bryggor och båtaktivitet inom planområdet idag. De viktigaste utpekade värdena i dessa biotoper undviks och arbeten med bron bedöms kunna göras under tider på året som inte stör aspen.	I nollalternativet blir det ingen större förändring av markanvändningen jämfört med nuläget. Inga konsekvenser bedöms därför för Naturmiljö.
Hälsa och säkerhet	Sammantaget bedöms detaljplanen, och tillhörande sjömack, innebära acceptabla risker för människors hälsa och säkerhet . Sjömacken innebär en tillkommande risk för brand men utifrån genomförd riskutredning bedöms detta inte medföra någon betydande risk för människors hälsa och säkerhet.	Eftersom nollalternativet inte innebär att någon drivmedelsstation för båtar kan byggas, finns ingen förhöjd risk för vare sig bränder eller andra olyckor kopplat till drivmedelsstationer. Nollalternativet innebär en acceptabel risk för människors hälsa och säkerhet .
Kulturmiljö	Sammantaget bedöms planförslaget ge positiva konsekvenser för riksintressets kulturmiljövärden och landskapsbilden under förutsättning att gestaltungsprogrammets gestaltning och riktlinjer tillämpas. Den generella bedömningen för samtliga aspekter inom kulturmiljö är beroende av utfallet av den arkeologiska utredningen, vilket betyder att en generell bedömning av planförslagets påverkan på kulturmiljö inte kan fastställas i dagsläget.	Sammantaget bedöms nollalternativet ge försumbara konsekvenser. Nollalternativet medför likt planförslaget att den befintliga servicebyggnaden och kajen kan bibehålla sin nuvarande form, dock med viss risk eftersom varsamhetsbestämmelser saknas. Detta kan därmed innebära en viss risk av förvanskande av karaktären om det tillkommer byggnader i framtiden.

Strandskydd (Växt och djurliv)	Planförslaget bedöms medföra en liten negativ konsekvens för livsmiljöer för djur- och växtlivet i vattnet. För livsmiljöer för djur- och växtlivet på land bedöms konsekvensen bli försumbar.	Planförslaget bedöms medföra en försumbar konsekvens för livsmiljöer för djur- och växtlivet i vattnet. För livsmiljöer för djur- och växtlivet på land bedöms nollalternativet inte ha någon konsekvens.
Strandskydd (Rekreativvärden)	Sammantaget bedöms planförslaget medföra positiva konsekvenser för strandskyddets rekreativvärden och allmänhetens tillgång till strandområden. Allmänhetens möjligheter till motion, rekreation och naturupplevelser med vattennära kontakt och utblickar över vattnet förstärks.	Sammantaget bedöms inte nollalternativet innebära någon konsekvens för strandskyddets rekreativvärde. I ett nollalternativ bedöms allmänhetens tillgång till strandområden vara oförändrad jämfört med nuläget.

Miljö kvalitetsnormer

I miljökonsekvensbeskrivningen redogörs för hur genomförandet av detaljplanen påverkar efterlevnaden av miljö kvalitetsnormerna för ytvattenförekomster, luft och buller.

Miljö kvalitetsnormer för ytvattenförekomster

Föroreningshalter och flöden bedöms inte öka mer än marginellt med planens genomförande vilket inte bedöms påverka den kemiska statusen. Brostöd i vatten bedöms innebära en försumbar påverkan på konnektiviteten och naturliga områden vid stränderna har undantagits i förslaget för att gynna aspen och andra vandrande fiskarter. Sammantaget bedöms inte miljö kvalitetsnormer för ytvatten att överskridas.

Miljö kvalitetsnormer för luft

Planförslaget kan innebära en förtätning med fler människor och båttransporter på platsen, vilket kan leda till en ökad aktivitet och livlighet i området. Denna förtätning kan bidra till en mer dynamisk och attraktiv miljö, där fler människor vistas och rör sig. Samtidigt innebär planförslaget att andelen transporter som sker till fots och cykel kan öka, eftersom det skapar närhet till viktiga målpunkter som arbetsplatser, samhällsservice, affärer och fritidsaktiviteter. Genom att främja gång- och cykeltrafik kan planförslaget bidra till en mer hållbar och hälsosam livsstil för invånarna.

