

Detaljplan för

Odlaren 1:93

Odlaren
Eskilstuna kommun

Granskningsutlåtande

Allmänt

Granskningsutlåtandet omfattar:

- Inkomna synpunkter under samrådsskedet, se bilagd sammanställning av synpunkter daterad 2023-04-04.
- En sammanfattning över skriftligen inkomna synpunkter under granskningsskedet.
- Förslag till politiskt beslut.
- Förslag till tidplan för den fortsatta politiska behandlingen av ärendet.

Granskning

Planförslaget skickades till berörda fastighetsägare, kommunala förvaltningar och statliga myndigheter. Övriga har informerats via annons i lokalpressen. Detaljplanen har under granskningstiden varit utställd i foajén i Värjan, Alva Myrdals gata 5. Handlingarna har också varit tillgängliga på kommunens hemsida. Utställningen pågick från och med den 26 april 2023 till och med den 10 maj 2023.

Inkomna synpunkter

16 skriftliga yttranden inkom under granskningstiden, varav 14 med synpunkter. En sammanfattning över skriftliga inkomna synpunkter och planenhetens svar redovisas nedan. Samtliga skriftliga yttranden finns tillgängliga i sin helhet på planenheten.

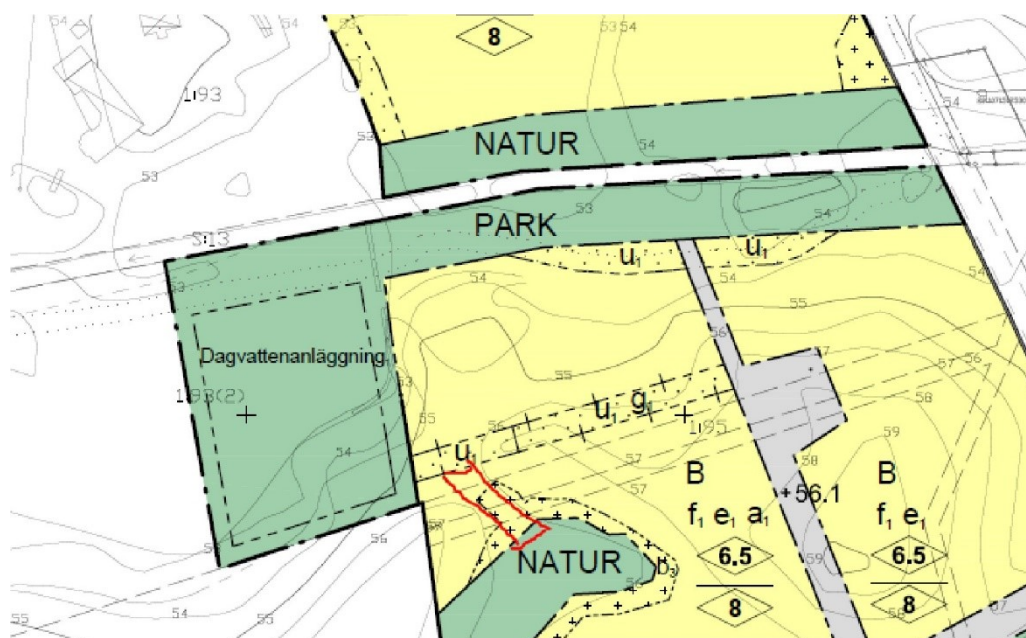
Sammanfattning över inkomna synpunkter

ESEM

Yttrande på internsamråd gällande Odlaren 1:93, Eskilstuna kommun

Yttrandet har skrivits av Johanna Eriksson och Mats Janson (Utredningsingenjörer) på uppdrag av Eskilstuna Energi och Miljö AB. Skickas till Chaima Zidane (planarkitekt).

1. EEM noterar att U-område för nya anläggningar i norra delen av området är tillagt, bra! Däremot saknas en liten bit mellan befintlig våtmark och damm, syftet med detta område skulle vara en "nodbrädd" för att skydda fastigheterna intill våtmarken, se ungefärligt läge i bilden nedan.



Svar: Rödmarkerat område är inte utpekad som avrinningsväg i dagvattentureddningen. Efter dialog förstår vi att EEMs menade att man kanske behöver höjdsätta marken lägre som en skyddsåtgärd vid höga nivåer. Plankartan har kompletterats med en planbestämmelse som reglerar att kvartersmarken ska höjdsättas högre än gata. Bestämmelsen ska säkerställa att dagvatten kan avledas mot gata. Gatan regleras med plushöjder i plankartan vilket gör den till en referenshöjd och medför att kvartersmarken håller en högre höjd än gatan. Plushöjderna för gatan i plankartan ligger lägre än den befintliga gatan. Detta medför att våtmarkerna fortsatt ligger på en lägre höjd än kvartersmarken.

2. I planbeskrivningen på sidan 25 "Dikets kapacitet", står det att trummor nedströms planområdet rekommenderas att bytas ut, det behöver förtydligas om det är kommunen eller exploitören som ansvarar för dessa åtgärder.

Kommentar: Det finns i dagsläget ett befintligt behov att byta vägtrumman i Odlaren. Då det inte är ett behov som skapas av den nya exploateringen ska kommunen bekosta en ny vägtrumma. Beskrivning om detta har kompletterats i planbeskrivningen.

3. VA-huvudmannen behöver få bekräftelse att miljökontoret godkänner dikesutredningen istället för ett formellt tillstånd att ansluta dagvatten till systemet. Tycker miljökontoret att diket är tillräckligt uträtt för att de inte ska bli bekymmer att markavvattningsföretaget inte är omprövat/avvecklat när anmälan om dagvattenanläggning ska utföras?

Svar:

Dikeutredningen visar att utflödet till Trafikverkets järnvägstrumma inte förändras när fördröjning av dagvatten sker enligt planerade åtgärder. Detaljplanen medger dagvattenanläggning inom det område som krävs för att anläggningen ska kunna fördröja dagvattnet från den föreslagna bebyggelsen utan att påverka diket och Trafikverkets järnvägstrumma negativt. Efter dialog med Miljökontoret och Trafikverket inför antagande har inga synpunkter framkommit gällande förslagen lösning i stället för formellt tillstånd samt utredningens omfattning och resultat.

4. Under avsnittet teknisk fördröjning VA-utredning står det att befintliga VA- ledningar ska bytas ut, det stämmer inte, det blir nya ledningar.

Svar: Planbeskrivningen justeras utifrån synpunkt.

5. Under ekonomiska frågor står det att exploitören bekostar byggandet av dagvattenanläggning på allmän platsmark, EEM VA projekterar, anlägger och ansvarar för de allmänna anläggningarna fram till anslutningspunkt.

Svar: Synpunkt noterad.

6. EEM har påtalat att det finns ett rensningsbehov av diket fram till järnvägen, det bör förtydligas vem som utför detta.

Svar: Det är gatuenheten som sköter om diket vid behov. Detta finns beskrivet i planbeskrivningen på sida 24.

Lantmäteriet Plankarta och planbestämmelser

Namnet för detaljplanen i planbeskrivningen stämmer inte överens med rubriken till plankartan. Det blir därmed ottydligt vilket namn som gäller för planen.

Bestämmelse b₂ anges två gånger bland planbestämmelserna, och planbestämmelse b₃ saknas helt.

Lantmäterimyndigheten noterar att det tycks vara ottydlig användande av gränstyper gällande nedanstående u₁-område samt u₁- och g₁-område. Den sekundära egenskapsgränsen kring u₁- och g₁-området är till synes obehövlig. På liknande platser i plankartan har denna lösning inte använts. Se bild 1 nedan.

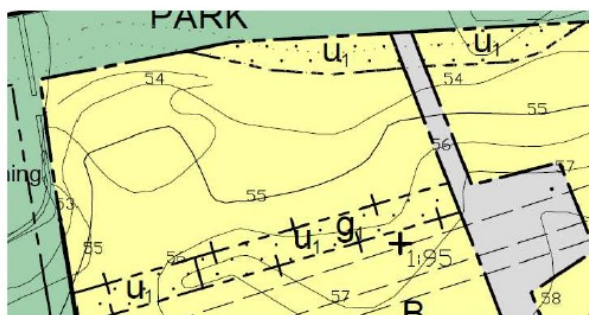


Bild 1. Sekundära egenskapsgränser kring u-område och g-område

Lantmäterimyndigheten vill uppmärksamma kommunen på att användningsgränsen mellan Park och Bostäder går ut som ett "hack", och följer inte den raka gränsen som möter Odlaren 1:95's gräns. Därmed blir vid fastighetsbildningen av de nya lotterna ingen jämn fortsättning på den befintliga fastighetsgränsen. Se bild 2 nedan.

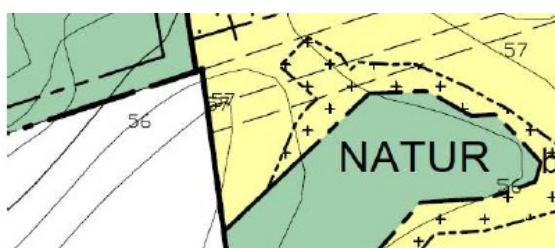


Bild 2. "Hacket" på användningsgränsen

Egenskapsgränsen runt korsmarken är i annan skala än övriga egenskapsgränser i plankartan. Se bild 3 nedan.



Bild 3. Egenskapsgräns i annan skala

Den sekundära egenskapsgränsen runt b₂-området verkar obehövlig, och att enkel egenskapsgräns tillräcklig, då b₂ inte sammanfaller med annan egenskapsbestämmelse i området. Inom samma b₂-område är det otydligt om prickmark gäller eller inte. Lagret skulle behöva förtydligas så att fler prickar kan ses. Se bild 4 nedan.



Bild 4. Sekundär egenskapsgräns kring b₂ samt ev. prickmark

Det tycks saknas bestämmelser inom ett område i plankartan (se bild 5 nedan). I anslutning till detta område antar Lantmäterimyndigheten att kors-marken även är tänkt att fortsätta ut i ”spetsen”, men området ser ut att vara tomt.



Bild 6. Avsaknad av bestämmelser samt ingen korsmark i områdets spets mot naturområdet

På flertalet ställen i plankartan sammanfaller planbestämmelser med linjer eller andra bestämmelser. Bland annat går koordinat-krysset samman med B:et och layouten gällande detta bör ses över, se bild 7 nedan. Även gällande bestämmelse DAGVATTENANLÄGGNING₁ är det otydligt i kartan då den nedsänkta ettan inte syns så bra.

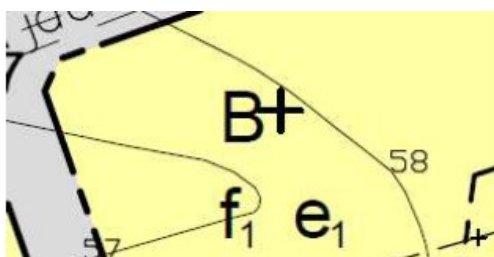


Bild 7. B-bestämmelsen ser ut att ha ett plus i kanten.

Det är svårt att se och blir därmed otydligt vad för bestämmelser som gäller inom triangeln, markerad i nedanstående bild 8.

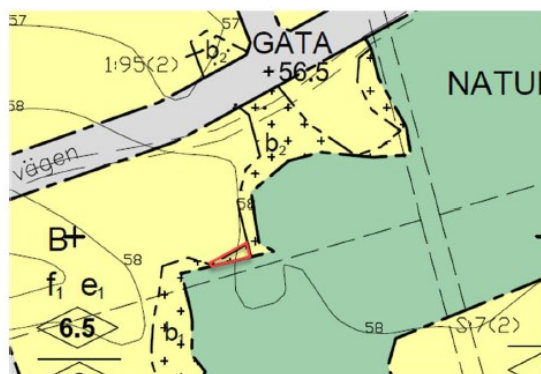


Bild 8. Otydligt vad som gäller inom triangeln.

Svar: Plankartan justeras utifrån synpunkter.

Grundkarta

Fastighetsbeteckningar och andra texter i grundkartan är placerade över andra beteckningar eller ligger delvis utanför vilket gör de svårästa. Till exempel syns gatunamnet Fasanvägen bara delvis i plankartan.

Beteckningar för S: och gränspunkter saknas i teckenbeskrivningen.

Aktualitetsdatum för fastighetsredovisningen resp. för övriga detaljer i grundkartan är något föråldrad, den är senast ajourförd för tre år se. Det är viktigt att grundkartan är aktuell i varje steg av planprocessen för att det ska vara lätt att överblicka de förutsättningar som finns för planläggningen.

Lantmäterimyndigheten önskar att det förtydligas att Lantmäteriet inte ”svarar för” data som hämtas ut, utan snarare har tillhandahållit.

Svar: Synpunkter noterad

Strandskydd

Kommunens bedömning av att behovet av nya bostäder väger tyngre än strandskyddet framstår som en generell ståndpunkt och inte specifik för det här området (se sida 14 i planbeskrivningen). Lantmäterimyndigheten rekommenderar att detta förtydligas.

Lantmäterimyndigheten rekommenderar att kommunen förtydligar formuleringen om strandskyddets upphävande i planbestämmelserna. Så som den är skriven i granskningshandlingarna upphävs först strandskyddet i planområdet (hela då det är en generell bestämmelse), varpå det i nästkommande mening begränsas till att gälla vissa användningsområden samt ett område för en egenskapsbestämmelse.

På fastigheten Odlaren 1:93 finns ett vattenområde, se bild 9 nedan. Det vattenområdet är inte omnämnt i handlingarna, och därmed finns inget ställningstagande om vattnet genererar strandskydd.

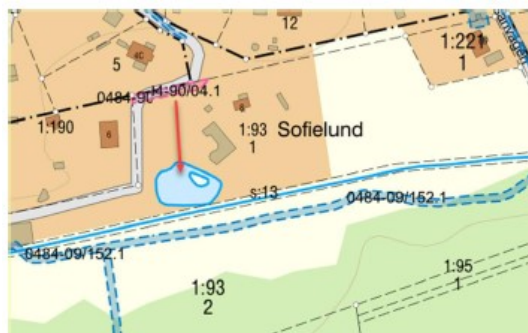


Bild 9. Vattenområde på Odlaren 1:93

Svar: Enligt beslut daterat 2023-05-15, ärendebeteckning 511-6558-2022, har Länsstyrelsen upphävt strandskyddet inom del av planområdet. Se vidare under svar på Länsstyrelsens yttrande.

