

Detaljplan för

Kjula 7:6

Eskilstuna kommun

Samrådsredogörelse

- Utökat förfarande

Inledning

Allmänt

Samrådsredogörelsen sammanfattar inkomna synpunkter från detaljplanesamrådet i ett utökat planförfarande. Planenheten redovisar förslag och motiveringar till hur synpunkterna ska beaktas under den fortsatta hanteringen av planärendet. Sammanställningen redovisar planenhetens förslag och motiveringar till hur synpunkterna ska beaktas under den fortsatta hanteringen av planärendet. Sammanställningen av synpunkterna redovisar ytterligare eventuella förändringar som har gjorts efter plansamrådet samt informerar om den fortsatta handläggningen av planärendet.

Samrådsredogörelsen hanterar och besvarar synpunkter som berör detaljplanen med tillhörande utredningar och miljökonsekvensbeskrivningen.

Samrådsrets

Samråd har skett med berörda fastighetsägare, kommunala förvaltningar och statliga myndigheter, Länsstyrelsen och Lantmäteriet.

Plansamråd

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 3 april 2023 till och med den 23 april 2023.

Inkomna synpunkter

14 skriftliga samrådsyttranden har inkommit under detaljplanesamrådet, varav 5 med erinran och 9 yttranden utan erinran. En sammanfattning över de skriftliga inkomna yttrandena och planenhetens svar redovisas nedan. Samtliga skriftliga yttranden finns tillgängliga i sin helhet på planenheten för granskning.

Sammanfattning över inkomna synpunkter

Inkomna samrådsyttrande sammanställs och besvaras var och en för sig enligt kategorierna *Yttranden med erinran* och *Yttranden utan erinran*.

Yttranden med erinran

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen har fått förlängd tid att lämna samrådsyttrande till senast den 5 maj 2023.

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden att ett antagande av detaljplanen inte kommer att prövas, under förutsättning att nedanstående synpunkter avseende riksintresse samt risk för olyckor, översvämning eller erosion beaktas.

Riksintressen – 3 kap. miljöbalken

Riksintresse för kommunikationer

Järnvägen Svealandsbana är av riksintresse för kommunikationer och ska därför så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra utnyttjandet av anläggningen.

Länsstyrelsen har tagit del av Trafikverkets yttrande och delar verkets bedömning att plankartan med fördel kan förses med bestämmelse om byggnadsförbud (prickmark) utmed den norra plangränsen för att säkerställa avståndet till järnvägen.

Länsstyrelsen noterar i sammanhanget att Statens geotekniska institut (SGI) i sitt yttrande till kommunen pekar på att exploateringens eventuella påverkan på slänten ner mot Svealandsbanan kan vara av intresse ur geotekniskt perspektiv.

Risk för olyckor, översvämning eller erosion

Farligt gods

Länsstyrelsen påpekar att även avgående transporter av farligt gods med biogas ut från anläggningen behöver tas med i riskbedömningen av framtida farligt godstransporter. Länsstyrelsen konstaterar också att det är svårt att få en överblick av trafiksituationen för anläggningen utifrån beskrivningen i riskanalysen (sidan 17).

I sammanhanget bör beaktas att riskbedömningen utgår från aktuella prognosunderlag för framtida transporter av farligt gods på både järnväg och väg. Länsstyrelsen önskar ett förtydligande kring prognosen för fordonstrafik inklusive farligt gods samt hur dessa transporter påverkar riskbilden.

Farlig verksamhet

I miljökonsekvensbeskrivningen (MKB), sidan 45 anges det att i samband med uppgradering av biogasen koncentreras metanhalten (till 97 – 99 %) och olycksrisken ökar. Länsstyrelsen anser att det behöver förtydligas vad denna ökade risk innebär för planläggningen.