Dessutom kan den ökade närheten till målpunkter minska behovet av biltransporter, vilket i sin tur kan leda till minskade utsläpp av växthusgaser och andra föroreningar. Därmed bedöms planförslaget inte bidra till någon nämnvärd försämring av luftkvaliteten. Tvärtom kan det potentiellt förbättra luftkvaliteten genom att minska biltrafiken och uppmuntra mer miljö vänliga transportalternativ. Detta kan ha positiva effekter på både miljön och invånarnas hälsa.

Miljö kvalitetsnormer för buller

Miljö kvalitetsnormen för omgivningsbuller är en slags målsättningsnorm. I förordningen skriver regeringen ”Det ska eftersträvas att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa”. Bygget av bron är det som kan innebära störningar under byggtiden. Det är en mindre bro vilket innebär en kortare byggtid. Och om kommunen kan ställa tydliga krav på entreprenören om vilka buller- och eventuellt vibrationsnivåer som gäller under byggtiden tillsammans med information till närboende och intilliggande verksamheter om bullrande moment eller andra störningar bedöms inte miljö kvalitetsnormen för buller påverkas.

Människors hälsa och säkerhet

Som nämnt ovan (se tabell 1 från miljökonsekvensbeskrivningen) bedöms detaljplanen, och tillhörande sjömack, sammantaget innebära acceptabla risker för människors hälsa

och säkerhet. Sjömacken innebär en tillkommande risk för brand men utifrån genomförd riskutredning och aktuella förutsättningar för omgivningen runt den planerade sjömacken bedöms detta inte medföra någon betydande risk för människors liv och hälsa. Sjömacken bedöms inte heller medföra någon förhöjd risk för intilliggande Sevesoverksamhet.

Planförslaget bedöms snarare skapa förutsättningar som ger positiva konsekvenser för människors hälsa. Att sammankoppla båda sidor om ån och tillgängliggöra hamnområdet och Krusgårdsparken med en gång- och cykelkoppling bedöms skapa förutsättningar för en mer attraktiv och levande miljö där både vuxna och barn kan vistas och röra sig. Den ökade tillgängligheten till hamnområdet och Krusgårdsparken innebär att utbudet av rekreation, naturupplevelser, motion och lek till i sin tur blir mer lättillgängligt vilket bedöms vara gynnsamt för människors välbefinnande och hälsa. Med den nya bron främjas även gång- och cykeltrafik vilket också kan bidra till en mer hållbar och hälsosam livsstil för invånarna.

Klimatanpassning Inför granskningen av detaljplanen ska en geoteknisk utredning och dagvattenutredning tas fram för att påvisa förutsättningar och behov av åtgärder vad gäller risk för skred och erosion samt översvämning med hänsyn till Torshälla ån.

Natur- och kulturmiljö

Skydd av områden MB 3, 7–8 kap I miljökonsekvensbeskrivningen redogörs för planförslagets konsekvenser på strandskyddets två syften.

Konsekvenser för växt- och djurlivet som strandskyddet avser att skydda

Stora delar av de områden som bedömts ha höga naturvärden i vatten (klass 2 enligt naturvärdesinventeringen och asputredningen) bevaras och strandskydd fortsätter råda inom delar av vattenområdet. Inga naturvärden på land är identifierade inom detaljplanen. Genom de anpassningar som gjorts bedöms goda livsvillkor för djur- och växtliv på land och i vatten kunna bevaras. Syftet med strandskyddet bedöms därmed inte påverkas av upphävandet. Markanvändningen kommer inte att förändras direkt jämfört med nuläget. Där det är bryggor idag kommer det fortsatt vara bryggor. Det som kommer att förändras är att den nya bron och dess brostöd i vattnet byggs. Efter byggskedet bedöms inte bron påverka livsmiljöerna i vattnet negativt. Med bakgrund av ovanstående bedöms planförslaget medföra en liten negativ konsekvens på livsmiljöer för djur- och växtlivet i vattnet, främst i byggskedet. För livsmiljöer för djur- och växtlivet på land bedöms konsekvensen bli försumbar.