Stadsbyggnadsförvaltningen, tillsammans med Miljökontoret, har gjort bedömningen under planprocessen att det enbart är diket som omfattas av det generella strandskyddet.

Gemensamhetsanläggningar och utfartsfrågor

Det tycks enligt Lantmäterimyndigheten vara mer lämpligt att utlägga de två mindre markreservaten för gemensamhetsanläggning för utfartsändamål till allmän platsmark. Detta då det enbart är några få enstaka bostadsfastigheter som i så fall själva ska förvalta dessa vägar, när övriga fastighetsägare i området kan nyttja allmän platsmark.

Det framgår inte av planhandlingarna hur utfartsfrågan är tänkt att lösas för de bostadsfastigheter som är tänkta att bildas i norra delen av planområdet. Planområdet angränsar mark som är planlagt i detaljplanen *Stadsplan för Odlaren-Gredbylund*, akt 0484- P83/7 sida 4, med ändamålet *Park*.

På sidorna 10–11 står det att det två meter breda området intill vägen i framtiden kan läggas samman med den en meter breda vingen och bytas mot en tre meter bred gång- och cykelbana. Lantmäterimyndigheten vill uppmärksamma kommunen på att detta kan komma att skapa problem vid framtida genomförande eftersom den mark som är tänkt till gång- och cykelbana med stor sannolikhet kan ha kommit att ianspråkats av bostadsfastigheterna (häckar m.m.).

I samband med beskrivning av hur väggkropparna ska utformas nämns begreppet ”vinge”. Begreppet är inte ett allmänt vedertaget uttryck, vilket innebär att det kan vara svårt för gemene man att förstå vad som avses och begreppet skulle därmed behöva förklaras.

I planhandlingarna på sidan 11 rekommenderar Lantmäterimyndigheten att byta ut ordet vägförening mot *samfällighetsförening* för att undvika missförstånd. Vidare beskrivas att servitut ska bildas, men avsikten har tidigare i handlingarna framstått som att gemensamhetsanläggning ska bildas. Kommunen bör tydliggöra vad för rättighetsbildning man anser behövs för att genomföra detaljplanen.

Lantmäterimyndigheten rekommenderar att gällande formulering av hur bildande av gemensamhetsanläggning önskas ska inte orden ska och kommer användas eftersom frågan om bildande prövas senare vid lantmäteriförrättning. Det kan tolkas som att frågan redan är redan prövad och beslutad i och med den formulering som valts i granskningshandlingarna

Gemensamhetsanläggning Odlaren GA:3, (ordet vägförening har används i planbeskrivningen) som tidigare omfattade bl.a. Fasanvägen upphävdes 2011. Det finns därmed idag ingen ordnad förvaltning av vägen till planområdet. Lantmäterimyndigheten undrar därmed hur tillfartsfrågan till planområdet är tänkt att lösas. Då denna fråga inte kan regleras i denna detaljplan med dess nuvarande utformning (vägområde ut till befintlig allmän väg saknas) bör det framgå av planhandlingarna hur frågan ska lösas. Förslagsvis kan planområdet utökas till att även omfatta väg ut.

Svar:

Utfart för fastigheterna i norra delen av planområdet planeras anslutas till Gökvägen där det i dagsläget går en befintlig privat gata. Det ligger ett befintligt servitut på infarten som fastigheterna också kan nyttja. Dialog har skett med dem fastigheten som ingår i servitutet och äger utfarten. Detta förtydligas i planbeskrivningen.

Bostadsfastigheter ska i första hand inte ianspråkta mark som inte ingår i fastigheten. Stadsbyggnadsförvaltningen förstår dock att det kan bli ett problem i framtiden om gatan inte byggs med gång- och cykelväg direkt i genomförande. Det är dock viktigt att inte planera bort förutsättningar för gång och cykelväg i området och eftersom det finns ett framtida behov bör gatan planeras med en bredd som rymmer gång- och cykelgata. Begreppet vinge förtydligas i planbeskrivningen.

Behov av rättighetsbildning för att genomföra detaljplanen har förtydligats och ordet vägförening har byts mot samfällighetsförening i planbeskrivningen

Det föreslås att en vägförening upprättas för bebyggelsen i det sydöstra området eftersom det ansluter till en väg som är privat idag. Den privata vägen är för smal för att tas över av kommunen och kan inte breddas på grund av våtmarker inom exploatörens fastighet på ena sidan och privat mark på andra sidan. På plankartan finns bestämmelsen g1 som medför markreservat för gemensamhetsanläggning, området medges med en bredd som är i kommunal standard.

Genomförande

På sida 27 i planbeskrivningen, under rubriken Samfälligheter bör formuleringen kring upphävandet av samfälligheterna att ses över. Lantmäterimyndigheten rekommenderar formuleringar i stil med ”Den del av Odlaren S:7 som är belägen inom planområdet ska enligt ansökan till Lantmäterimyndigheten genom fastighetsreglering överföras till Odlaren 1:95 och 1:96” samt ”De delar av S:7 som planeras ingå i användning NATUR och GATA avses överföras till fastigheten XXXX, ägd av Eskilstuna kommun.”

Vidare på sida 27 under rubriken Gemensamhetsanläggningar är det otydligt gällande om kommunen anser att Odlarens egnahemsförening är en samfällighetsförening. Lantmäterimyndigheten rekommenderar att första meningen i stycket tas bort då föreningen i juridisk mening inte är en samfällighetsförening, och att ta upp föreningen under rubriken Gemensamhetsanläggningar skapar otydlighet. Därefter omnämns vidare endast en gemensamhetsanläggning, när det tidigare i planhandlingarna har framgått som att det är två gemensamhetsanläggningar som ska bildas. Det bör förtydligas vad som gäller.

I planhandlingarna på sida 28 under rubriken Servitut står det att det ska bildas servitut för väg i nordvästra planområdet, men enligt plankartan är det planerat för gemensamhetsanläggning. Planbeskrivningen och plankartan bör stämma överens.

Angående det servitut som sägs belasta Odlaren S:7 framgår det inte om rättigheten är ligger inom planområdet, då samfälligheten i sig sträcker sig även utanför. Så som formuleringen lyder idag tycks rättigheten belasta samfälligheten generellt.

Formuleringen gällande upplåtande av yta för transformatorstation på sida 29 bör det tydliggöras vilken fastighetsägare det är som upplåter utrymmet utan kostnadsanspråk.

Svar: Planbeskrivningen har kompletterats utifrån synpunkter.

Lite för otydlig redovisning av innehåll i exploateringsavtal

I planbeskrivningen anges att ett exploateringsavtal ska tecknas i senare skede. När avsikten är att teckna exploateringsavtal ska kommunen enligt 4 kap. 33 § 3 st. 2 men. PBL redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen. Detta ska enligt 5 kap. 13 § PBL göras redan i samrådsskedet.

Lantmäteriet konstaterar att lagstiftaren har avsett att exploatörens samtliga åtaganden ska redovisas på en översiktlig nivå, men där det ändå ska gå att bedöma vad åtagandena innebär. Lantmäteriet bedömer att handlingarna i dess nuvarande skick inte är tillräckligt tydliga och behöver därför kompletteras.

Redovisningen behöver enligt Lantmäteriets mening förbättras och vara mer konkret kring:

- vilka områden som avses för överlåtelse eller upplåtelse (helst redovisade på kartor)
- åtaganden om att betala eller inte kräva ersättningar
- tidplan för utbyggnad av de anläggningar som avtalet omfattar
- om exploatören ska ställa en säkerhet för åtaganden enligt avtalet

Glöm inte att även redovisa konsekvenserna (se ovan).

Eftersom redovisningen inte är så tydlig som krävs finns det inte någon möjlighet för Lantmäteriet att utföra sin lagstadgade uppgift att i samrådsskedet lämna råd i de fall avtalsinnehållet förefaller strida mot reglerna i 6 kap. 40-42 §§ PBL. Använd gärna handboken "Lantmäterimyndighetens roll i planeringsprocessen, Handbok 5 kap. 15 och 22 a §§ PBL" som stöd ang. lagstiftningens krav när ni kompletterar planhandlingarna.

Svar: Planbeskrivningen har kompletterats utifrån synpunkter.

Planområdets omfattning

På sidan 3 gällande planområdets avgränsning omnämns inte samfälligheten Odlaren S:7 bland berörda fastigheter och samfälligheter, trots att den ligger inom planområdet och behandlas senare i planbeskrivningen.

Angående planområdets utbredning framgår det på sida 5 att diket ska ligga inom fastigheten Odlaren 1:93. Då diket är samfällt ligger det inom Odlaren S:13. Vidare på sida 27 omnämns Odlaren S:13 som att det ingår i planen vilket det inte gör. Om planen ska reglera diket, d.v.s. del av Odlaren S:13, behöver detta ingå i planområdet. På sidan 22 nämns att markavvattningsföretaget saknar aktiv styrelse, och därmed ingen som aktivt företräder det och planens påverkan. Lantmäterimyndigheten vill då lyfta frågan om planområdet bör utökas och även omfatta diket.

Svar:

Synpunkter noterade. Detaljplanen ska inte reglera diket och den ligger därför inte inom planområdet. Detta har förtydligats i planbeskrivningen.

Diket är ett inaktivt markavvattningsföretag/torrlägningsföretag där fastigheterna inom planområdet och omgivande fastigheter ingår. Kommunen ska påbörja ett arbete med att starta upp eller lägga ner torrlägningsföretag i kommunen. Detta arbete kommer inte att hinna färdigställas under planarbetet utan planeras ske utanför detaljplanprocessen.

Kontrollera fastighetsgränser lägesosäkerhet

Ett antal fastighetsgränser mot planområdets plangräns är inlagda i den digitala registerkartan (DRK) med mycket god lägesosäkerhet (0,025 meter), men denna lägesosäkerhet kan vara missvisande. Se gröna markeringar i bild 10 nedan. Det är möjligt att dessa fastighetsgränser inte har kontrollmätts av kommunen.

Vid övergången mellan referenssystemen RT 90 och SWEREF 99 transformerades nämligen tusentals gränspunkter över hela landet som registrerades rakt av, utan kontroll, med lägesosäkerheten 0,025 eller 0,03 meter. Det har i efterhand visat sig att många av dessa punkter till exempel i områden med lokala stornät kan ha god ”intern” lägesosäkerhet, men inte ligga rätt i förhållande till SWEREF 99.

Ett antal fastighetsgränser mot planområdets plangräns är inlagda i DRK med sämre lägesosäkerhet. Dessa gränser har tillkommit i början på 1900-talet, och vad som kan ses av Lantmäterimyndigheten, inte inmätts. Detta innebär att de gränser som kan ses i DRK, och som plankartan baseras på, inte helt säkert ligger där de ser ut att vara. Se röda markeringar i bild 10 nedan.

Lantmäteriet uppmanar därför kommunen att vara extra uppmärksam vid planläggning av områden där det förekommer gränser med dessa lägesosäkerheter och vid behov kontrollmäta sådana gränser.



Bild 10. Fastighetsgränser mot plangräns och dess osäkra lägen

Svar: Synpunkt noteras.

Illustration

I illustrationen på sidan 9 i planbeskrivningen syns att fastighetsgränsen går ut över parkmarken. Det verkar därmed strida mot planbestämmelsen PARK som gäller inom planområdet på följande sätt att det inte får ianspråkats för bostadsändamål. Det blir missledande att ha en illustration som strider mot vad planen tillåter. Se bild 11 nedan.

I samma illustration syns att u-området på bostadsmarken på den norra fastigheten inte ska ingå i bostadsfastigheten. Marken u-området ligger på är inte medtaget alls i illustrationen, men ingår fortfarande i planområdet. Även här blir det missledande att ha en illustration som inte stämmer med plankartan. Se bild 12 nedan.



Bild 11.



Bild 12.

Svar: Synpunkt noterad

Övrigt

Lantmäterimyndigheten har funderingar kring det dikesföretag som finns för det samfällda området Odlaren S:13. På sida 13, under rubriken Vattenområden, framgår att diket regelbundet rensas men det framgår inte hur stort område som behövs vid dessa rensningar och för att lägga upp massor vid sidan av diket. Marken kring diket ska enligt planförslaget vara NATUR, och om då företaget kan fortsätta skötas som tidigare.

Det förekommer motstridiga uppgifter i olika delar av planbeskrivningen angående skyddszoner för våtmarkerna. Exempelvis visas i kartskisser att en skyddszon korsar ett tänkt vägområde men i planbeskrivningens text står det att skyddszonen tar slut söder om vägen. Planbeskrivningens text bör stämma överens med planbeskrivningens kartskisser.

På flertalet ställen i planbeskrivningen har Lantmäterimyndigheten noterat avsaknaden av fullständiga meningar, siffror och kompletta meningsuppbyggnader. Dokumentets språkligabrister bör korrigeras för att öka tydligheten med vad som avses, och undvika framtida oklarheter.

Svar:

15 meter på varje sida av diket har bedömt av Stadsbyggnadsförvaltningen som tillräcklig för att kunna sköta diket. Området längs diket blir också tillgängligt för allmänheten i och med att det planläggs som allmänplatsmark.

Synpunkt noterad, planbeskrivningen har förtydligats.

Miljökontoret

Miljökontoret vill lämna följande synpunkter/medskick på planförslaget:

Plankarta och detaljplanebeskrivning

- Vi uppfattar dagvattenutredningen som att det är av vikt att det anläggs avskärande diken som ska förhindra inträngning av naturvatten på tomtmark samt att diken behöver anslutas till befintliga våtmarker. Vi bedömer att det därför om möjligt är lämpligt att det framgår direkt i kartan att diken ska anläggas.
- Enligt dagvattenutredningen är höjdsättningen viktigt för att styra vatten som behöver renas till dagvattendammen samt att styra rent vatten till våtmarkerna. Höjdsättningen är också mycket viktig för att skyfallshanteringen ska fungera. I kartan finns höjdkurvor inritade som ska illustrera hur området behöver utformas. Illustrationen och beskrivningen i kartan får gärna förtydligas ytterligare för att underlätta vid kommande projektering och bygglovsprövning.
- Vi ser det som viktigt att det finns ett aktivt markavvattningsföretag för det dike som dagvatten från detaljplaneområdet kommer att ledas till, liksom att kommunen bör ingå som aktiv part i detta. Anledningen till det är dikets betydelse för att dagvattenhanteringen i området, det är viktigt att diket sköts och underhålls för att dagvattenhanteringen ska fungera.
- I dagvattenutredningen föreslås krossdiken eller svackdiken vid lokalgator och parkeringar för att magasinera flöden från de hårdgjorda ytorna. På så sätt sker även viss rening av dagvattnet. Vi ser gärna att diken ritas in i plankartan om möjligt.