Riskanalysen tar upp flera föreslagna åtgärder och förutsättningar. På den preliminära situationsplanen visar placeringen av anläggningens olika delar. Dokumentet beskriver att ”avståndet mellan närmaste järnvägsspår och gascistern respektive gaslager och tankstation är 160 respektive 220 meter. Större delen av planområdet uppfyller dessutom Länsstyrelsens rekommenderade skyddsavstånd på 30–70 meter.” Det framkommer även i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) på sidan 45 att ”vid olycka inom anläggningen finns inget utomstående skyddsobjekt inom detta avstånd eftersom avståndet från gascistern och gaslager till Svealandsbanan är ca 150 meter.” Länsstyrelsen anser att planen behöver säkerställa att dessa avstånd mellan närmaste järnvägsspår och gascistern respektive gaslager och tankstation upprätthålls.

Enligt riskanalysen kommer anläggningen att byggas, kontrolleras och drivas enligt Energigas Sveriges anvisningar; BGA 2022 (biogasanläggningar), LNGA 2020 (anläggningar för flytande metan) och TSA 2020 (tankstationer för metangasdrivna fordon). Länsstyrelsen ser att planbeskrivningen hänvisar till äldre upplagor av anvisningarna och behöver därför uppdateras till de senaste upplagorna.

Anläggningen kommer enligt riskanalysen att vara tillgänglig för räddningsfordon från ordinarie gatunät via huvudentré. Det rekommenderas i analysen att anläggningen förses med en alternativ tillfartsväg som är tillgänglig för räddningsfordon för att möjliggöra insats från två vindriktningar. Länsstyrelsen konstaterar att uppgift om alternativa tillfartsvägar saknas i planbeskrivningen. Länsstyrelsen uppmanar till fortsatt dialog med räddningstjänsten i frågan och noterar samtidigt att dialog gällande brandvattenförsörjning och släckvatten-uppsamlingar pågår.

Av MKB:n framkommer att driften av anläggningen kommer att övervakas av ett driftövervakningssystem där bland annat driftlarm och larm kopplat till gasvarnare kommer att ingå. Ett fjärrstopp kommer också att finnas som möjliggör att anläggningen kan styras från annan plats i det fall driftspersonal inte finns på plats. Anläggningen kommer att vara bemannad dagtid under vardagar samt ha jourtjänstgöring med viss tillsyn under övrig tid. Länsstyrelsen konstaterar att motsvarande beskrivning av fjärrstoppsfunktionen inte finns i planbeskrivningen.

I riskanalysen (sidan 42) anges att ett läckage i samband med sydliga vindar beskrivs innebära att ett gasmoln kan driva in över spåret för Svealandsbanan och i värsta fall antändas om ett tåg passerar. Det är därför viktigt att kommunikation mellan anläggning och rälsägare är upparbetad och att

rälsägaren larmas direkt vid risk för drivande gasmoln. I samband med läckage kan eventuellt behov av driftstopp av järnvägen vara nödvändigt av försiktighetsskäl. Länsstyrelsen uppmanar kommunen till fortsatt dialog med Trafikverket i frågan för att säkerställa rutiner för detta.

Miljö kvalitetsnormer (MKN)

Vatten

Länsstyrelsen anser att föreslagen systemlösning avseende dagvattenhantering kommer att vara tillräcklig för att uppfylla MKN för grundvatten. Badelundaåsen, Eskilstunaområdet (SE657697-154991) har god kemisk grundvattenstatus.

Svackdiken är utformade för att förhindra infiltration av kontaminerat dagvatten eller släckvatten. Dessutom kommer infiltrationspunkter och torrdammar att utformas för att fördröja och rena dagvattenflöden. Föroreningsberäkningar med rening har redovisats och utifrån de ämnen som kommer att påverka MKN, är halterna under tröskelvärdena. Det är särskilt viktigt med rening för att hålla blyhalter under tröskelvärden, varför provtagning rekommenderas.

Planenhetens bedömning:

Länsstyrelsen synpunkter har noterats och besvaras enligt rubrik-ordning ovan.

Riksintresse för kommunikationer

Syftet med kompletteringen av byggnadsförbud (prickmark) längs med den norra fastighetsgränsen är att säkerställa att biogasanläggningen inte anläggs närmare än säkerhetsavstånd på 30–70 meter till järnvägen.

Den 24 april 2022 beviljades bygglov för sevesoanläggningen. I bygglovsprocessen har byggnadernas användningssätt, läge och utformning prövats, enligt de ritningar och övriga handlingar som hör till beslutet.