Konsekvenser för rekreationsvärden som strandskyddet avser att skydda

Genomförandet av planen bedöms innebära att den allemansrättsliga tillgången till strandområden stärks genom upprustning och utveckling av hamnen. Kommunen ser planen som en viktig del för att stärka hamnområdet och skapa kopplingar mellan hamnen och Krusgårdsparken. Planområdet utgör ett naturligt stråk och möjliggör för ökad integration med nya rörelsemönster och mötesplatser. Planen medför att tillgängligheten till Torshällaån ökar genom att bron anläggs. Allmänhetens möjligheter till motion, rekreation och naturupplevelser med vattennära kontakt och utblickar över vattnet förstärks både lokalt och i Krusgårdsparken samt bort mot småbåtshamnen vid Eskilstuna nedre kanal. Sammantaget bedöms planförslaget medföra positiva konsekvenser för strandskyddets rekreationsvärden och allmänhetens tillgång till strandområden.

Oexploaterade områden MB 3 kap 2 §	<p>Planområdet består idag av redan ianspråktagen mark på land och planförslaget tar ingen brukningsvärd jord- eller skogsbruksmark i anspråk. Planförslaget kommer medföra vattenverksamhet men miljökonsekvensbeskrivningen gör bedömningen att inga vattenområden kommer påverkas negativt av föreslagna åtgärder i ett långsiktigt perspektiv. Utbyggnaden av befintligt hamnområde är snarare en naturlig utveckling av Torshälla stad och närheten till Krusgårdsparken och möjliggör för hållbara transporter.</p> <p>Planförslaget bedöms i sin helhet vara förenligt med hushållningsprinciperna i 3-4 kapitlet miljöbalken.</p>
Ekologiskt särskilt känsliga områden MB 3 kap 3 §	<p>Mark- och vattenområden som är särskilt känsliga från ekologisk synpunkt skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön. I miljökonsekvensbeskrivningen redogörs för planförslagets konsekvenser på naturmiljön. Sammantaget bedöms planförslaget innebära en liten negativ konsekvens för naturmiljö. Planförslaget innebär en liten påverkan på naturvärdesbiotoper klass 3 och 2 men planalternativet skiljer sig inte nämnvärt från nuläget då det finns bryggor och båttaktivitet inom planområdet även idag. Planförslaget undviker de viktigaste utpekade värdena i dessa biotoper och arbeten med bron bedöms kunna göras under tider på året som inte stör aspen. Ingen mätbar effekt på den biologiska mångfalden uppstår och den största påverkan bedöms i byggskedet för bron samt upprustning av bryggor som kommer att föregås av separata miljöprovningar.</p>
Påverkan på kulturvärden	<p>I ovanstående beskrivning av konsekvenser för riksintresset för kulturmiljövård redogörs för planförslagets konsekvenser på kulturmiljön och landskapsbilden.</p>

Sociala förhållanden

Konsekvenser för barn och unga	<p>Planförslaget bedöms ge positiva konsekvenser för barn och unga. Att sammankoppla båda sidor om ån, Krusgårdsparken och hamnen, med en gång- och cykelkoppling bedöms förbättra förutsättningar för barns och ungas rörelsefrihet i området. Rörelsefrihet definieras som barns och ungas möjlighet att självständigt röra sig i den fysiska miljön oberoende av begränsningar och vuxnas tillsyn. Möjligheten att ta sig runt på egen hand påverkas bl.a. av avstånd mellan barns och ungas målpunkter, fysiska barriärer (ex. järnväg eller vattendrag), upplevd otrygghet, hög trafik och utformning av gång- och cykelbanor. Idag utgör ån en fysisk barriär mellan västra sidan och Krusgårdssidan och genom att överbrygga den med en ny gång- och cykelbro kan barn och unga som bor och rör sig i området lättare ta sig till funktionerna i hamnområdet och Krusgårdsparken. Det innebär i sin tur att barns och ungas tillgång till rekreation, naturupplevelser, lek samt möjligheter till fysisk aktivitet och sociala möten förbättras. Tillsammans med att gång och cykel stärks som färdmedel bedöms detta på sikt kunna främja barns och ungas fysiska och psykiska hälsa.</p>
Konsekvenser för äldre	<p>Eftersom planförslaget möjliggör och tillgängliggör olika typer av målpunkter som kan locka till fysisk aktivitet, social samvaro och meningsfullhet är det positivt för målgruppen äldre människor. Äldre behöver ofta att det offentliga rummet utformas tillgängligt för att kunna röra sig tryggt och säkert. Med gång- och cykelbrons föreslagna utformning som bl.a. innebär en svag lutning bedöms den vara tillgänglig för äldre att nyttja. Avsikten är också att bryggor längs med hamnen ska vara tillräckligt breda för främja framkomlighet för människor med exempelvis rullator, rullstol och barnvagn samt att det ska vara enkelt att kunna mötas på bryggan. I kommande projekterings- och byggskede är sittplatser, markbeläggning, förekomst av ledstänger och belysning</p>

