

Kallelse till sammanträde med Kultur- och fritidsnämnden

Datum och tid: 2021-05-19, klockan 18:00-19:30

Plats: Stadshuset, lokal Christian Nilsson

Förhinder anmäls till susanne.jonasson@eslov.se

Ordförande

Christine Melinder (M)

1. Val av justerare

2. Information från verksamheterna

Helena Schönström, Kultur- och fritid
Julia Håkansson, Susanne Persson, Ungdomsverksamheten

**3. Konstutställning Marieholmsrummet
(KOF.2021.0072)**

Beslutsunderlag
• Marieholmsrummet

**4. Verksamhetsplan, Eslövs stadsmuseum 2021
(KOF.2021.0047)**

Beslutsunderlag
• Verksamhetsplan 2021

5. Remittering av Evenemangsstrategi för Eslövs kommun (KOF.2021.0063) Helena Schönström

Beslutsunderlag
• Yttrande över förslag till evenemangsstrategi
• Evenemangsstrategi - remissversion

6. Ekonomisk månadsrapport 2021 (KOF.2021.0001) Lars Månsson

Beslutsunderlag
• Ekonomisk månadsrapport per april 2021
• Redovisning nämnd Ekonomisk månadsrapport per april

7. Samråd kring detaljplan för del av fastigheten Emil Ahlqvist

**Örnen 4 med flera, Eslövs kommun
(KOF.2021.0055)**

Beslutsunderlag

- Underrättelse om samråd detaljplan för del av fastigheten Örnen 4 med flera, Eslövs kommun
- KSAUs beslut § 34 2021 Underrättelse om samråd detaljplan för del av fastigheten Örnen 4 med flera, Eslövs kommun
- Undersökning om betydande miljöpåverkan
- Riskanalys avseende farligt gods
- Trafikbullerutredning
- Plankarta
- Planbeskrivning
- Synpunkter till samråd kring detaljplan för del av fastigheten Örnen 4 med flera

**8. Upphandlingsgenomförandeplan 2022
(KOF.2021.0071)**

Emil Ahlqvist

Beslutsunderlag

- Upphandlingsgenomförandeplan 2022
- upphandlingsgenomförandeplan KoF 2022

**9. Kultur- och fritidsnämndens målarbete 2021
(KOF.2021.0003)**

10. Förvaltningschefen informerar (KOF.2021.0002)

Stefan Persson

11. Redovisning av delegeringsbeslut

KOF.2021.0069-1 Bidragsutbetalning

KOF.2021.0068-1 Utbetalning av bidrag för 2020

KOF.2021.0068-2 Aktivitetsstöd för 2020 års verksamhet

KOF.2021.0068-3 Ansökan om bidrag för verksamhetsåret 2020
handikapp- och pensionärsföreningar

12. Anmälningar för kännedom

KOF.2021.0014-12 Kommunfullmäktiges beslut § 57, 2021 Stiftelsen
Gamlegård - verksamhetsberättelse och
årsredovisningen

KOF.2021.0014-11 Kommunfullmäktiges beslut § 56 2021 -
Anvarsprövning av 2020 års verksamhet för samtliga
styrelser, nämnder och förtroendevalda

Konstutställning Marieholmsrummet

3

KOF.2021.0072

2021-05-12

Per Andersson

+4641362214

Per.Andersson@eslov.se

Kultur- och fritidsnämnden

Marieholmsrummet

Ärendebeskrivning

Marieholmsrummet, eller Marieholmssamlingen har i dagsläget ingen lokal där den kan visas och är därför nedpackad. Då ingen permanent lokal finns att tillgå och då det saknas lämpliga kandidater på lokal försöker Kultur- och fritidsförvaltningen hitta lösningar för att samlingen ändå ska komma allmänheten till gagn.

Medarbetarna på Marieholms bibliotek har därför gemensamt beslutat att sätta upp utställningen om Marieholm, det så kallade "Marieholmsrummet", på Marieholms bibliotek under senhösten 2021.

Tanken är att göra utställningen mobil så att den kan sättas upp och tas ner och därigenom enkelt kunna flyttas till andra platser/orter för att där sättas upp som utställning.