I samråd mellan planenheten och Andion AB har det fastställts att prickmark kan påverka anläggningens utformning negativt då bestämmelsen kan göra att anläggningen inte kan anläggas enligt bygglovsbeslutet.

I riskanalysen från 2022-12-22 pekas Sevesoanläggningens gaslager och tankstation ut som en av fastighetens största riskfaktor. För att säkerställa avståndet till järnvägen kommer plankartan i stället för prickmark att kompletteras med bestämmelsen *p*. Bestämmelsen *p* - placering ska tillämpas på kvartersmark för att reglera byggnadsverks och tomters placering.

Att reglera placeringen av byggnader bedöms som ett bättre alternativ då det går att uppnå säkerhetsavstånd på minst 70 meter mellan järnväg och gaslager och tankstation, samtidigt som det inte påverkar flexibiliteten för biogasanläggningens övriga byggnader.

En geoteknisk utredning har genomfört för att utreda bland annat markens

uppbyggande och stabilitet. Resultaten sammanställdes 2022-01-19, och utredningen visade att schaktning och packning norr om planområdet kan ge upphov till vibrationer vid slänten ner mot Svealandsbanan. I enlighet med den geotekniska utredningen ska en riskanalys utföras innan arbeten på plats startar. Riskanalysen tas fram vid genomförandeskedet i samband med detaljprojekteringen, som påbörjas efter detaljplaneprocessen. Sevesoanläggningens grundläggning kommer även att besiktigas av geotekniker för att kontrollera att grunden uppfyller angivna krav.

Risk för olyckor, översvämning eller erosion

Riskanalysen har kompletterats med information om avgående transporter med farligt gods med biogas från anläggningen. Uppskattningsvis kommer en tankbil med gas köra från området varannan dag, vilket innebär 3–4 transporter i veckan. Tankbilarna beräknas lastas med ca 22 ton LBG per transport.

Riskanalysen har också kompletterats med en prognos som visar hur en eventuell utveckling av fordonstrafik inklusive farligt gods kan se ut inom området, samt hur det påverkar den framtida riskbilden.

Enligt trafikprognoser för Svealandsbanan så förväntas genomförda och planerade kapacitetsförstärkningar innebära en kraftig ökning av tågtrafiken. Enligt Trafikverkets basprognos förväntas 64 tåg per dygn passera aktuell del av Svealandsbanan 2040, vilket kan jämföras med dagens trafik på 39 tåg per dygn. I nuläget trafikeras banan av 8 godståg per dygn, vilket i basprognosen förväntas minska till 7 godståg per dygn till följd av bland annat att längre godståg kommer tillåtas.

Det är tillåtet att transportera farligt gods på Svealandsbanan. Godsvagnarna på industrispåret som ansluter till Svealandsbanan kan komma att innehålla farligt gods i viss utsträckning. Enligt den riskanalys som genomfördes i samband med detaljplanearbetet för Eskilstuna logistikpark uppskattades antalet vagnar med farligt gods kunna uppgå till mellan 6 och 12 per dygn.

Tre risker har identifierats kopplat till Svealandsbanan: urspårning, tågbrand och olycka med farligt gods. I framtiden bedöms risk för urspårning och tågbrand vara desamma som idag då avståndet mellan järnväg och biogasanläggningen skapar ett betryggande skydd mot olycksriskerna.

En olycka med farligt gods kan i värsta fall leda till påverkan på upp till flera hundra meters avstånd. Järnvägens nedsänkta placering dämpar effekten av vissa olyckor men påverkan mot planområdet nu och i framtiden kan inte uteslutas. Persontätheten bedöms inte bli högre inom området i framtiden vilket gör att risknivån visar på låga eller accederade risknivåer.

Väg 899 har en årsmedeldygnstrafik på 2 400 fordon per dygn, varav 130 tunga fordon (ca 5,5 %). Trafiken på vägen har ökat med ca 25 % sedan 2009 vilket kan vara en följd av etableringen av Eskilstuna logistikpark. Enligt planbeskrivningen för den norra delen av logistikparken anges att utifrån en grov överslagsberäkning uppskattas trafiken öka till ca 8 800 fordon per dygn, varav 2 800 tunga fordon (ca 30 %) när logistikparken är fullt utbyggd. Någon

generell prognos för trafikflödet på väg 899 finns inte.