viktigt att säkerställa för att åstadkomma tillgänglighet och trygghet för de äldre. I den framtida förvaltningen av ytorna inom planområdet är det också viktigt att ytor kan driftas på ett sätt som främjar äldres tillgänglighet, till exempel avseende snöröjning och halkbekämpning.

Konsekvenser för människor med funktionsvariationer

Behov för äldre i den fysiska miljön bedöms vara liknande för människor med funktionsvariationer i fråga om tillgänglighet. Även här är det viktigt att säkerställa en god utformning av ytor med sittplatser, markbeläggning, belysning och ledstänger men också en god drift av platserna i planområdet. Gällande människor med funktionsvariationer är det också viktigt att beakta kognitiva funktionsvariationer och utforma den fysiska miljön utifrån detta. Eftersom planförslaget förbättrar alla människors tillgång till ån och parken bedöms detta ge positiva effekter för de som har kognitiva funktionsvariationer då rekreativa och lugna miljöer är särskilt viktiga för den målgruppen.

Trygghet

I och med att planförslaget möjliggör fler funktioner och aktiviteter i hamnområdet medför detta i sin tur en ökad människonärvaro som bidrar till ett mer levande område. Närhet till andra människor och människonärvaro är en avgörande faktor för att skapa fysiska miljöer som upplevs trygga. Andra faktorer som är viktiga för att åstadkomma trygghet i den fysiska miljön är överblickbarhet och orienterbarhet. Planområdet bedöms idag ha relativt god överblickbarhet, dock är det viktigt att belysning ses över och ordnas i samband med utveckling av området. Särskilt avgörande är det att säkerställa belysning vid stråk och målpunkter där många människor kommer att röra sig och vistas. Vad gäller orienterbarhet så bedöms det nya hamnområdet i sig bli en betydelsefull orienteringspunkt som människor kan uppfatta från längre avstånd i denna del av Torshälla. Utöver det kommer även den nya bron utgöra en tydlig gång- och cykelkoppling som främjar orienterbarheten i området.

För den upplevda tryggheten i den fysiska miljön är det också viktigt att platser upplevs som omhändertagna vilket bl.a. bygger på en god drift.

Besöksnäring

Konsekvenser för besöksnäringen

I utvecklingsplanen för Torshälla pekas hamnen och hamnområdet ut som ett av de prioriterade fokusområdena i utvecklingsplanen för att öka Torshällas attraktivitet för boende, besökare, näringsliv och besöksnäring. Satsningar för att stärka ån som entré till Torshälla, tillgängliggöra ån och å-rummet, höja kvaliteten på hamnen och platserna i stadsmiljön samt koppla samman hamnen och Krusgårdsområdet med andra viktiga målpunkter i staden är viktiga för att Torshälla ska utvecklas till att bli en mer levande och attraktiv och välkommande småstad för alla, inkl. besökare och turister.