Dagvattenutredning

- Beräkning för att få fram erforderlig fördröjningsvolym bör biläggas (åtminstone ett exempel).

Förtydligande gällande rekommendationerna kring svackdiken vid lokalgatorna, i och med att det samtidigt anges att dagvattenavledning ska ske i gatumark. Generellt sett bedömer vi att det är lämpligare med öppna lösningar som svackdiken/krossdiken än att använda ledningar (så länge som utrymme finns).

Svar:

Synpunkter noterade

Avskärande diken, vinge/svackdiken/krossdiken ligger på allmänplatsmark och kan därför inte regleras i plankartan.

Området planeras ingå i ett verksamhetsområde för dagvatten. Kommunen ska påbörja ett arbete med att starta upp eller lägga ner torrlägningsföretag/markavvattningsföretag i kommunen. Detta arbete kommer inte att hinna färdigställas under planarbetet utan planeras ske utanför detaljplaneprocessen. Föreslagen exploatering ska dock enligt utredningen inte påverka diket negativt. För att inte öka belastningen på trumman under järnvägen ska dagvattenflöden upp till 50-årsregn inte öka från området. En kapacitetsbedömning gjordes i dikesutredningen som visar att dagvattenflöden upp till ett 50-årsregn inte kommer att öka som en konsekvens av föreslagen exploatering, under förutsättning att vissa åtgärder genomförs. Yta som enligt utredningen krävs för dagvattenanläggning har säkerställts i plankartan.

*Plankartan har kompletterats med en planbestämmelse som reglerar att kvartersmarken ska höjdsättas högre än gata **[n1]**. Bestämmelsen ska säkerställa att dagvatten kan avledas mot gata. Gatan regleras med plushöjder i plankartan vilket gör den till en referenshöjd och medför att kvartersmarken håller en högre höjd än gatan. Plushöjderna för gatan i plankartan ligger lägre än den befintliga gatan. Detta medför att våtmarkerna fortsatt ligger på en lägre höjd än kvartersmarken.*

Exempel på beräkning för att få fram erforderlig fördröjningsvolym har lagts till i rapporten.

Länsstyrelsen **Länsstyrelsens synpunkter - ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL**

Länsstyrelsen har i sitt samrådsyttrande, daterat 2022-07-01, framfört synpunkter avseende riksintresse, miljö kvalitetsnormer, strandskydd, hälsa eller säkerhet och risk för olyckor, översvämning eller erosion. Synpunkterna har i stort sett beaktats i granskningsförslaget.

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

Risk för olyckor, översvämning eller erosion

Geotekniska säkerhetsfrågor, ras, skred, erosion

Länsstyrelsen ställer sig bakom SGI:s yttrande daterat 2023-05-10.

För att Länsstyrelsen inte ska överpröva kommunens beslut att anta detaljplanen behöver kommunen utföra en detaljerad geoteknisk utredning som omfattar hela planområdet. Innan detaljplanen antas behöver kommunen säkerställa att ett genomförande av detaljplanen inte riskerar att påverkas av ett stabilitetsbrott.

Kommunen gör bedömningen att en mer noggrann geoteknisk utredning för enskilda fastigheter ska tas fram inför genomförandet av detaljplanen. Länsstyrelsen delar inte kommunens bedömning om att det är möjligt att skjuta på utredningen av de geotekniska förutsättningarna till genomförandet. En utgångspunkt i plan- och bygglagen (2010:900) är att markens lämplighet i fråga om hälsa och säkerhet ska vara slutligt avgjord när detaljplanen antas. De utredningar som behövs för att bedöma markens lämplighet får därför inte skjutas på till efter det att detaljplanen antagits.

I den geotekniska utredningen ska kommunen göra en stabilitetsutredning för att klarlägga vilka åtgärder som krävs för att marken ska erhålla tillfredsställande stabilitet och bli lämplig att bebygga (se SGIs yttrande över vilka delar som ska utredas i den geotekniska utredningen). Alla förutsättningar som planen möjliggör ska kontrolleras i den geotekniska utredningen.

Torvens mäktighet behöver utredas vidare.

Eventuella åtgärder eller restriktioner som krävs för att marken ska bli långsiktigt stabil ska säkerställas på plankartan.

Svar: Se svar under SGI:s yttrande.

Översvämning

Länsstyrelsen är positiv till att kommunen har tagit fram en kompletterande dagvattenutredning (Tyréns 2023-04-21) som underlag till detaljplanen. Utredningen visar att kvartersmarken riskerar att översvämmas vid kraftiga regn då dagvattnet inte kommer kunna avledas tillräckligt snabbt via det föreslagna dagvattensystemet. För att säkerställa att området inte översvämmas ska kvartersmarken höjdsättas i enlighet med dagvattenutredningen, det vill säga kvartersmarken ska höjdsättas med lutning mot gata och våtmarkerna.

Länsstyrelsen konstaterar av plankartan att kommunen inte har höjdsatt kvartersmarken. Identifierade behov av skyddsåtgärder behöver säkerställas genom planbestämmelser på plankartan.

Förutsatt att kvartersmarken höjdsätts högre än allmän plats GATA och våtmarkerna bedöms det inte finnas någon risk för att området översvämmas vid kraftiga regn.

Svar: Plankartan har kompletterats med en planbestämmelse som reglerar att kvartersmarken ska höjdsättas högre än gata. Bestämmelsen ska säkerställa att dagvatten kan avledas mot gata. Gatan regleras med plushöjder i plankartan vilket gör den till en referenshöjd och medför att kvartersmarken håller en högre höjd än gatan. Plushöjderna för gatan i plankartan ligger lägre än den befintliga gatan. Detta medför att våtmarkerna fortsatt ligger på en lägre höjd än kvartersmarken.

Strandskydd

Länsstyrelsens synpunkter i samrådsyttrandet kvarstår. Kommunens motivering för att upphäva strandskyddet är inte tillräckligt för att det särskilda skälet enligt 7 kap. 18 c § första stycket 5 miljöbalken ska kunna återopas.

För att särskilda skäl enligt 7 kap. 18c § första stycket 5 miljöbalken ska anses föreligga krävs att intresset att bygga bostäderna inte kan tillgodoses utanför området som omfattas av strandskydd. Enligt förarbetena till strandskyddsreglerna i 7 kap. miljöbalken ska kommunen pröva om åtgärden måste företas inom strandskyddsområdet. En förutsättning är att en annan lokalisering är omöjligt eller i vart fall orimlig för att tillgodose det angelägna allmänna intresset. Om åtgärden kan lokaliseras utanför området som omfattas av strandskydd ska i så fall den lokaliseringen väljas (prop. 2008(09:119 s. 106).

I planbeskrivningen anger kommunen att det är ett angeläget allmänt intresse att bygga nya bostäder då det medför en förtätning vid befintlig infrastruktur samt att nya bostäder i området bidrar till minskad bostadsbrist.

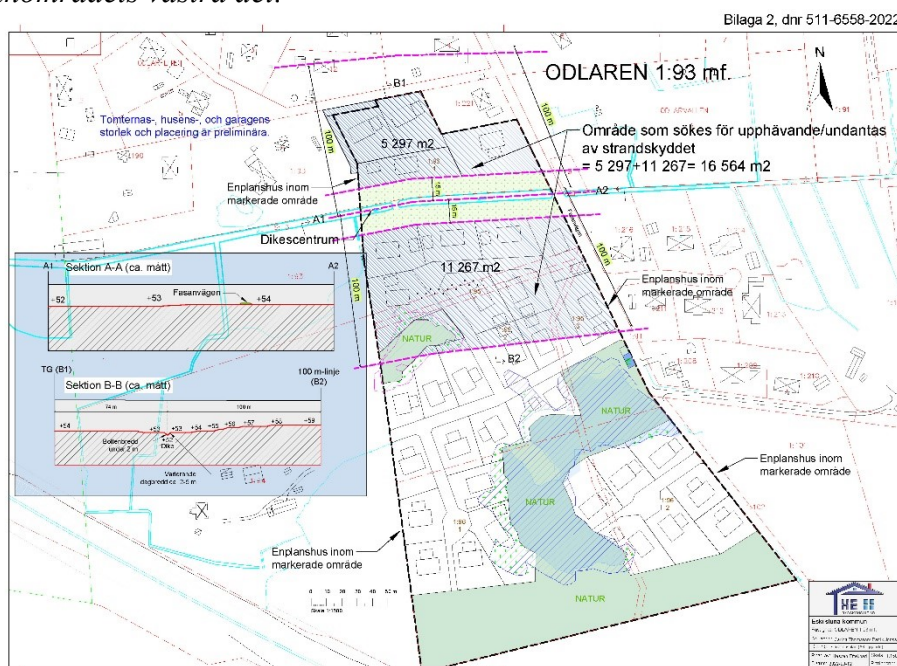
Länsstyrelsen kan inte vare sig i översiktsplanen eller i planhandlingarna utläsa om kommunen har gjort en lokaliseringsprövning, hur den i sådana fall har gjorts och vilket upptagningsområde den har omfattat (MÖD Mål P 8109-15).

Kommunen har inte heller redovisat några överväganden kring en alternativ utformning av planen som skulle kunna tillgodose intresset att uppföra bostäder på ett sätt som medför god boendemiljö och lämplig markanvändning samtidigt som strandskyddsintresset tillgodoses (MÖD Mål P 6876-15).

Slutligen vill Länsstyrelsen informera om att myndigheten handlägger ett strandskyddsärende gällande upphävande av strandskydd vid mindre vattendrag inom Odlaren som berör delar av planområdet för aktuell detaljplan. Inget beslut har dock tagits i ärendet.

Strandskyddsärendet omfattar dock inte området avsatt för dagvattenanläggning i den västra delen av planområdet. Kompletterande anläggningar, exempelvis dagvattenanläggningar, inom områden som omfattas av generellt strandskydd kräver strandskyddsdispens.

Svar: Enligt beslut daterat 2023-05-15, ärendebeteckning 511-6558-2022, har Länsstyrelsen upphävt strandskyddet inom det skrafferade ytan nedan, med undantag för en zon om 15 meter vinkelrät från vattendragets strandlinje, inom del av fastigheterna Odlaren 1:93, Odlaren 1:95 och samfälligheten Odlaren s:7. Således behöver strandskyddet inte upphävas för föreslagen bebyggelse inom detaljplaneområdet, med undantag för dagvattenanläggningen i planområdets västra del.



Som särskilt skäl för upphävandet av strandskyddet för det område som dagvattenanläggningen föreslås återopas 7 kap. 18c § p. 3; behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet kan inte tillgodoses utanför området. Som stöd för denna motivering är att det framgår i dagvattenutredningen att dagvattenanläggningen tekniskt måste ligga nordväst om bebyggelsen i det södra området. Dagvattenanläggningen kan inte placeras längre nordöst där strandskyddet är upphävt eftersom det finns krafledningar i området. Det behövs även ett skyddsavstånd på ca 10 meter mellan anläggningen och bebyggelsen samt en volym på ca 450 m³ till följd av krav på 50-års regn. Detta lämnar endast en alternativ placering för dagvattenanläggning. Se vidare i planbeskrivningen.

Om planförslaget ska genomföras måste dagvattenanläggningen placeras på föreslagen plats. Dagvattenanläggningen kommer inte ha en avhållande effekt på allmänheten och kommunen bedömer att anläggningen kommer att vara gynnsam för den biologiska mångfalden i området. En skyddszon om 15 meter längs diket bevaras för strandskyddet.

Vidare, i Länsstyrelsens beslut daterat 2023-05-15, ärendebeteckning 511-6558-2022, framförs att det generella strandskyddet anses vara omotiverat för att upprätthålla strandskyddets syften. Området bedöms inte fylla någon funktion av betydelse för det rörliga friluftslivet och områdets betydelse för att tillgodose strandskyddets syften får således anses vara liten.

Hälsa och säkerhet - buller

Länsstyrelsen ställer sig bakom Trafikverkets yttrande daterat 2023-05-09. Länsstyrelsens synpunkter i samrådsyttrandet kvarstår.

Sedan samrådet har plankartan kompletterats med planbestämmelsen ”a1 – startbesked får inte ges för bostäder förrän riktlinjer för buller uppnås” inom de sydvästra byggrätterna för bostadsändamål. På plankartan har kommunen inte specificerat vilket eller vilka bullerskydd som ska finnas på plats när startbesked får ges och var bullerskyddet ska uppföras. För att startbesked ska kunna villkoras måste villkoret kunna kopplas till planens övriga planbestämmelser.

För att Länsstyrelsen i ett senare skede inte ska överpröva kommunens beslut att anta detaljplanen behöver något av de föreslagna bullerskyddsåtgärderna i bullerutredningen säkerställas på plankartan. Kommunen behöver säkerställa att bullerskyddet kommer på plats innan bygglov eller startbesked för bostäder får ges.

Slutligen vill Länsstyrelsen också påpeka att planbestämmelsen om villkor för startbesked på plankartan ska omformuleras så att den stämmer överens med boverkets planbestämmelsekatalog; *startbesked får inte ges för bostäder förrän (bullerskyddsåtgärd) uppförts.*

Svar: Plankartan kompletteras med planbestämmelse [m1] som säkerställer att ett bullerskydd med en höjd av 3 meter ska placeras västerut mot järnvägen. Detta görs för det område som berörs av buller från järnvägen. Planbestämmelsen om villkor för startbesked omformuleras enligt synpunkt [a1].

Riksstyrelsen – 3 kap. miljöbalken

Länsstyrelsen ställer sig bakom Trafikverkets yttrande daterat 2023-05-09 där verket lyfter frågeställningar rörande trafikbuller. Kommunen behöver klargöra att genomförandet av detaljplanen inte påverkar möjligheten att trafikera järnvägen. Se Länsstyrelsens yttrande om ”hälsa och säkerhet – buller”.