En ökning likt den som redovisas för Eskilstuna logistikpark är rimlig för den del av vägen som går mellan logistikparken och E20. Den planerade biogasanläggningen kommer medföra ett ökat antal transporter på vägen både tunga transporter med råvara och producerad fordonsgas men också persontrafik.

Väg 899 är inte klassad som en transportled för farligt gods men det finns inget förbud för sådana transporter på vägen, vilket innebär att det är tillåtet att köra farligt godstransporter på vägen. Det bedöms därmed huvudsakligen vara verksamheter inom Eskilstuna logistikpark samt Eskilstuna flygplats som genererar transporter med farligt gods på väg 899. Enligt information från Eskilstuna Logistik så förekommer huvudsakligen transporter av brandfarliga vätskor på väg 899 i form av flygbränsle till flygplatsen samt diesel och eldningsolja till Eskilstuna Energi och Miljös värmeverk.

En klar majoritet av farligt godstransporter på väg 899 kommer från samt ska till E20 och kommer därmed inte att passera den planerade biogasanläggningen som ligger söder om Svealandsbanan.

Bebyggelsen längs med väg 899 bedöms vara gles i framtiden också. Det är endast inom Eskilstuna logistikpark som bebyggelsen bedöms kunna bli tätare. Detaljplanen för Eskilstuna logistikpark omfattas av en skyddszon på 60 meter mellan väg 899 och markområden för verksamheter. Det innebär att ny bebyggelse måste följa skyddsavstånd till väg 899. Vid en utveckling inom Eskilstuna logistikpark kan andelen bebyggelse närmare vägen öka, det kommer i sådant fall omfatta verksamheter med låg persontäthet.

Bedömningen är att riskpåverkan från transporter med LBG från anläggningen i framtiden kommer fortsätta att vara låg i och med att omgivningen och närliggande verksamheter kommer försätta ha en låg persontäthet.

Uppgraderingen av biogas förklaras på sidan 8 i MKB. Uppgraderingen innebär att koldioxid och andra gaser renas bort från biogasen och det är uppgraderingen som gör det möjligt att sälja gasen som fordonsbränsle, vilket kräver en metanhalt på minst 95 volymprocent.

Uppgraderingen som innebär en högre koncentration av metan innebär en ökad risk, då metan är en brandfarlig gas. Koncentrationen av metan har beaktats i de spridningsberäkningar som gjorts.

Planbeskrivningen har uppdaterats och hänvisar till de senaste upplagorna: Energigas Sveriges anvisningar; BGA 2022 (biogasanläggningar), LNGA 2020 (anläggningar för flytande metan) och TSA 2020 (tankstationer för metangasdrivna fordon).

Huvudinfart till anläggningen kommer ligga i det sydöstra hörnet av fastigheten, och den befintliga infarten kommer att användas som alternativ infart till området. Huvudinfarten är dimensionerad för räddningsfordon och klarar räddningstjänstens tillgänglighetskrav.

Miljö- och räddningsnämnden har fått ta del av anläggningens utformning och hade inga ytterligare synpunkter kring anläggningens utformning. Planbeskrivningen har kompletterats med illustration som visar infarter till anläggningen. Dialog med räddningstjänsten kommer att fortsätta under planprocessen och under anläggningsskedet.

Planbeskrivningen har kompletterats med information om anläggningens driftövervakningssystem under avsnittet *Konsekvenser – Människor hälsa och säkerhet*. Planbeskrivningen hänvisar till MKB:n för en mer utförlig beskrivning av drift, övervakning och bemanning.

Planbeskrivningen har förtydligats angående läckage i samband med sydliga vindar där gasmoln rör sig mot Svealandsbanan. Brandfarliga gaser är gaser som är antändbara i rumstemperatur (20°C). Varje brandfarlig gas har ett brännbarhetsområde vilket innebär att det finns en övre och en undre gräns för när gas/luftblandningen är antändningsbar. Den undre brännbarhetsgränsen förkortas LFL (Lower Flammable Limit), och den övre brännbarhetsgränsen förkortas UFL (Upper Flammable Limit).