Utvecklingen av hamnområdet som planförslaget innebär medför inte bara förbättrad tillgänglighet till hamnområdet för boende och besökare inom Torshälla stad utan det bidrar också till att kopplingen utifrån via vattenvägen Mälaren stärks. Planen möjliggör samlokalisering av ett flertal funktioner som bedöms vara attraktiva för båtägare såsom möjlighet att tanka båt, upptagning/iläggning, avfallshantering, kvalitativa båtplatser för olika storlek på båtar och verksamheter (ex. försäljning och service). Detta antas i sin tur kunna generera en mycket stor ökning av gästnätter i gästhamnen men också dagbesökare via vattenvägen till hamnen. Utöver gästhamnens besökare finns det 400 båtplatser i Torshälla och 500 båtplatser i Sundbyholm som kan vara potentiella besökare. På sikt bedöms detta öka antalet besökare till Torshälla som stad och bidra till

att Torshälla blir en stärkt besöksdestination i enlighet med utvecklingsplanens mål. Ur ett större perspektiv kan utvecklingen av Torshälla hamnområde stärka Eskilstuna kommuns attraktivitet i Mälarenregionen både via vatten- och landskopplingar.

Att möjliggöra en sjömack (inklusive ramp) i Torshälla gästhamn är en mycket betydelsefull åtgärd för att öka antalet båtburna besökare till både Torshälla som stad och till Eskilstuna kommun. I dagsläget finns ingen möjlighet att tanka sin båt i Torshälla och Sundbyholms hamn utan närmaste båtmack finns i Kvikksund, Västerås och Strängnäs. Att etablera en sjömack skulle innebära positiva miljövinster eftersom de flesta av de ordinarie båtägarna i hamnen troligtvis skulle välja att tanka vid macken framför att släpa egna dunkar och spilla bränsle i vattnet när de fyller på sin båttank. Att i detaljplanen tillskapa ytor som möjliggör en ramp inom sjömarksområdet är också positivt för besökande privatpersoner som vill backa ner med sin båttrailer och ta en dagstur.

Näringsliv

Konsekvenser för näringslivet

Detaljplanen bedöms medföra positiva konsekvenser för näringslivet eftersom ett utvecklat hamnområde med attraktiva båtplatser, gång- och cykelbro samt sjömack kommer öka Torshällas attraktivitet för boende, besökare och näringsidkare. Genom hamnens utveckling stärks Torshälla som besöksdestination vilket är positivt för både befintliga företag i Torshälla samtidigt som det också kan locka till fler näringslivsetableringar i Torshälla och Eskilstuna kommun i stort. Detaljplanen i sig möjliggör etablering av verksamheter och företag i anslutning till befintligt hamnmagasin, vilket även det är en mycket värdefull potential ur ett näringslivsperspektiv. Att planen dessutom skapar förutsättningar för att anordna en sjömack med tillhörande ramp i Torshälla hamn är som nämnt ovan en mycket betydelsefull åtgärd för att öka antalet båtburna besökare till Torshälla stad och kommunen, då det ger båtägarna fler anledningar till att ta sig in till Torshälla. Förutom att tanka sin båt kan båtägarna samtidigt passa på att uträtta ärenden och ta del av näringslivet. Möjliggörande av en sjömack är också positivt för den aktör som kommer bedriva macken i framtiden.

Arbetsgrupp

Arbetet med detaljplanen har bedrivits i projektförhållande. Medverkande förvaltningar, enheter och kommunala bolag har varit:

Planenheten, Samhällsbyggnadsförvaltningen
Enheten för Strategisk Planering, Samhällsbyggnadsförvaltningen
Projektenheten, Samhällsbyggnadsförvaltningen
Geodataenheten, Samhällsbyggnadsförvaltningen
Lantmäterimyndigheten Eskilstuna, Samhällsbyggnadsförvaltningen
Bygglovsenheten, Samhällsbyggnadsförvaltningen
Miljöskyddsgruppen, Samhällsbyggnadsförvaltningen
Räddningstjänsten, Samhällsbyggnadsförvaltningen
Arenor och friluftsliv, Kultur- och fritidsförvaltningen
Stadsmuseet och Stadsarkivet, Kultur- och fritidsförvaltningen
Mark och exploatering, Kommunledningskontoret
Näringslivsenheten, Kommunledningskontoret
Eskilstuna Energi och Miljö

Samhällsbyggnadsförvaltningen
Planenheten

Malin Björklund
Planchef

Lovisa Ehrlin
Översiktsplanerare/stadsplanerare