Länsstyrelsen förutsätter att kommunen innan antagandet har en fortsatt aktiv dialog med Trafikverket för att säkerställa att planen tillmötesgår de frågeställningar som verket tagit upp i sitt yttrande.

Svar: Se föregående kommentar.

Övrigt

Redaktionella synpunkter

Redaktionella synpunkter på utformning av;

Planbestämmelser

Länsstyrelsen uppmärksammar kommunen på att planbestämmelsen ”b2 – grundvattendrainerande ingrepp får inte göras under +XX meter” förekommer på två ställen i planbestämmelselegenden på plankartan. Innan detaljplanen antas behöver detta förtydligas.

Svar: Plankartan justeras utifrån synpunkt.

Postnord

Postutdelning, gällande Detaljplan för Odlaren 1:93 mfl.

Dnr: SBN/2018:472

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomsfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor och radhus placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

Kontakta PostNord i god tid på utdelningsforbattringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation.

En placering som inte är godkända leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

Svar: Yttrande noteras.

SGI

Om planbeskrivningen

Det är bra att kommunen har lyft geotekniska säkerhetsfrågor i planbeskrivningen men kommunens bedömning överensstämmer inte med vad utredningarna visar.

SGI anser att det **bör framgå av bedömningen att det krävs åtgärder** för att marken ska bli lämplig samt hur genomförandet av dessa åtgärder är säkerställda. Detta med anledning av att det i planbeskrivningen anges att: *”Bebyggelsen bedöms vara genomförbar och geotekniken är inget hinder för detaljplanering. I genomförandet behöver en mer noggrann geoteknisk utredning utföras för enskilda tomter norr om diket. En upplysning har lagts till i plankartan om detta. Där tomtmark förväntas sammanfalla med mycket till extremt lös lera erfordras försiktighet med avseende på höjdsättning”.*

Enligt PM geoteknik framgår det tydligt att marken i den norra delen av planområdet som angränsar till diket kräver geotekniska åtgärder för att bli lämplig. I utredning anges att släntlutningen ej får överstiga 1:13, att marknivåer inte får ändras utan kompletterande geotekniska utredningar samt att det krävs särskild val av grundläggning för nya byggnader.

Om utredning av stabiliteten inom planområdet

- SGI vill upplysa kommunen om att utredningar som är nödvändiga för att bedöma markens lämplighet **inte kan** hänskjutas till efter planens antagande. I planbeskrivningen och PM Geoteknik anges att geotekniska utredningar ska genomföras inför projektering (dagvattendamm och enskilda tomter). Syftar utredningsbehovet på att utreda markens lämplighet måste detta ske **innan planen** antas. Ras, skred och erosion kan orsaka omfattande materiella och ekonomiska skador och vid snabba förlopp finns risk för att människor kommer till skada eller omkommer. Dessa frågor måste därför vara tillräckligt utredda och omhändertagna innan planen antas. SGI rekommenderar att geoteknisk utredning avseende stabilitetsförhållandena utförs med lägst detaljerad utredningsnivå enligt IEG Rapport 4:2010 alternativt IEG Rapport 6:2008 Rev 1.
- Det är viktigt att kommunen skiljer på frågeställningar i utredningarna som behövs för bedömning av markens lämplighet från frågor som är nödvändiga för detaljprojektering och byggskedet. Ett sätt att särskilja dem är att benämna dem som *plantekniska och byggtekniska frågor*.
- I den geotekniska handlingen redovisas att dikets slänter har otillfredsställande stabilitet och att det krävs åtgärder för att stabiliteten ska bli tillfredsställande. Det saknas information om stabiliteten för området mellan glidytan för diket ($F_{komb}=1,02$) och glidytan för tomten ($F_{komb}=1,4$). Förmodligen uppnår en stor del av ytan inte tillfredsställande stabilitet. Det är heller inte utrett hur situationen för ytan ser ut om det går ett mindre skred vid diket. Kommunen behöver därför komplettera den geotekniska utredningen. Det ska framgå av utredningen hur slänterna ska utformas för att vara stabila och inte kunna orsaka skred inom planområdet.
- Med anledning av att det i PM Geoteknik anges ett behov av markrestriktioner (släntlutning, höjdsättning och grundläggning) för marken norr och direkt söder om diket anser SGI att den geotekniska utredningen behöver kompletteras med avseende på dagvattendammens inverkan på stabiliteten.
- Stabiliteten för området söder om diket behöver klarläggas.
- I den södra delen av planområdet är torvens mäktighet inte känd och inte heller vad som finns under torven. Detta behöver utredas vidare.

- Vid granskning av Översiktlig geoteknisk undersökning och PM Geoteknik har SGI noterat oklarheter eller direkta felaktigheter som behöver justeras.
 - Beräkning görs i totalsäkerhetsanalys (karaktäristiska värden) enligt IEG Rapport 4:2010. Redovisar att säkerhetsklass 2 råder, men säkerhetsklass är inte tillämplig vid totalsäkerhetsanalys utan nyttjas vid partialkoefficientanalys och IEG 6:2008.
 - Vingborrhuvning har gjorts, men den redovisas inte och SGI vet inte i vilken borrhuvning den har gjorts.
 - Redovisar krav för säkerhetsfaktor (detaljerad utredning) som ett intervall. Krav på säkerhetsfaktor är inte ett intervall, utan ska väljas som ett värde inom detta intervall utifrån aktuella förutsättningar med hänsyn till ogynnsamma och gynnsamma förhållanden.
 - Saknas motivering till att kravet på säkerhetsfaktor är det lägsta i intervallet.

Klimatförändringens effekt på stabiliteten

SGI konstaterar att klimatförändringens effekter inte har inkluderats i den geotekniska utredningen vilket är en brist som behöver justeras.

Om den geotekniska utredningen visar på att det krävs åtgärder eller restriktioner behöver detta säkerställas i plankartan

Nödvändiga geotekniska åtgärder eller markrestriktioner (släntlutning, marknivåer och grundläggning) saknas i plankartan. Om kompletterande geoteknisk utredning visar på att ytterligare åtgärder krävs exempelvis utformning av dagvattenanläggningar måste detta säkerställas i plankartan.

Upplysning

SGI vill även upplysa kommunen om att säkerhetsavståndet för kärrtorven i södra planområdet enligt planbeskrivningen enbart har utretts ur ett hydrauliskt perspektiv. Jorddjupen är små på södra sidan, men det saknas information om torvens djup mer än att PM Geoteknik anger att torv oftast inte har större mäktighet än 1,5–2,5 m. För att grundlägga rekommenderas utgrävning av lösa massor. SGI utgår från att denna rekommendation syftar på att minska risken för sättningar.

Detta innebär att torven behöver grävas ut samtidigt som det finns ett markavvattningsförbud. På gränsen mot våtmarken tillåts visserligen bara komplementbyggnader, men oklart om de kan grundläggas utan utgrävning av torven. Planbeskrivningen säger att de gjort geotekniken för att ta fram översiktliga rekommendationer för lämplig grundläggningsmetod, men planbeskrivningen verkar inte ha tagit till sig infon från geo-PM. Är torven av större mäktighet kan det vara ett lokalt stabilitetsproblem.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis ser SGI från geoteknisk säkerhetssynvinkel att områdets stabilitet behöver klarläggas i det fortsatta planarbetet. Krävs det åtgärder eller restriktioner ska dessa på ett plantekniskt godtagbart sätt säkerställas i planen.

Svar: WSP Sverige AB har på uppdrag av Eskilstuna kommun utfört en detaljerad geoteknisk stabilitetsutredning för detaljplanen. Nedan presenteras slutsatser från utredningen.

Dikets lokala stabilitet närmast Fasanvägen är i dagsläget ej godkänd. Minskad höjd och flackare slänter krävs. Även erosionsrisken med avseende på strömningshastighet ska ses över. En planbestämmelse om markens höjd har lagts till på plankartan i syfte att säkerställa att markens höjd justeras till en godkänd nivå. Bestämmelsen reglerar även att dikets slänter ska läggas med en lutning på 1:1,5 eller flackare [shackt₁]. Vidare får startbesked inte ges för bostäder förrän åtgärderna genomförts i området enligt planbestämmelsen schakt₁.

För resterande delar inom område 1 och 2 krävs i dagsläget inga stabilitetshöjande åtgärder för kommande exploatering. Inga stabilitetshöjande åtgärder krävs heller för anläggning av damm. Inom område 3 (befintliga våtmarks/torvområden) är uppmätt djup till berg varierande mellan 0,5 och 2,2 m. Inga stabilitetsrisker föreligger och inga markarbeten är planerade på våtmarks/torvområdena varpå inga sättningsrisker föreligger.

Områdets känsligaste del för t.ex. schaktarbeten/markuppfyllnader är beläget norr om diket inom område 1. Om diket projekteras djupare än idag för den norra delen av område 1 eller om markhöjning större än 0,5 m planeras ska ytterligare stabilitetskontroll utföras. Eftersom område 1 är känsligt har ett förslaget enbostadshus som fanns i detaljplanens granskningsförslag har tagits bort och ersatts med prickmark i plankartan, vilket innebär att marken inte får bebyggas. Planbestämmelse [n₁] säkerställer även att marken inte får ändras inom områdets känsligaste del.

Generellt sett finns god möjlighet till plattgrundläggning av byggnader inom detaljplaneområdet. Detta gäller i synnerhet området söder om befintligt dike där all grundläggning kommer utföras på morän eller avsprängt berg.

För resterande byggnader norr om diket krävs en mer detaljerad geoteknisk undersökning innan grundläggningsmetod kan fastställas. Pålgrundläggning/kompensationsgrundläggning kan bli aktuellt för dessa tomter/byggnader. Detta rekommenderas ske i nästa skede, vid bygglov.

Trafikverket**Granskning gällande förslag till detaljplan för Odlaren 1:93 m.fl., Eskilstuna kommun**

Planområdet ligger strax norr om Svealandsbanan, som utgör kommunikationsanläggning av riksintresse enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Trafikverket har tagit del av granskningshandlingarna och vill framföra nedanstående.

Trafikbuller

Bullerutredningen visar att det är möjligt att klara gällande bullerriktvärden, både vid bostadsfasad samt vid uteplats. Trafikverket ställer sig tveksam till plankartans bestämmelse om villkor för startbesked, som anger att ”startbesked får inte ges för bostäder förrän riktlinjer för buller uppnås”. Enligt Boverket används villkor för startbesked, för t.ex. en bostad, för att säkerställa att en viss annan åtgärd först genomförs, t.ex. ett bullerskydd. Villkoret ska således innebära en konkret åtgärd, vilken även ska läggas in som användnings- eller egenskapsbestämmelse i plankartan.

Trafikverket anser därför att utformningen av denna bestämmelse ska omformuleras och förtydligas. Trafikverket förutsätter också att kommunen säkerställer att bestämmelsen inte påverkar möjligheten att trafikera järnvägen, d.v.s. att krav kan komma att ställas på att den spårbundna trafiken inte får bullra mer än vad planbestämmelsen (bullerriktvärdena) anger. Det skulle i sådant fall innebära påverkan på riksintresset järnväg.

Trafikverket vill fortsatt uppmärksamma att ett eventuellt bullerskydd utmed järnvägen ska placeras utanför Trafikverkets fastighet och på sådant avstånd från den gemensamma fastighetsgränsen att järnvägsfastigheten inte behöver beträdas i samband med uppförande och underhåll av skyddet. Även Elsäkerhetsverkets forskrifter ska beaktas, d.v.s. bullerskyddet ska hålla minst 5 meter till järnvägens kontaktledning. Det längsta av ovan angivna avstånd blir dimensionerande. Kostnad för bullerskydd tas av annan part än Trafikverket.

Svar: Se svar under Länsstyrelsens yttrande.

Dagvattenhantering

Dagvattenutredningen visar att utflödet av dagvatten från området inte kommer att öka i och med genomförandet av planen, liksom att utflödet till Trafikverkets järnvägstrumma inte förändras när fördröjning av dagvatten sker enligt planerade åtgärder. Trafikverket har utifrån dagvattenutredningen inga synpunkter på föreslagen dagvattenhantering.

Svar: Yttrandet noteras.

**Odlaren
Egnahemsförening**

Minskning av naturzon närmast dike från 30 m till 15 m ger inte tillräckligt utrymme för passage av djurliv och tillträde för allmänheten. Närmsta bebyggelse till diket idag är ca 25-30m på Vaktelvägen. Samma avstånd bör hållas här (och även på Odlarvallen) för att inte försämra ”naturvärden” ytterligare. På Odlarvallen är det sannolikt att ett sådant avstånd behövs pga översvämning/sankmark och då är det lämpligt att samma avstånd används här. Strandskydd 15 m bör vara 25–30 m istället. Möjliggör också enklare att natur/park-område används av andra än de med angränsande tomt. För smalt utrymme kan istället uppfattas som att det tillhör angränsande tomter och hindrar då rörligheten för ”utomstående” som vill passera. Håller med Länsstyrelsens tidigare synpunkt i denna fråga.

Svar: Enligt beslut daterat 2023-05-15, ärendebeteckning 511-6558-2022, har Länsstyrelsen upphävt strandskyddet för del av området. Se vidare svar under Länsstyrelsens yttrande.

Föreningen håller inte med i resonemanget att tätare bebyggelse än i övriga Odlaren ska tillåtas i planen. Vi hävdar fortfarande att planen behöver anpassas till den befintliga bebyggelsen genom en lägre exploateringsgrad. Det finns idag ett gällande planprogram beslutat av kommunfullmäktige och det har inte upphävts i något beslut. Vi anser inte att man kan bortse från det i den här planen. Vilka andra gällande vägledande dokument anser sig kommunen i så fall att man inte behöver förhålla sig till? Ska en tätare bebyggelse genomföras behöver ett nytt planprogram vara beslutat och områdets infrastruktur behöver anpassas för detta i förväg.

Svar: Planprogram används framför allt för att underlätta detaljplanearbetet men är inte juridiskt bindande. I och med att kommunen har bedömt att gällande planprogram är inaktuellt behöver det inte följas. Detta beslutades i samband med att det nya planprogrammet påbörjades. I samband med antagandet av det nya planprogrammet kommer det tidigare att formellt upphävas.