Gas mäts ofta i normalkubikmeter (Nm³), vilket är en kubikmeter vid ett bestämt, ” normalt”, tryck och temperatur. Den råa biogasen har en densitet på ca 1,2 kg/Nm³ och den uppgraderade fordonsgasen har en densitet på ca 0,7 kg/Nm³. Densiteten för syre är 1,429 kg/m³, vilket med andra ord innebär att gasen är lättare än luft och stiger därmed snabbt vid ett eventuellt läckage.

Skulle ett gasmoln driva in över Svealandsbanan införs driftstopp för att förhindra antändning av ett passerande tåg. Dock är de beräknade koncentrationerna vid mest ogynnsam väderlek endast 25% av LFL, vilket innebär att gasmolnet inte är antändningsbart.

Rutiner ska etableras för kommunikation mellan anläggning och rälsägare vid risk för drivande gasmoln och läckage.

Miljökvalitetsnormer (MKN)

Dagvattensystemet kommer att vara utformat på sådant sätt att provtagning kan ske med avseende på dagvattnets innehåll av föroreningar.

SGI

Enligt planbeskrivningen har en geoteknisk utredning tagits fram. Undersökningen låg inte med som bilaga när detaljplanen var ute på samråd 3 april 2023 till och med den 23 april 2023. SGI rekommenderar att den geotekniska utredningen bifogas som underlaget till detaljplanen under granskningen.

Jorden inom planområdet utgörs av isälvsmaterial och marklutningarna är relativt små. I norr återfinns Svealandsbanan som går i en ca 10 m djup skärning. En bedömning av de geotekniska säkerhetsfrågorna (ras, skred och erosion) saknas och är något som planhandlingarna bör redovisa oavsett förutsättningarna. SGI framför att den planerade exploateringen påverkan på slänten ner mot Svealandsbanan kan vara av intresse och att planhandlingarna

bör kompletteras med detta.

Planenhetens bedömning:

SGI:s synpunkter har noterats.

Den geotekniska utredningen från 2022-01-19 ska bifogas med övriga planhandlingar.

Fastigheten ligger på Kjulaåsen, som är en del av den större Badelundaåsen. Området utgörs av isälvsmaterial av sandigt grus med hög till mycket hög lagringstäthet. Jordens täthet gör att området inte är sättningkänslig vid markuppfyllnader. Baserat på SGUs uppgifter om grundvattennivån i Kjulaåsen föreligger ingen risk för påverkan av denna vid dränering för anläggningar inom området.

En geoteknisk utredning har genomfört för att utreda bland annat markens uppbyggande och stabilitet. Resultaten sammanställdes 2022-01-19, och utredningen visade att schaktning och packning norr om planområdet kan ge upphov till vibrationer vid slänten ner mot Svealandsbanan. I enlighet med den geotekniska utredningen ska en riskanalys utföras innan arbeten på plats startar. Riskanalysen tas fram vid genomförandeskedet i samband med detaljprojekteringen, som påbörjas efter detaljplaneprocessen. Sevesoanläggningens grundläggning kommer även att besiktigas av geotekniker för att kontrollera att grunden uppfyller angivna krav.

Vid schaktningsarbeten skall anvisningar enligt Svensk Byggtjänsts ”Schakta Säkert” från 2015 följas. Den förekommande jorden är mycket fast och kan därmed vara svårskaktad. Förekomst av block kan återfinns även i jorden.

Trafikverket

Fastigheten Kjula 7:6 ligger strax söder om Trafikverkets järnvägsfastighet Grönsta 1:28 och Svealandsbanan, som utgör kommunikationsanläggning av riksintresse. Transporter med farligt gods kan förekomma på järnvägen. Öster om aktuellt område ligger väg 899, för vilken Trafikverket är väghållare.

Trafikverket har tidigare haft dialog med Eskilstuna Biogas AB angående planerad biogasanläggning, samt tagit del av de formella samråds- och bygglovsremisserna som berör anläggningen.