Bebyggelsen som föreslås är tätare för att bidra till en variation i Odlaren då kommunen (se översiktsplanen) strävar efter ett blandat bostadsbestånd i varje stadsdel med olika storlekar, hustyper och upplåtelseformer. Tillskottet anpassas dock till den befintliga bebyggelsen genom att endast friliggande enbostadshus får uppföras. Det finns inga utpekade kulturvärden som förslaget behöver förhålla sig till. För att anpassa skalan mer och begränsa antalet nya bostäder inom planområdet har en bestämmelse lagts till i plankartan som reglerar att minsta fastighetsstorlek är 600 kvadratmeter.

Föreningen anser inte planförslaget kan genomföras utan att trafiksituationen i området förbättras. Fasanvägen: Försörjer idag ca 15 hushåll och är svår att mötas med bil på stora sträckor. Ej heller säker för gång- och cykeltrafiken. Vi bedömer att ca 10–15 villor till är smärtgränsen för vad den tål i ytterligare belastning utan ytterligare åtgärder. Då den är så pass smal behöver även utfarter till Fasanvägen begränsas. Förslagsvis med ett utfartsförbud direkt från tomtmark på delar av vägen (söder om diket). Vad anser vägföreningen för grusvägen om den ökade belastningen på den? Behöver fastställas innan detaljplanen kan godkännas då de riskerar att drabbas av högre kostnader pga förslaget.

Skogvaktarvägen: Behöver finnas en plan för åtgärder som blir klara **innan** byggnationen på Odlaren 1:93 påbörjas. Trafikutredningen är tvetydig och tillåter ingen ytterligare exploatering. Samtidigt säger den också att planen för Odlaren 1:93 kan fungera om åtgärder görs på Skogvaktarvägen som ordentliga mötesplatser med 300 m avstånd och bättre säkerhet för gång/cykel. Enligt trafikutredningen är det tveksamt om dessa åtgärder går att genomföra på Skogvaktarvägen. Om inte de åtgärderna kan utföras på den befintliga vägen så måste annan vägsträckning anordnas till området alternativt minska exploateringsgraden och därmed trafikbelastningen för att inte försämra den redan idag dåliga trafiksituationen

Argumentet att hela trafiksituationen i Odlaren ska ses över och kommer förändras kan inte vara ett argument för att tillåta exploateringen utan färdiga åtgärder innan det är konkret att dessa planer verkligen blir av och att de hinner genomföras innan byggnationen startar. Det ger en stor risk för en ännu sämre trafiksituation än idag under en lång tid (10–15 år) eftersom tidsplanen för att förändra trafiksituationen är oklar och riskerar att dra ut på tiden. Argumentet att busstrafiken i inte kommer trafikera Skogvaktarvägen i framtiden kan inte vara gällande förrän det är beslutat och alla förutsättningar för det är klara vilket också riskerar dra ut på tiden.

Svar: Kommunen ansvarar för vägarna och det ökade underhållet som kan krävas av cirka 30 nya bostäder i området. Vilka åtgärder och när dessa åtgärder görs regleras inte i detaljplanen utan hanteras av gatuenheten och i planprogrammet.

Trafikutredningen har utrett och gjort en bedömning av vägnätets bärighet och vilken ökad trafik som vägnätet klarar av. Bedömningen är att föreslagen exploatering inom Odlaren 1:93 ligger inom ramen för vad befintligt vägnät klarar av. Detta stöds av slutsatsen i trafikutredningen. Se analysen på s.23 och slutsatsen på s.57 i trafikutredningen. Detta har även förtydligats i planbeskrivningen. För att begränsa antalet nya bostäder inom planområdet regleras det i plankartan att fastighetsstorlek är 600 kvadratmeter.

De tillkommande bostäderna antas alstra ca 450 fordonsrörelser/dygn. Den ökade trafiken bedöms kunna hanteras på gatorna till och från området (Odlaren), Lärkvägen, Skogvaktarvägen och Odlarvägen. Även Lärkvägen och Skogvaktarvägen inom Odlaren bedöms klara av det framtida trafikflödet, då det finns möjligheter för motortrafik att mötas utmed dessa vägar. Detta sker i korsningspunkterna och bredare partier på några platser utmed dessa vägar. Dessa platser och korsningar gör att avstånden mellan punkter där det går att mötas ligger på ca 100–150 meter. Rekommendationen utifrån Trafikverkets råd om gator och vägars utformning är 300 meter. Eskilstuna kommun kommer att utreda möjligheterna att stärka upp och tillskapa mötesplatser i området.

Detaljplanen kan inte reglera vägnätets skick. Men ett särskilt projekt ska startas utanför planprocessen vars syfte är att lösa Odlarens befintliga utmaningar gällande vägar och dagvattenhantering. Projektet är uppdelat i två etapper. I den första etappen ska projektenheten ta fram och presentera en nulägesbild och åtgärder för hur kommunen kan öka standarden på vägnätet och förbättra dagvattenhanteringen. Den andra etappen innebär att föreslagna åtgärder genomförs av kommunen. Projektet påbörjas tidigast under 2024 och vissa mindre åtgärder på vägnätet kommer att genomföras innan projektet är klart.

Exploatören bekostar återställandet av ev. skador på omkringliggande gator som arbetet på kvartersmarken orsakar. Vid bildandet av en vägförening ska exploatören bekosta åtgärder som krävs för att rusta upp befintliga grusvägar för att klara nya bostäder.

Plankartan har kompletterats med utfartsförbud mot Fasanvägen för del av området. Detta görs för att minska antalet in- och utfarter och därmed antalet trafikrörelser där.

Under planprocessen har vi haft tät dialog med VA-huvudmannen (ESEM) angående befintligt VA-nät och hur det påverkas av ny exploatering. Enligt ESEM ska tillkommande exploatering inte försämra befintligt VA i området.

Dagvattenutredningen fastslår att vägtrumman under Fasanvägen behöver bytas ut till en större dimension för att undvika framtida översvämningar. Det behöver fastställas vem som ansvarar för detta och att det behöver utföras innan exploateringen kan påbörjas.

EEMs synpunkt med pumpstation bör inte ligga i "Natur-zonen" närmast diket. Ej hanterat i förslaget hur bytet av avloppsledning i Fasanvägen ska kunna göras utan åtgärder på befintlig väg.

Svar: Kommunen ansvarar för att byta ut vägtrumman eftersom är ett behov som redan finns idag. Se genomförandebeskrivningen i planbeskrivningen. Vid placering av VA-ledningar i Fasanvägen ansvarar kommunen för att återställa vägarna i det skick som vägarna hade innan åtgärderna genomfördes. Exploatören bekostar återställandet av ev. skador på omkringliggande gator som arbetet på kvartermarken orsakar.

Pumpstationen placeras inte enligt EEMs förslag i samrådssynpunkten utan inom Odlarvallen 9.

Föreningen anser inte att lösningen med en gemensam uteplats för att hantera trafikbullret från järnvägen är en hållbar lösning som kommer användas av framtida boenden. Utan bullerskyddande åtgärder mot järnvägen kommer det ändå i praktiken att anordnas uteplatser på tomterna närmast järnvägen med för höga bullernivåer vilket inte är bra för hälsan hos de boende. Det behöver istället för gemensamma uteplatser krävas bullerskyddande åtgärder i samband med exploateringen för att bullernivåerna på hela tomterna ska vara acceptabla.

Kommentar: Plankartan kompletteras med planbestämmelse [m1] som säkerställer att ett bullerskydd med en höjd av 3 meter ska placeras västerut mot järnvägen. Detta görs för det område som berörs av buller från järnvägen. Plankartan kompletteras även med planbestämmelse [a1] som säkerställer att bostäder inte får uppföras förrän bullerskydd har uppförts. Se även svar under Länsstyrelsens yttrande angående trafikbuller.

Boende i området håller inte med om att vattentrycket skulle ha förbättrats. Det behöver säkerställas att det inte försämras av ytterligare exploatering innan det kan godkännas. Det behöver säkerställas vilka åtgärder som behövs på befintligt VA-nät och hur dessa ska utföras för att tillåta förslaget till detaljplan.

Svar: Det är VA-huvudmannens ansvar att säkerställa att vattentrycket är på en godkänd nivå. Eftersom planområdena utgör en utökning inom verksamhetsområdet bekostas VA-utbyggnaden av VA-huvudmannen. Den nya bebyggelsen ska enligt ESEM inte påverka befintlig bebyggelse negativt. Vattenledningen till den nya bebyggelsen kommer att dimensioneras för den ökade belastningen.

Privatperson 1 Fortsatt exploatering utan åtgärder på befintligt Gatu och vägnät

Synpunkter som avslutas med en fråga.

Under eskilstuna.se och Stadsutvecklingswebben, finns ”Pågående planprojekt, och där presenteras rubricerade projekt. I respektive projekts arbetsmapp finns en trafikutredning benämnd.

Trafikutredning Odlaren, slutrapport ver 1.0, daterad 2019-06-27.

Under punkt 1.1 BAKGRUND OCH SYFTE, påpekas att Odlaren idag är glest befolkat och har därför pekats ut som ett område som kan vara möjligt att förtäta med fler bostäder. När det gäller trafiksystemet i Odlaren nämns att det finns brister redan idag (2019). Detta gäller såväl gång- och cykeltrafik som biltrafik och kollektivtrafik. Det bedöms därför osäkert hur mycket tillkommande bostäder som dagens trafiksystem egentligen klarar av.

Under 1.3 STYRANDE DOKUMENT, hänvisar man till TRAFIKPLAN-STRATEGI 2012, där mål och strategier slagits fast. Där framkommer att det finns ett övergripande mål om att minska andelen resor med bil till förmån för kollektivtrafik och cykel.

Kommunen har också tagit fram en ÖVERSIKTSPLAN 2030, som antogs 2016, där anges att Eskilstuna ska växa på ett hållbart sätt: *Inom utpekade förtättningszoner, där Odlaren ingår, skall förtätningen göras enligt principer: 1 förtätning inom befintlig struktur. 2. Längs med prioriterade stråk med kollektivtrafik.*

Under 2 i Trafikutredningen finns en NULÄGESBESKRIVNING, här beskrivs hur situationen ser ut idag (2019).

2.2.6 BRISTER OCH BEHOV IDAG – VÄGNÄT OCH BILTRAFIK,
Nämns dålig sikt, framkomlighetsproblem, särskilt buss, sönderkörda vägkanter, dålig avvattning, dålig bärighet. **Ansvarig förvaltning inom Eskilstuna Kommun bedömer att det med avseende på vägarnas bärighet inte är lämpligt med ytterligare exploatering med tillhörande trafikallsträng.**

Detta uttalande gjordes 2019 och stämmer väl överens med dagens bedömning av främst Skogvaktarvägens standard. Vägens standard har bara blivit sämre för varje år. Vi samtal med gatukontoret beklagar man detta och påpekar samtidigt att det lappande och lagande som pågår, fortsättningsvis blir det underhåll som kommer att gälla, då några pengar ej finns för en beständigare upprustning av vägen.

Kommunen har också tagit fram en ÖVERSIKTSPLAN 2030, som antogs 2016, där anges att Eskilstuna ska växa på ett hållbart sätt: *Inom utpekade förtättningszoner, där Odlaren ingår, skall förtätningen göras enligt principer: 1 förtätning inom befintlig struktur. 2. Längs med prioriterade stråk med kollektivtrafik.*

Fastställd stadsplan för ODLAREN-GREDBYLUND daterad 1983-01-27

För att förstå att vi har en väg med så dålig standard att den ej klarar dagens trafik, får vi titta tillbaka till den stadsplan som antogs 1983 för del av ODLAREN-GREDBYLUND. Text nedan är taget ur denna Fastställande av förslag till stadsplan:

”För att den exploatering som då föreslogs skulle kunna genomföras av ekonomiska skäl var att som utgångspunkt utarbeta en stadsdel för ett mycket glest villaområde där nytillkommande exploatering skulle begränsas starkt och där befintligt vägnät måste behållas, även då den hade låg standard och väldigt lång vägsträcka i relation till antalet fastigheter.

För att över huvud taget kunna genomföra denna plan ekonomiskt måste därför kostnaderna för såväl VA som gator och parkområden hållas nere.

Planförslaget skulle därför bedömas mot denna bakgrund. VA-nätet blev ett LPS-system, gatorna utformas med minsta acceptabla gatubredder.

Diskussioner fördes om gatornas standard uppfyller kravet på ”ortens sed”.

Svaret blev då Ja! Ortens sed innebar i detta fallet Odlarens sed. Vägarna har fungerat för Odlar-området i ca 70 år. Vägarnas utformning är en del av områdets karaktär. Stora, breda, asfalterade gator skulle dels verka förödande i miljön, dels inte vara ekonomiskt försvarbart”.

Planförutsättningarna blev att i stort sett bibehålla det befintliga vägnätet och bara höja standarden till en lägsta godtagbar nivå. Vid plangenomförande angavs att kommunen svarar för utbyggnad av gator och VA. Kostnadsfrågorna var centrala i hela planläggningsarbetet. I samråd med fastighetsägarna togs den framlagda planen fram. Det innebar att de preliminära kostnaderna accepterades av de boende. Vissa standardfrågor på vägar, parker minimerades för att hålla kostnaderna nere.

Vidare noterades att om någon under utställningstiden eller fastställandeprövningen ha några anmärkningar mot den lägsta-godtagbara standarden på gatorna som fastställts och ha krav på höjda nivåer skulle genomförandet bli svårt.

SAMMANFATTNING

Vad innebar detta för oss Odlarbor. Man behöll den gamla grusvägen och försåg den med asfalterad yta. Befintligt dagvattensystem med avledning via diken och kulvertering behölls. Med anledning av att den befintliga vägens standard behölls skulle vi inte kunna erhålla någon kollektivtrafik, utan endast en mindre typ av skolbuss skulle trafikera Odlaren. Sedan blev det så att normalstora bussar kom att trafikera Odlaren. Men för oss Odlarbor fungerar den fortfarande som en skolbuss med få avgångstider, ingen trafik på kvällar, helger och skollov.

Med facit i hand kan vi idag konstatera att bedömningen som gjordes 1983 om vad vägens standard (lägsta godtagbara standard) skulle klara av beträffande exploatering och möjlig trafikmängd stämmer. Vägen klarar inte dagens trafikmängd och tung trafik. Vägens som skall hårbärgera bilar, bussar, gångare, cyklister och barnvagnar mm. Kan till och med utgöra en trafikfara på vissa ställen.

Vid fråga till ansvarig planarkitekt för lagt planförslag enligt rubricerade, hur kommer man att göra med Skogvaktarvägen, då enligt nulägesrapporten, i den Trafikutredning man hänvisar till; **Står att det med avseende på vägarnas bärighet inte är lämpligt med ytterligare exploatering med tillhörande trafikalstring.**

Som svar ges: Vid frågor eller synpunkter om problem på befintliga kommunala gator, kontakta gatuavdelningen.

Man anser vidare att den expansion som planeras ligger inom ramen för vad det befintliga vägnätet klarar av. Gatuavdelning har i nulägesrapporten som gjordes 2019 angett att så inte är fallet. Vi kan konstatera att fyra år senare har vägen bara blivit sämre och sämre. Trafikmängden på den övre delen av Skogvaktarvägen kommer att öka med 30 %. Den ökningen kommer bara att försämra vägen ännu mer. Trots att man i både Trafikutredningen och Översiktsplan 2030 framför det viktiga med kollektivtrafik, kommer vi i Odlaren inte kunna få någon kollektivtrafik i ordets rätta bemärkelse inom en överskådlig framtid om man bara fortsätter exploateringen med befintlig väg som har lägsta godtagbara standard.

Fråga till Gatuavdelningen:

Hur kan planavdelningen göra den bedömningen att en exploatering enligt rubricerade ligger inom ramen för vad befintligt vägnät klarar av? Detta med tanke på hur verkligheten ser ut idag, det som gatuavdelningen säger i nulägesbeskrivningen och den bedömning som gjordes i gällande planförslag från 1983. Eftersom kommunen nu frångår den överenskommelse som gjordes 1983, är det rimligt att först uppgradera vägen från ”lägsta godtagbara standard” till ”godtagbar standard”, som krävs för att påbörja en ny exploatering med möjlighet till en utnyttjbar kollektivtrafik.

Del 2

Fortsatt exploatering utan redovisning på befintligt vägnäts uppbyggnad och tekniska standard

Synpunkter på rubricerade. Under eskilstuna.se och Stadsutvecklingswebben, finns ”Pågående planprojekt, och där presenteras rubricerade projekt. I respektive projekts arbetsmapp finns en trafikutredning benämnd:

Trafikutredning Odlaren, slutrapport ver 1.0, daterad 2019-06-27.

Under punkt 1.1 BAKGRUND OCH SYFTE,
Trafikutredningen har endast haft till syfte att studera hur olika tänkbara exploateringsprojekt skulle kunna påverka trafiksituationen för alla berörda trafikslag i Odlaren. I de fall som tillkommande trafik inte bedöms kunna hanteras i befintligt trafiksystem, ska förslag på åtgärder tas fram för respektive trafikslag.

Trafikutredningen har aldrig haft som syfte att utvärdera befintliga vägars, bärighet och tekniska standard. Det finns ej någonstans i det underlag som tagits fram för möjlig framtida exploatering, någon utredning som visar att befintligt vägnät klarar den belastning som en exploatering med ökad trafik skulle innebära. Det enda underlag som finns är den nulägesbeskrivning som ansvarig enhet inom kommunen avger: **Med avseende på vägnätets bärighet inte är lämpligt med ytterligare exploatering med tillhörande trafikbelastning.**

Den första bedömningen som gjordes av vägnätets bärighet och tekniska får vi titta tillbaka till den stadsplan som antogs 1983 för del av ODLAREN-GREDBYLUND. Text nedan är taget ur denna Fastställande av förslag till stadsplan.

"För att den exploatering som då föreslogs skulle kunna genomföras av ekonomiska skäl var att som utgångspunkt utarbeta en stadsdel för ett mycket glest villaområde där nytillkommande exploatering skulle begränsas starkt och där befintligt vägnät måste behållas, även då den hade låg standard och väldigt lång vägsträcka i relation till antalet fastigheter".

Planförutsättningarna blev att i stort sett bibehålla det befintliga vägnätet och bara höja standarden till en lägsta godtagbara nivå. Den standarden blev att den befintliga skogsvägen från början på 1900-talet, uppbyggd på sprängsten och lera fick en asfaltsbeläggning.

SLUTSATS

Vi kan konstatera att i Trafikutredningen aldrig ingått att utreda vägnätets bärighet och tekniska standard. Innan man går vidare måste en utredning tas fram som visar vilken teknisk uppbyggnad vägen har, och om den klarar den ökade belastningen. En sådan redovisning är ju ett obligatoriskt krav vid all nybyggnation. Vi kan ju konstatera att den inte klarar dagens belastning. Begränsningar, måste kanske göras, om krav på högsta vikt på fordon som får framföras på vägen. Utredningen kan ju också visa att angöring till de exploateringarna görs från annat håll.

Svar: Se svar under Odlaren Egenhemsförenings yttrande.

Privatperson 2 Vi upplever att det i omarbetat detaljplaneförslag gällande Odlaren 1:93 m.fl fortsatt inte återfinns tillfredsställande svar gällande trafiksituationen i Odlaren och hur ytterligare exploatering kommer påverka och innebära omfattande påfrestningar på befintlig väg, både under och efter byggnationen.

I trafikutredning genomförd av Ramboll 2019 framgår att Skogvaktarvägen inte håller för tung trafik och egentligen saknar bärighet att beträdas med busstrafik som den gör idag. Utökning av bussturer i Odlaren bedöms i trafikutredningen utifrån vägens skick i dagsläget inte genomförbart. Vi vill påminna om att nuvarande busstrafik går sparsamt med avgångar anpassade efter skoltiderna. Hur har kommunen gjort bedömningen att vägarna ska hålla för omfattande tung byggtrafik under upprättandet av det nya området?

Uppskattningsvis väger lastbilar med byggmaterial såsom trä, betong, tegel osv långt mer än en stadstrafikbuss. Redan i dagsläget är Skogvaktarvägen i dåligt skick med gropar, sprickor och hålor. Det lappas och lagas, och bitvis har ingen ny asfalt anlagts efter genomförda åtgärder i gatan. Vi bedömer det högst osannolikt att vägen, som inte håller för befintlig busstrafik, kommer kunna bära tung byggtrafik under exploateringstiden.

Av trafikutredningen genomförd av Ramboll 2019 framgår att föreslagen exploatering i södra delen av Odlaren bedöms vara ungefär det befintligt vägnät klarar av. Dock framgår det vidare av slutsatserna i trafikutredningen (Ramboll, 2019 s. 57) att det vid en utveckling av området enligt scenario 1 **bedöms nedanstående åtgärder vara särskilt viktiga för att säkerställa trygghet för oskyddade trafikanter:**

”· Dubbla stopphållplatser med ordentliga plattformar som gör att de som väntar på eller kliver av en buss inte behöver vistas i körbanan.

· Förlänga gång- och cykelvägen längs Skogvaktarvägen. Skogvaktarvägen är skolväg för stor del av de unga som bo i Odlaren. Separerad gång- och cykelväg bör anläggas där det är möjligt.

· Gångbanor i huvudstråket bör byggas där det är teknisk genomförbart. Fokus bör vara att skapa säkra gångvägar till hållplatser för så många som möjligt snarare än att skapa ett genomgående gångstråk genom Odlaren. Även gångbanor på kortare sträckor bedöms kunna göra nytta.”

Av åtgärdsförslaget på sidan 29 (Ramboll, 2019) framgår att scenario 1 utgår från att befintligt vägnät behålls. Scenario 1 är enligt trafikutredningen ”exploatering med ett mindre antal bostäder enligt avsnitt 3:1 eller motsvarande.”

Avsnitt 3:1 återfinns i Rambolls (2019) utredning på sidan 22 och har överskrift ”Detaljplan Odlarvallen 5, Odlaren 1:93 m.fl. Slutsats: åtgärdsförslagen med dubbla stopphållplatser med ordentliga plattformar, gång och cykelväg längs Skogvaktarvägen samt gångbanor i huvudstråket där det är tekniskt genomförbart avser exploatering enligt föreslagen detaljplan gällande Odlaren 1:93 m.fl.

Vi uppfattar att planenheten hanterar exploateringen för Odlaren 1:93 m.fl. som en "egen liten ö". Planenheten bortser från att trafikutredningen påvisar att åtgärder gällande Skogvaktarvägen är **särskilt viktiga** för att säkerställa tryggheten för oskyddade trafikanter om exploatering i södra Odlaren ska genomföras. Trafikutredningen påvisar dessutom tydligt att Skogvaktarvägens bärighet inte klarar tungt trafik. Således bedömer vi att vägnätet i Odlaren ska ses över och åtgärdas **innan** ytterligare exploatering i södra Odlaren (enligt föreslagen detaljplan) blir aktuell, både gällande bärighet och säkerhet.

Det kan inte anses hållbart att tung byggtrafik ska gå på en undermålig och otrygg väg under hela byggprocessen om fem år. Ytterligare cirka 35 hus innebär dessutom efter färdigställande en omfattande ökning av biltrafik på Skogvaktarvägen.

Om inte planenheten har möjlighet att se till helhetsbilden sätter vi vår tilltro till att stadsbyggnadsnämnden, som har det övergripande ansvaret för en hållbar stadsutveckling där bland annat trafiksäkerhet och kommunens gångbanor, gator och vägar ingår, inte godkänner föreslagen detaljplan gällande Odlaren 1:93 m.fl. förrän hänsyn har tagits till trafikutredningens synpunkter och åtgärdsförslag.

Vi är angelägna om att planenheten besvarar frågan gällande Skogvaktarvägen fullständigt, utan att endast hänvisa till att trafikutredningen "ligger inom ramen för vad befintligt vägnät klarar av", då vi inte anser att det inte är den fullständiga slutsatsen som trafikutredningen påvisar.

Svar: Genomförandet av detaljplanen och de temporära olägenheter de kan medföra är inget som kan styras i detaljplan. Dock ska genomförandet inte skada befintlig bebyggelse och infrastruktur eller skapa orimlig störning. Exploatören bekostar återställandet av ev. skador på omkringliggande gator som arbetet på kvartermarken orsakar.

I övrigt, se svar under Odlaren Egenhemsförenings yttrande.

Privatperson 3 Vi vill återigen lämna följande synpunkter kring infrastruktur med vägar, gång- och cykelvägar. Vad händer med våra förra synpunkter kring detta? På vilket underlag har bedömningen gjorts att nuvarande infrastruktur ska vara tillräcklig för ytterligare byggnation? Har någon från avdelningen studerat på plats hur trafiken ser ut, framför allt morgon och kväll?

Detta är redan idag, innan eventuell nybyggnation starkt undermåligt. Vår upplevelse är att det bara är en tidsfråga innan en olycka händer. Vår bestämda åsikt är att kommunen behöver göra en ny bedömning kring behovet av att bredda Skogvaktarvägen, samt göra gång- och cykelväg utmed denna. Ytterligare tillfartsväg behöver byggas, exempelvis vid Fasanvägen (över järnvägen) för att säkerställa att all trafik inte går igenom hela Odlaren. Området behöver även utökad kollektivtrafik.

Svar: Se svar under Odlaren Egenhemsförenings yttrande.

Er synpunkt registrerades endast i Odlarvallen 5 i kommunens system. Sammanfattningen av synpunkter har reviderats och er synpunkt har lagts till i dokumentet.

Privatperson 4 Jag vill att detaljplan för Odlaren 1:93 avslås!

Ta med er hur vi mår när ni föreslår en sådan utbyggnad. Vi har flyttat hit till odlaren för att få bo med naturen runt oss och njuta av ett rikt djurliv. Denna byggnation kommer att få oss känna att bo i ett villaområde varsomhelst.

Vägarna här uppe i Odlaren är väldigt dåliga smala och väldigt trafikosäkra. Det finns inga gång eller cykelbanor och barn som leker på vägen. Man får ständigt gå åtsidan för att hjälpa varann att komma fram då det bitvis inte går att mötas två bilar och definitivt inte med en stor buss. Fasanvägen går överhuvudtaget inte att mötas på utom mötesplatserna.

Trafikutredningen Odlaren 2019 fastslog ” att det inte bedöms rimligt att koppla nya exploateringsområden med 60 nya bostäder till befintligt vägnät”. Då kan man inte 2023 säga att Odlaren 1:93 ligger inom ramen för vad befintligt vägnät klarar av. Trafiken har ju ökat och vägarna har inte förändrats på något sätt till det bättre. Med 120 bilar till som följd av planen kommer vi få ett stort trafikproblem som lastas av på ngn annan avdelning på kommun. Det har kommit till fler fastigheter tills nu och det får vara bra med det.

Det känns som planenheten går entreprenör och byggmästare [REDACTED] vägar och önskemål? Hur kunde han få bygga en damm och en maskinhall inom det strandskyddsområde runt diket. Har han redan fått ett löfte att få bygga planen när han dessutom köpt till mark för byggnationen. Är vi inte lika inför lagen?

Svar: Se svar under Odlaren Egenhemsförenings yttrande.

Privatperson 5 Minskning av naturzon närmast dike från 30 m till 15 m ger inte tillräckligt utrymme för passage av djurliv och tillträde för allmänheten. Närmsta bebyggelse till diket idag är ca 25-30m på Vaktelvägen. Samma avstånd bör hållas här (och även på Odlarvallen) för att inte försämra ”naturvärden” ytterligare. På Odlarvallen är det sannolikt att ett sådant avstånd behövs pga översvämning/sankmark och då är det lämpligt att samma avstånd används här. Strandskydd 15 m bör vara 25-30 m i stället. Möjliggör också enklare att natur/park-område används av andra än de med angränsande tomt. För smalt utrymme kan i stället uppfattas som att det tillhör angränsande tomter och hindrar då rörligheten för ”utomstående” som vill passera. Håller med Länsstyrelsens tidigare synpunkt i denna fråga.

Vi håller inte med i resonemanget att tätare bebyggelse än i övriga Odlaren ska tillåtas i planen. Vi hävdar fortfarande att planen behöver anpassas till den befintliga bebyggelsen genom en lägre exploateringsgrad. Det finns idag ett gällande planprogram beslutat av kommunfullmäktige och det har inte upphävts i något beslut. Vi anser inte att man kan bortse från det i den här planen. Vilka andra gällande vägledande dokument anser sig kommunen i så fall att man inte behöver förhålla sig till? Ska en tätare bebyggelse genomföras behöver ett nytt planprogram vara beslutat och områdets infrastruktur behöver anpassas för detta i förväg.