Avstånd till Svealandsbanan

Trafikverket anser att planområdets norra gräns, området närmast Svealandsbanan, ska förses med bestämmelse om byggnadsförbud (prickmark) för att säkerställa att biogasanläggningen inte anläggs närmare än säkerhetsavstånd på 60 meter till järnvägen.

Ny anslutning till väg 899

I enlighet med vad som framgår av planbeskrivningen har Trafikverket beviljat tillstånd för ny anslutning till väg 899 i områdets södra del. Trafikverket föreslår att anslutningen för tydlighetens skull läggs in som en illustration i plankartan.

Bortledande av dagvatten

Trafikverket vill framhålla att bortledning av dagvatten från verksamhetsområdet inte får innebära mer tillkommande vatten till Trafikverkets diken och trummor än i dagsläget, eftersom dessa är dimensionerade att avleda vatten från respektive väg- och järnvägsanläggning. Bortledning av vatten från verksamhetsområdet ska därför ske via separata diken/ledning.

Planenhetens bedömning:

Trafikverkets synpunkter har noterats.

Avstånd till Svealandsbanan

Den 24 april 2022 beviljades bygglov för sevesoanläggningen. I bygglovsprocessen har byggnadernas användningssätt, läge och utformning prövats, enligt de ritningar och övriga handlingar som hör till beslutet.

I samråd mellan planenheten och Andion AB har det fastställts att prickmark kan påverka anläggningens utformning negativt då bestämmelsen kan göra att anläggningen i sin helhet inte kan anläggas enligt bygglovsbeslutet.

I riskanalysen från 2022-12-22 pekas Sevesoanläggningens gaslager och tankstation ut som en av fastighetens största riskfaktor. För att säkerställa avståndet från gaslagret till järnvägen kommer plankartan i stället för prickmark att kompletteras med bestämmelsen *p*. Bestämmelsen *p* - placering ska tillämpas på kvartermark för att reglera byggnadsverks och tomters placering.

Att reglera placeringen av byggnader bedöms som ett bättre alternativ då det går att uppnå säkerhetsavstånd på minst 70 meter mellan järnväg och gaslager och tankstation, samtidigt som det inte påverkar flexibiliteten för biogasanläggningens övriga byggnader.

Ny anslutning till väg 899

Plankartan har kompletterats med illustration av ny anslutningsväg till väg 899.

Bortledning av dagvatten

Trafikverket framförde i sitt samrådsyttrande att bortledning av dagvatten från verksamhetsområdet inte får innebära mer tillkommande vatten i Trafikverkets diken och trummor än i dagsläget.

Dagvattenutredningen har reviderats och visar att den planerade framtida situationen inte medför något ökat flöde till Trafikverkets dike längs väg 288. Dagvattenmagasinen och dammar är dimensionerade för att möjliggöra uppsamling av dagvatten 20-årsregn, 50-årsregn samt släckvatten. Dimensionering av dagvattensystemets kapacitet för uppsamling av släckvatten sker i samråd med Räddningstjänsten.

Befintlig situation har god infiltrationsförmåga och Trafikverkets diken längs med väg 899 klarar idag av att hantera extrem-regn. Dagvattenutredningen visar att planerad situation kommer kunna hantera dagvatten minst lika bra som befintlig situation med hjälp av dagvattensystem. Slutsatser kan därmed tas att det inte kommer att bli någon ökning av dagvatten till Trafikverkets vägdiken.

Vid extrem-regn kommer dagvattenledningar och fördröjningsanläggningar att fyllas till bredden, vilket kommer leda till att en större andel ytlig avrinning av dagvatten. Svackdikena inom utredningsområdet ska utformas så att om de går fulla ska brädning ske in mot den hårdgjorda ytan i första hand. Den ytliga avrinningen kommer sedan att följa markens topografi och samlas i lågpunkter inom fastigheten. För att skydda viktig utrustning ska marken luta bort från fasad för att skapa säkra avrinningsvägar längs med låglinjer som leder bort skyfalls-vattnet från områden där skador kan uppstå vid översvämning. Området för lagringstankarna planeras vara lägre än omkringliggande mark och kommer därmed att skapa en lokal lågpunkt inom fastigheten. Detta medför ingen risk för lagringstankarna utan ytan tillåts ha stående vatten tills belastningen på dagvattensystemet lättar och avledning kan ske via planerade brunnar, ledningar och dammar. Ytlig avrinning av dagvatten vid extrem-regn kommer hanteras inom fastigheten. För att ytterligare förhindra att dagvatten rinner till Trafikverkets vägdike längs med väg 899 ska svackdiken utformas med en högre sida mot väg 899.

Planbeskrivningen har förtydligats med information om fastighetens infiltrationskapacitet för extremregn.



Figur 1, visar dagvattensystem för planerad Sevesoanläggning.

Miljökontoret

Miljökontoret framhåller att det finns ett tillstånd för produktion av biogas på fastigheten Österrekarne häradsallmänning S:3>10 som gäller för den kommande verksamheten inom Kjula 7:6.

Miljökontoret har i tidigare dialog framfört synpunkter gällande dagvattenhanteringen som inte har beaktats. Ytor behöver avsättas och tydliggöras för dagvattenhantering i plankartan. I detaljplanen bör även reglering om höjdsättning göras för att styra dagvattenflöden vid skyfall till lämpliga

områden.

För kännedom ligger planområdet inom högriskområde för markradon. Järnvägsområdet norr om planområdet kan vara en källa till förorening i mark. Ska schaktning göras inom området bör provtagning göras för avfallsklassning. Miljökontoret anser också att det planläggs naturmark runt Seveso-anläggningen för att säkerställa att området runt om hålls fritt från annan exploatering.

Det finns även risk för PFAS i grundvattnet och marken. Eventuell sanering kan behöva göras om PFAS konstateras i provtagningarna. En provtagning i och med masshantering är att rekommendera även med avseende på PFAS.

Riskanalysen och slutsatsen i riskutredning anser Miljökontoret verkar väl underbyggd.

Planens bedömning:

Miljökontorets synpunkter har noterats.

Ytor och höjdsättning för dagvatten

Dagvattenutredningen reviderats. Dagvattenmagasinen, svackdikena och dammar är dimensionerade för att möjliggöra uppsamling av dagvatten från 20- och 50-årsregn, extrem-regn och släckvatten.

För att få anlägga en Sevesoanläggning krävs miljötillstånd för verksamheten. Det miljötillstånd som verksamheten har fått villkorar bland annat dagvattenhantering. Dvs verksamheten förutsätts kunna hantera dagvatten för att få bedrivas vilket gör att någon direkt anvisning på plankartan inte bedöms vara nödvändig.

En bedömning har gjorts att reglering av markhöjd inom fastigheten kan orsaka mer skada än nytta. Styrning av dagvattenflöden vid skyfall till lämpliga områden regleras av kravställningarna i delegationen samt Räddningstjänstens krav på hantering av släckvatten.

Planbeskrivningen har förtydligats med information om fastighetens infiltrationskapacitet för extremregn.

Komplettera plankartan med NATUR:

Området runt om fastigheten kommer inte att planläggas som natur, då det innebär att planområdet skulle behöva utökas till en yta som är större än fastigheten Kjula 7:6.

Detaljplanen styr inte exploatering utanför planområdet. Ny exploatering inom angränsande eller närliggande fastigheter kommer prövas i en egen lämplighetsprocess. Då Sevesoanläggning är en miljöfarlig verksamhet finns strikta säkerhetskrav som styr hur omgivande fastigheter kan bebyggas.

Markradon och risk för PFAS

Ingen undersökning av förekomst av markföroreningar har utförts inom ramen för denna geotekniska undersökning. I enlighet med den geotekniska

utredningen ska en riskanalys tas fram innan arbeten på platsen startar för att bedöma risken för negativ omgivningspåverkan och i god tid identifiera eventuella föroreningar. Riskanalysen för kontroll av föroreningar och omkringliggande markpåverkan tas fram i genomförandeskedet i samband med detaljprojektering.