Vi anser inte planförslaget kan genomföras utan att trafiksituationen i området förbättras.

Fasanvägen: Försörjer idag ca 15 hushåll och är svår att mötas med bil på stora sträckor. Ej heller säker för gång- och cykeltrafiken. Vi bedömer att ca 10-15 villor till är smärtgränsen för vad den tål i ytterligare belastning utan ytterligare åtgärder. Då den är så pass smal behöver även utfarter till Fasanvägen begränsas. Förslagsvis med ett utfartsförbud direkt från tomtmark på delar av vägen (söder om diket). Vad anser vägföreningen för grusvägen om den ökade belastningen på den? Behöver fastställas innan detaljplanen kan godkännas då de riskerar att drabbas av högre kostnader pga förslaget.

Skogvaktarvägen: Behöver finnas en plan för åtgärder som blir klara **innan** byggnationen på Odlaren 1:93 påbörjas. Trafikutredningen är tvetydig och tillåter ingen ytterligare exploatering. Samtidigt säger den också att trafiksituationen kan bli acceptabel för Odlaren 1:93 om åtgärder görs på Skogvaktarvägen som ordentliga mötesplatser med 300 m avstånd och bättre säkerhet för gång/cykel.

Enligt trafikutredningen är det tveksamt om dessa åtgärder går att genomföra på Skogvaktarvägen. Om inte de åtgärderna kan utföras på den befintliga vägen så måste annan vägsträckning anordnas till området alternativt minska exploateringsgraden (antalet tomter) och därmed trafikbelastningen för att inte försämra den redan idag dåliga trafiksituationen.

Argumentet att hela trafiksituationen i Odlaren ska ses över och kommer förändras kan inte vara ett argument för att tillåta exploateringen utan färdiga åtgärder innan det är konkret att dessa planer verkligen blir av och att de hinner genomföras innan byggnationen startar. Det ger en stor risk för en ännu sämre trafiksituation än idag under en lång tid (10-15 år) eftersom tidsplanen för att förändra trafiksituationen är oklar och riskerar att dra ut på tiden. Argumentet att busstrafiken i inte kommer trafikera Skogvaktarvägen i framtiden kan inte vara gällande förrän det är beslutat och alla förutsättningar för det är klara vilket också riskerar dra ut på tiden.

Dagvattenutredningen fastslår att vägtrumman under Fasanvägen behöver bytas ut till en större dimension för att undvika framtida översvämningar. Det behöver fastställas vem som ansvarar för detta och att det behöver utföras innan exploateringen kan påbörjas. Om denna detaljplan blir försenad kan inte det vara ett hinder för att åtgärden utförs av ansvarig part och arbetet med att ta över underhållsansvaret för diket behöver utföras oavsett detaljplanen.

EEMs synpunkt med pumpstation bör inte ligga i "Natur-zonen" närmast diket. Ej hanterat i förslaget hur bytet av avloppsledning i Fasanvägen ska kunna göras utan åtgärder på befintlig väg.

Vi anser inte att lösningen med en gemensam uteplats för att hantera trafikbullret från järnvägen är en hållbar lösning som kommer användas av framtida boenden. Utan bullerskyddande åtgärder mot järnvägen kommer det ändå i praktiken att anordnas uteplatser på tomterna närmast järnvägen med för höga bullernivåer vilket inte är bra för hälsan hos de boende. Det behöver istället för gemensamma uteplatser krävas bullerskyddande åtgärder i samband med exploateringen för att bullernivåerna på hela tomterna ska vara acceptabla.

Vi håller inte med om att vattentrycket skulle ha förbättrats. Det behöver säkerställas att det inte försämras av ytterligare exploatering innan det kan godkännas. Det behöver säkerställas vilka åtgärder som behövs på befintligt VA-nät och hur dessa ska utföras för att tillåta förslaget till detaljplan.

Svar: Se svar under Odlaren Egenhemsförenings yttrande.

Privatperson 6 Granskningsyttrande på detaljplan för Odlaren 1:93, Dnr SBN/2018:472

Vi är besvikna över kommunens ordning för planeringen. Under 2022 har vi engagerat oss i *Planprogram för Odlaren* där vi bl a berättat varför vi bor här och vilka nyttor o svagheter vi ser med området. Vi har mötts av trevligt bemötande och getts bilden av att vårt deltagande är viktigt.

Sen mitt i det planprogrammet innan vi sett något resultat brakar det loss med två detaljplaner på vår gata. I vår värld gör man först ett program med yvig pensel och sedan kommer den bindande detaljplanen med programmet som grund. Den här ordningen känns helt fel och ger oss ingen lust att fortsätta med *Planprogrammet*, det känns som allt redan är klart och kommun har bestämt sig. Ett sådant här förfarande sänder inga bra signaler till medborgarna om att ha ett samhällsengagemang i planeringsfrågor.

Trafikplan sid 4

Det står att ”Enligt Trafikplan för Eskilstuna kommun från 2012 ska vid planering och utformning av huvudnäten trafikslagens behov normalt prioriteras i följande ordning; 1. Gångtrafik, 2. Cykeltrafik, 3. Kollektivtrafik, 4. Biltrafik.”

En byggnation enl föreslagen plan permanentar mer biltrafik. Många Odlarbor anser idag att det är för långt/obekvämt att gå/cykla till centrum. Kollektivtrafiken är för gles för att vara ett alternativ så det är privatbilar som återstår. En nybyggnation i Odlarens bortre delar går helt emot trafikplanens prioriteringsordning.

Historik sid 7

Det står ”Området domineras av stora tomter med naturmark som bidrar till att det uppfattas grönt och naturnära. Odlaren har i sin helhet en grön karaktär med stora inslag av barr- och blandskog.” Det är precis den här känslan vi o många andra Odlarbor är rädda om och vill behålla. Nya områden med tät bebyggelse på 35 hus förändrar totalt karaktären för området.

Bebyggelseområde sid 8–9

I bildtexten till bild 3 står det ”Bild 3, Illustrationsplanen visar en möjlig utformning av området.” Vad vi kan se är det inga fastighetsgränser inritade för bostäderna. Vi ser heller inga storlekar på byggnad eller fastigheter förutom 25% regeln. Det är alltså upp till exploator/husköpare att bestämma byggnads och fastighetsstorlek. Borde inte en detaljplan reglera detta?

Ni skriver att ”Det är viktigt att bebyggelsen inte upplevs som för tät och att avståndet mellan bebyggelsen säkerställer utblickar mot naturmarken.” Sedan föreslår ni att byggnaderna får placeras 1 m från fastighetsgräns och 2 m från väg. För oss innebär det att bebyggelsen blir tät.

Svar: Bebyggelsen som föreslås är tätare för att bidra till en variation i Odlaren. Tillskottet anpassas dock till den befintliga bebyggelsen genom att endast friliggande enbostadshus får uppföras. En likande skala men tätare med stora tomter behålls även inom planområdet. Det finns inga utpekade kulturvärden som förslaget behöver förhålla sig till. För att anpassa skalan mer och begränsa antalet nya bostäder inom planområdet har en bestämmelse lagts till i plankartan som reglerar att minsta fastighetsstorlek är 600 kvadratmeter.

Kommunen strävar efter att göra flexibla detaljplaner, där flera olika typer av exploatering är möjlig. Detaljplanen reglerar största byggnadsarea, vilket är 25 % av fastighetsarean. Vidare är det enbart friliggande enbostadshus som får uppföras.

Tillgänglighet sid 10

Vi läser ”På gångavstånd, längs med Skogsvaktarvägen finns busshållplats med goda bussförbindelser till området.” I somras var det 2 månaders sommaruppehåll. Nu går det 7 bussar per dag vardagar från Odlaren, den första kl 06.45 och den sista kl 16.52. Lördag o söndag inga bussar. Vi kan inte förstå hur någon kan påstå att 7 turer per dag, 5 dagar per vecka och 2 månaders sommaruppehåll är goda bussförbindelser! För många familjer innebär den glesa busstrafiken ett krav på två bilar.

Dagvatten sid 21 o framåt

Den 26–27 maj 2021 uppmätte vi 60 mm regn på två dagar och det blev väldigt blött med stående vatten bl a på vår fastighet. Det är viktigt att dagvattenfrågan sköts ordentligt. Vi uppskattar att det gjorts en ny dagvattenutredning och hoppas att fler översvämningar kan undvikas. Det gjorda kalhygget och den tänkta exploateringen kommer tillsammans med klimateffekten att ge ökad mängd vatten.

Övrigt

Med denna plan och den för Odlarvallen 5 planeras det för ca 65 nya bostäder i området. Vi saknar i planbeskrivningen en beskrivning av trafikmatning till området, främst hur Odlarvägen, Skogsvaktarvägen och Fasanvägen kommer att påverkas. Främst vad det gäller trafikintensitet, trafikslag och säkerhet, både under byggnation med alla tunga transporter och sen när byggnationen är klar.

Som det är nu anser vi de vägarna i stort sett OK, förutom Skogsvaktarvägen som är ganska sliten, smal och kurvig på en del ställen. Att det saknas trottoar/cykelbana längs Skogsvaktarvägen bekymrar inte oss, vi känner oss trygga vid gång o cykel. Men hur blir det efter att de 66 nya bostäderna byggts?

Vi bedömer även att trafikmängden börjar närma sig den gräns då farddämpande insatser behöver göras. Vilka trafiksäkerhetskörande insatser som passar bäst låter vi gatuavdelningen avgöra.

Dikena längs vägarna upplever vi positivt, det ger en fin lantlig känsla.

I Rambölls utredning med bl a kreativa nya cykelbanor ser vi att vi inte tänkt helt fel:

- Trafikökning med 400 st fordonsrörelser/dygn för Fasanvägens två byggnationer. (sid 22)
- Ansvarig förvaltning inom Eskilstuna kommun bedömer att det med avseende på vägnas bärighet inte är lämpligt med ytterligare exploateringar med tillhörande trafikstring. (Sid 15)

Vi ser inget av Rambölls utredning i planbeskrivningen. Så hur ser planenheten på trafiksituationen, vad blir det för förändringar i samband med de två byggprojekten vid Fasanvägen?

Svar: Se svar under Odlaren Egenhemsförenings yttrande.

Yttranden utan erinran

Eskilstuna Energi och Miljö Elnät AB
Region Sörmland

Övriga ändringar

Område för GATA längst Tjädervägen har utökats mot kvartersmarken.

Strandskydd upphävs endast för dagvattenanläggning [a2]. Detta eftersom Länsstyrelsen har upphävt strandskyddet längs diket, med undantag för en zon om 15 meter vinkelrät från vattendragets strandlinje. Se vidare under Länsstyrelsens yttrande.

Synpunkter som inte har kunnat tillgodoses i det slutliga planförslaget

Odlaren Egnahemsförening

Minskning av naturzon närmast dike från 30 m till 15 m ger inte tillräckligt utrymme för passage av djurliv och tillträde för allmänheten.

Föreningen håller inte med i resonemanget att tätare bebyggelse än i övriga Odlaren ska tillåtas i planen. Vi hävdar fortfarande att planen behöver anpassas till den befintliga bebyggelsen genom en lägre exploateringsgrad.

Föreningen anser inte planförslaget kan genomföras utan att trafiksituationen i området förbättras. Fasanvägen: Försörjer idag ca 15 hushåll och är svår att mötas med bil på stora sträckor. Ej heller säker för gång- och cykeltrafiken. Vi bedömer att ca 10–15 villor till är smärtgränsen för vad den tål i ytterligare belastning utan ytterligare åtgärder. Då den är så pass smal behöver även utfarter till Fasanvägen begränsas. Förslagsvis med ett utfartsförbud direkt från tomtmark på delar av vägen (söder om diket). Vad anser vägföreningen för grusvägen om den ökade belastningen på den? Behöver fastställas innan detaljplanen kan godkännas då de riskerar att drabbas av högre kostnader pga förslaget.

Privatperson 1 (granskning)

Vi kan konstatera att i Trafikutredningen aldrig ingått att utreda vägarnas bärighet och tekniska standard. Innan man går vidare måste en utredning tas fram som visar vilken teknisk uppbyggnad vägen har, och om den klarar den ökade belastningen. En sådan redovisning är ju ett obligatoriskt krav vid all nybyggnation. Vi kan ju konstatera att den inte klarar dagens belastning. Begränsningar, måste kanske göras, om krav på högsta vikt på fordon som får framföras på vägen. Utredningen kan ju också visa att angöring till de exploateringarna görs från annat håll.

Privatperson 2 (granskning)

Det kan inte anses hållbart att tung byggtrafik ska gå på en undermålig och otrygg väg under hela byggprocessen om fem år. Ytterligare cirka 35 hus innebär dessutom efter färdigställande en omfattande ökning av biltrafik på Skogvaktarvägen.

Om inte planenheten har möjlighet att se till helhetsbilden sätter vi vår tilltro till att stadsbyggnadsnämnden, som har det övergripande ansvaret för en hållbar stadsutveckling där bland annat trafiksäkerhet och kommunens gångbanor, gator och vägar ingår, inte godkänner föreslagen detaljplan gällande Odlaren 1:93 m.fl. förrän hänsyn har tagits till trafikutredningens synpunkter och åtgärdsförslag.

**Privatperson 3
(granskning)**

Vi vill återigen lämna följande synpunkter kring infrastruktur med vägar, gång- och cykelvägar. Vad händer med våra förra synpunkter kring detta? På vilket underlag har bedömningen gjorts att nuvarande infrastruktur ska vara tillräcklig för ytterligare byggnation? Har någon från avdelningen studerat på plats hur trafiken ser ut, framför allt morgon och kväll?

Detta är redan idag, innan eventuell nybyggnation starkt undermåligt. Vår upplevelse är att det bara är en tidsfråga innan en olycka händer. Vår bestämda åsikt är att kommunen behöver göra en ny bedömning kring behovet av att bredda Skogvaktarvägen, samt göra gång- och cykelväg utmed denna. Ytterligare tillfartsväg behöver byggas, exempelvis vid Fasanvägen (över järnvägen) för att säkerställa att all trafik inte går igenom hela Odlaren. Området behöver även utökad kollektivtrafik.

**Privatperson 4
(granskning)**

Jag vill att detaljplan för Odlaren 1:93 avslås!

Ta med er hur vi mår när ni föreslår en sådan utbyggnad. Vi har flyttat hit till odlaren för att få bo med naturen runt oss och njuta av ett rikt djurliv. Denna byggnation kommer att få oss känna att bo i ett villaområde varsomhelst.

Vägarna här uppe i Odlaren är väldigt dåliga smala och väldigt trafikosäkra. Det finns inga gång eller cykelbanor och barn som leker på vägen. Man får ständigt gå åtsidan för att hjälpa varann att komma fram då det bitvis inte går att mötas två bilar och definitivt inte med en stor buss. Fasanvägen går överhuvudtaget inte att mötas på utom mötesplatserna.

**Privatperson 5
(granskning)**

Minskning av naturzon närmast dike från 30 m till 15 m ger inte tillräckligt utrymme för passage av djurliv och tillträde för allmänheten. Närmsta bebyggelse till diket idag är ca 25-30m på Vaktelvägen. Samma avstånd bör hållas här (och även på Odlarvallen) för att inte försämrade "naturvärden" ytterligare.

Vi håller inte med i resonemanget att tätare bebyggelse än i övriga Odlaren ska tillåtas i planen. Vi hävdar fortfarande att planen behöver anpassas till den befintliga bebyggelsen genom en lägre exploateringsgrad.

Vi anser inte planförslaget kan genomföras utan att trafiksituationen i området förbättras.

Skogvaktarvägen: Behöver finnas en plan för åtgärder som blir klara **innan** byggnationen på Odlaren 1:93 påbörjas.

Argumentet att hela trafiksituationen i Odlaren ska ses över och kommer förändras kan inte vara ett argument för att tillåta exploateringen utan färdiga

åtgärder innan det är konkret att dessa planer verkligen blir av och att de hinner genomföras innan byggnationen startar. Det ger en stor risk för en ännu sämre trafiksituation än idag under en lång tid (10-15 år) eftersom tidsplanen för att förändra trafiksituationen är oklar och riskerar att dra ut på tiden. Argumentet att busstrafiken inte kommer trafikera Skogvaktarvägen i framtiden kan inte vara gällande förrän det är beslutat och alla förutsättningar för det är klara vilket också riskerar dra ut på tiden.

Privatperson 6 (granskning) En byggnation enl föreslagen plan permanentar mer biltrafik. Många Odlarbor anser idag att det är för långt/obekvämt att gå/cykla till centrum. Kollektivtrafiken är för gles för att vara ett alternativ så det är privatbilar som återstår. En nybyggnation i Odlarens borte delar går helt emot trafikplanens prioriteringsordning.

Det står ”Området domineras av stora tomter med naturmark som bidrar till att det uppfattas grönt och naturnära. Odlaren har i sin helhet en grön karaktär med stora inslag av barr- och blandskog.” Det är precis den här känslan vi o många andra Odlarbor är rädda om och vill behålla. Nya områden med tät bebyggelse på 35 hus förändrar totalt karaktären för området.

Privatperson 1 (Samråd) Jag emotsäger mig förslaget med hänsyn till befintligt nätverk redan idag är undermåligt, och många barn vistas på vägarna. Men också för att bevara natur och skog.

Privatperson 2 (Samråd) Har man haft i åtanke att kanske det nya bostadsområdet kan kopplas till gökvägen. Då belastas mindre del av odlarvägen och fasanvägen skulle kunna vara som den är idag.

Längst ner på gökvägen skulle man kunna förlänga vägen och koppla ihop det med nya området. Vad jag kan se så är det samma ägare för hela den tomten som man skulle behöva ta i anspråk. Vad jag kan se så är det samma person som sålde av all tomt inför de nya husen.

Privatperson 3 (Samråd) Som det är nu går det inte ens att mötas två bilar på långa sträckor på Fasanvägen, för att inte prata om hur det är vintertid. För oss som kommer bo mitt i områdena försvinner ju också lugnet och naturen bakom husknuten som antagligen är det som lockat dom flesta till detta område. Det är synd att man vill förstöra ett så fint bostadsområde när det finns så mycket mer lämplig mark längre ner i Odlaren där nya vägar kan anslutas till Strängnäsvägen och anpassas för alla.

Privatperson 4 (Samråd) Jag och min man anser att byggnationen i Odlaren inte bör beviljas då den orsakar stor negativ påverkan på vatten- och avlopp samt hårt tryck på den redan undermåliga Skogvaktarvägen. Idag räcker inte trycket i rören till för att föra iväg vatten och avlopp så varje hushåll i övre Odlaren har varit tvungna att installera en pump för att få bygga. Vi är mycket oroad för att ytterligare byggnationer förvärrar situationen.

När det gäller Skogvaktarvägen är den smal och undermålig då vårt hus skakar då en buss eller lastbil åker förbi. Vi har fått höra att det ska sprängas för att

kunna bygga och detta är inte acceptabelt då vårt hus är pålat och reagerade negativt då det sprängdes för den nya järnvägen.

I och med dessa negativa erfarenheter anser vi att den här byggnationen av ca 30 villor inte ska genomföras.

Privatperson 5 (Samråd) Men i detta läge säger jag vänligen men bestämt Nej till fler bebyggelser. Vi har köpt våra bostäder av en anledning, och vi vill inte ha det sämre än vad det redan är med vägen, avrinningen/dikena, pumparna för vatten saknar trottoarer. Hur kan ni då i er vildaste fantasi tro att det blir bättre med ytligare bostäder och byggen och fler bilar tack för ordet hoppas ni tar ert förnuft till fånga och inser att detta är orimligt.

Privatperson 8 (Samråd) Vi anser att man bör anlägga en ny infartsväg till Fasanvägen då Skogvaktarvägen redan idag är i uselt skick och då det uppenbarligen inte avses någon förbättring där. Detta med tanke på den ökade mängden av tung trafik i samband med byggnationen av 66 nya bostäder som i sin tur kommer att ge en ökad biltrafik. Som det ser ut idag har de flesta hushåll två bilar, förmodligen p g a att vi inte har någon riktig kollektivtrafik. Därför är det viktigt att man även ser över den frågan.

Enligt planförslaget är det tänkt att man ska trycka ihop bostäderna i stället för att skapa ett fortsatt lugnt och fint bostadsområde!!!

Privatperson 9 (Samråd) Varför inte bygga ett tiotal hushåll med större mark och möjlighet till hagar, stall mm då det finns så fina omgivningar här i odlaren. Speciellt nu när Gunnarskäl ska plöjas ner till marken.

Stora frågor som vi vill att ni tar i beaktning innan några beslut slås igenom. För just gällande planering och framförhållning, är inte Eskilstuna Kommuns bästa egenskap!

- Vägarnas kapacitet och standard?
- ljudnivå?
- barnsäkerhet?
- miljö- översvämningar?
- miljö- karaktär?

Privatperson 10 (Samråd) Områdets karaktär. Att försöka bevara karaktären och känslan här är en fin sak för framtiden. Ca 30 hus på denna yta gör att tomterna blir väsentligen mindre än majoriteten av tomterna i Odlaren. Detta kommer påverka känslan och karaktären till stor del.

Vägstandarden i hela Odlaren är otroligt låg med obefintlig vägren och ingen möjlighet till gång- och cykelbana. Fasanvägen är dessutom inte märkt med någon hastighetsskylt vilket torde betyda att det är 70 km i timmen här. Helt galet att inget gjorts åt det! Att låta sina barn cykla till skolan längs Skogvaktarvägen känns direkt farligt vilket är hemskt två stora grundskolor ligger inom rimligt cykelavstånd för barn. Bussen har flera gånger kört i diket vintertid och det kan vara svårt att möta andra bilar på vissa ställen. De gånger det blir en ordentlig snövall vintertid kan det vara omöjligt att mötas. Om nu

totalt ca 60 bostadshus ska byggas ska vägen även klara av kraftigt utökad tung trafik under många år. Det är helt orimligt.

**Privatperson 11
(Samråd)**

1. Antalet hus som planeras att byggas i Odlaren 5 med flera är oproportionellt, i förhållande till övriga fastigheter i området. Övriga hus har en betydlig större tomtstorlek. Antal fastigheter på en koncentrerad yta (enligt byggplan) kommer innebära att naturnära klimat kommer ändra skepnad till ett mer tätbebyggt område. Detta kommer resultera i att det bevarande som var utlovat och tänkt för det tillänkta området i Odlaren, med nuvarande karaktär kommer att förändras. Ett strandskydd på 30 meter för att bevara en naturrik miljö är inte tillräckligt och behöver utredas, även med anledning av den programplan som handlar om bevarandet av Odlaren (se punkt 6).
2. Vägen som det är idag är belastad i trafik. Med nästan 40 nya villor kommer trafiken bli ännu mer belastad. Många barnfamiljer och vuxna har flyttat in i området för ett hälsofrämjande liv de önskar leva – exempelvis genom att cykla och promenera.
3. Dagvattenhanteringen

I utredningen finns inte ett utpekat ansvar för det södra diket som bör omhändertas av kommunen med omsorg. Vem är dedikerad ansvarig för diket och dagvattenhanteringen? Även om det sker i praktiken ska det stå uttalat att kommunen har 100% ansvar eftersom torrlägningsföretaget är inaktivt, vilket också föreslås i dagvattenutredningen. Om det finns ett aktivt dikesföretag behöver ni ange namn och kontaktuppgifter på vem eller vilka som representerar dikesföretaget. Har ni ej utrett vem som står som ansvarig för dikesföretaget, så kan ni inte utöka antalet hus/byggnationer i området. Ett dike måste förvaltas/renhållas regelbundet. I dagsläget är detta ett utpekat ansvar, vilket är av kommunen inte är ansvarsfullt med tanke på att det är ett viktigt utflöde. Tydlig utredning och ett kommunalt ansvar för diket i söder ska vara klart innan denna plan godkänns. Det är ett viktigt dike dit dagvatten ska ledas till och från, det behöver skötas kompetent och ledas på ett korrekt sätt. Er utredning är således bristfällig och behöver göras med största noggrannhet och plan.

**Privatperson 12
(Samråd)**

• **Påverkan på trafiksituationen:**

Kraftigt ökat antal boende ger kraftigt ökad trafik på redan dåliga och trånga vägar. Därför bör antalet nya bostäder begränsas och åtgärder enligt trafikutredningens scenario 1 utföras och förslagsvis delvis finansieras av exploatörerna. Även förstärkning samt GC-bana på Fasanvägen måste till vid en ökning av trafiken där.

Bör också utredas om en alternativ anslutningsväg går att anlägga mellan Odlarvägen och Fasanvägen för att avlasta Skogvaktarvägen som även efter åtgärder kommer att vara trång och överbelastad om ytterligare exploatering

tillåts. Alternativt från Gökvägen till Fasanvägen och planområdet. Sådana alternativ har inte utretts eller beaktats i någon utredning. Vid en betydande exploatering som detta förslag tillsammans med Odlaren 1:93 är (ungefär fördubblar antalet boende i området) så behöver en större utredning göras.

Privatperson 13 (Samråd) Det står ”Området domineras av stora tomter med naturmark som bidrar till att det uppfattas grönt och naturnära. Odlaren har i sin helhet en grön karaktär med stora inslag av barr- och blandskog.” Det är precis den här känslan vi o många andra odlarbor är rädda om och vill behålla. Nya kvarter med tät bebyggelse på 30–40 hus förändrar totalt karaktären för området.

Med denna plan och den för Odlarvallen 5 planeras det för ca 66 nya bostäder i området. Vi saknar i planbeskrivningen en beskrivning av trafikmatning till området, främst hur Odlarvägen, Skogvaktarvägen och Fasanvägen kommer att påverkas. Främst vad det gäller trafikintensitet, trafikslag och säkerhet, både under byggnation med alla tunga transporter och sen när byggnationen är klar.

Som det är nu anser vi de vägarna i stort sett ok, förutom Skogvaktarvägen som är ganska sliten, smal och kurvig på en del ställen. Att det saknas trottoar/cykelbana längs Skogvaktarvägen bekymrar inte oss, vi känner oss trygga vid gång o cykel. Men hur blir det efter att de 66 nya bostäderna byggs?

Privatperson 14 (Samråd) En annan påverkan på närområdet av planförslagen gäller områdets karaktär. Många som bor i Odlaren har valt att bo där p.g.a. lugnet, närheten till skogen/naturen, djurlivet och avskildheten som de stora tomterna ger. De stora tomterna och att alla tomter angränsar till skog/natur är en stor del av karaktär och att förtäta området enligt planförslagen går inte i linje med denna.

Privatperson 15 (Samråd) Förslaget innehåller betydligt mindre tomter och bostäder än omkringliggande bebyggelse i området och därmed kommer sticka ut betydligt från omgivningen och ändra karaktären på området. I tidigare detaljplaner för Odlaren betonas att områdets karaktär av blandad bebyggelse på stora naturtomter ska behållas och att eventuell nybyggnation i direkt anslutning ska underordna sig detta. Det är med den kunskapen de boende i Odlaren investerat i sina bostäder. Detaljplanen för Odlarvallen 5 avviker kraftigt från de tidigare detaljplanerna avseende detta. Jag anser att detaljplanen måste omarbetas så att tomterna i storlek och utseende harmonierar med befintlig bebyggelse i Odlaren.

Skogvaktarvägen är redan med befintlig trafikbelastning underdimensionerad. Vägen är smal, krokig och har många farliga passager. Det är oacceptabelt att ytterligare öka trafikbelastningen genom att utöka antalet bostäder i området. Det är inte heller rimligt att belasta Skogvaktarvägen med den tunga trafik som uppkommer under uppförandet av den nya bebyggelsen. Vägens beskaffenhet gör det också omöjligt att upprätthålla en nöjaktig tillgänglighet av kollektivtrafik. Med tanke på dagens fokus på miljöhänsyn och att avståndet till centrum är ca 5 km är fungerande kollektiva transportmöjligheter önskvärda. Jag anser därför att en ny anslutningsväg måste anläggas till det nya planområdet redan innan en eventuell nybyggnation påbörjas. Kanske kan en väg anläggas parallellt med järnvägen för att anslutas till Odlarvägen?

Förslag till beslut

Stadsbyggnadsnämnden föreslår antar detaljplanen för Odlaren 1:93 m.fl. upprättad den 4 december 2023.

Stadsbyggnadsförvaltningen
Planenheten

Jacob Lithammer
Planchef

Chaima Zidane
Planarkitekt