Det tillstånd som verksamheten har fått villkorat ställer höga krav på bland annat rening och provtagning av dagvatten. Mellan diken och infiltrationspunkter ska det finnas både provtagnings- och avstängningsmöjlighet för provtagning av utgående dagvatten och hålla kvar kontaminerade vätskor i de täta anläggningarna. Det betyder att allt dagvatten ska renas innan det tillåts lämna utredningsområdet.

**Eskilstuna
energi och
miljö**

Eskilstuna energi och miljö framhåller att innehållet under rubriken ”Utbyggnad och drift av vatten och avlopp” behöver redigeras i planbeskrivningen, genom att stycket ”Eskilstuna Energi och Miljö AB (EEM) ansvarar för befintliga allmänna anläggningar som redan är anlagd. Någon utbyggnad av den befintliga anläggningen kommer inte att ske.” tas bort.

Planenhetens bedömning:

Eskilstuna energi och miljö synpunkt är noterad. Planbeskrivningen har uppdaterats.

Yttranden utan erinran

**Försvars-
makten**

Det anges i planhandlingarna att den planerade anläggningen redan har beviljats miljötillstånd- och bygglov. Under förutsättning att dessa uppgifter stämmer har Försvarsmakten ingenting att erinra i ärendet.

Svar:

Synpunkt noterad.

Polisen

Polismyndigheten har ingen erinran beträffande detaljplanens innehåll och utformning.

Polismyndigheten vill dock påminna om att anläggningens läge och samhällsvikt tillsammans med all lagstiftning som reglerar anläggningens utformning och tillsyn under projekterandet bör kompletteras med det brottsförebyggande perspektivet för att minska risken för brottslighet riktat mot anläggningen.

De brottsförebyggande perspektiven handlar om att platsens enskilda läge behöver ha så stor kontroll, informell och formell, som möjligt. Anläggningen; själva objektet bör strukturellt göras så ointressant som möjligt för brottsliga angrepp vilket i sin tur skapar en låg motivation för en hypotetisk gärningsperson.

Svar:

Synpunkterna är noterade.

- Vattenfall** Vattenfall Eldistribution AB har ingen elnätanläggning inom område för aktuell detaljplan eller inom dess direkta närområde. Nordväst om planområdet har en koncessionsansökan gjorts om ny 130 kV luftledning.
- Vattenfall Eldistribution AB har inget att erinra mot detaljplanen.
- Svar:**
Synpunkt noterad.
- Kfast** Kfast har inget att erinra mot detaljplanen Kjula 7:6.
- Svar:**
Synpunkt noterad.
- Skanova (Telia Company)** Skanovas teleanläggningar/rättigheter berörs inte/påverkas inte av rubricerat planförslag. Skanova har inget att erinra mot detaljplanen.
- Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.
- Svar:**
Synpunkt noterad.
- Miljö- och räddningstjänstnämnden** Miljö- och räddningstjänstnämnden har inget att erinra mot detaljplanen Kjula 7:6.
- Svar:**
Synpunkt noterad.
- Luftfartsverket** Luftfartsverket (LFV) har i egenskap av sakägare för CNS- utrustning inget att erinra mot detaljplanen. Med CNS- utrustning menas utrustning för kommunikation, navigation och övervakning (Communication, Navigation, Surveillance).
- Svar:**
Synpunkt noterad.
- Region Sörmland** Region Sörmland har inga synpunkter på detaljplanen.
- Svar:**
Synpunkt noterad.

Lantmäterimyndigheten Lantmäterimyndigheten i Eskilstuna kommun har ingen erinran mot planförslaget.

Svar:
Synpunkt noterad.

Ytterligare förändringar som gjorts sedan samrådet

Plankartan har kompletterats med användningen G_1 - *Drivmedel utan kompletterande försäljning*, för att möjliggöra anläggning av en publik tankstation.

Plankartan har också kompletterats med egenskapsbestämmelserna p_1 och p_2 som reglerar minsta skyddsavstånd till närmsta järnvägsspår.

Fortsatt handläggning

Stadsbyggnadsförvaltningen
Planenheten

Jacob Lithammer
Planchef

Philip Rivander
Planarkitekt