Under icke pågående utställning kommer utställningen om Marieholm, "Marieholmsrummet" att förvaras i källarlokal i centrumhuset i Marieholm

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivesle - Marieholmsrummet

Beredning

Beslutet har fattats i samråd mellan personalen på biblioteket i Marieholm, bibliotekschef och förvaltningschef för Kultur- och fritid utifrån samlingens och allmänhetens bästa. Som tidigare nämnt finns ingen permanent lösning i sikte för samlingen vad gäller lokal. Efter att har diskuterat frågan internt kom vi fram till att detta är den bästa lösningen.

Förslag till beslut

- Kultur- och fritidsnämnden tar förvaltningens förslag som sitt eget.

Beslutet skickas till

-

Stefan Persson
Förvaltningschef

Per Andersson
Bibliotekschef

Verksamhetsplan, Eslövs stadsmuseum 2021

4

KOF.2021.0047

Eslöfs Museiförening - Verksamhetsplan 2021

För år 2021 har Eslöfs Museiförening följande tankar. På grund av coronaviruset har vi inte kunnat genomföra det vi planerade i fjor och fortfarande är det mycket osäkert om, när Eslövs stadsmuseum kan öppna igen.

Aktuella utställningar

Så snart museet kan öppna kommer utställningen Eslövskungen, Christian E Nilsson, att fortsätta att visas. Museet var endast öppet 10 dagar efter vernissagen på den utställningen. Sedan får vi se och minnas olika Eslövspersoner. Det är nu ej levande personer som varit viktiga för kommunens utveckling. Och därefter hoppas vi hinna med att visa nuvarande Livsmedelsproducenter i kommunen. Det har kommit till många nya intressanta företag.

Övriga aktiviteter

Vi kommer att arrangera en stadsvandring. Det blir om Storgatans tidigare och nuvarande utseende. Till sommaren i samarbete med Kultur- och Fritidsförvaltningen och kan vi kanske arrangera musikevenemang på museigården. Vi kommer även att samarbeta med övriga museer inom kommunen såsom Gammelgården, Harlösa donationshus och ha olika aktiviteter sista veckan i juli. Föreläsningar i samband med de aktuella utställningarna kommer att arrangeras, eftersom det är oklart när museet kan öppna är det inte inplanerat.

Den fasta utställningen

Några ändringar för den fasta utställningen har vi inte planerat i år. Vi gjorde ganska många ändringar i fjor.

Eslöv 2021-03-16

Harriet Johnsdotter
Eslöfs Museiförening

**Remittering av Evenemangsstrategi för Eslövs
kommun**

5

KOF.2021.0063

2021-05-08

Helena Schönström

+4641362193

Helena.Schonstrom@eslov.se

Kultur- och fritidsnämnden

Yttrande över förslag till evenemangsstrategi

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen beslutade i april 2020 (KS.2020.0221, paragraf 64) att ge kommunledningskontoret i uppdrag att utarbeta ett förslag till kommunövergripande evenemangsstrategi. Strategin anger den långsiktiga strategiska inriktningen för arbetet med externa evenemang. Arbetet med framtagandet av strategin har letts av tjänstepersoner från kommunledningskontoret. I arbetet har de involverat tjänstepersoner från Kultur och Fritid, andra förvaltningar, fristående aktörer och samarbetspartners utanför Eslövs kommun. Kultur och Fritids roll har varit att delta i workshoparbetet inför kommunledningskontorets framtagande av strategin. Förslaget till evenemangsstrategi skickas på remiss till berörda nämnder för inhämtning av synpunkter.

Beslutsunderlag

Kommunstyrelsens beslut § 90, 2021 - Remittering av Evenemangsstrategi för Eslövs kommun

Evenemangsstrategi - remissversion

Beredning

På det stora hela bedöms arbetet med en övergripande evenemangsstrategi som mycket positivt för Eslövs kommun, och strategin skapar förutsättningar för ett aktivt arbete med att attrahera regionala, nationella och internationella evenemang till Eslöv. Det möjliggör också för Eslövs kommun att bli en tydligare samarbetspartner för både välbekanta, lokala arrangörer och för nya, externa kontakter. Kriterierna för de evenemang som ska attraheras är viktiga. Dock bedöms kriterierna vara väldigt allmänna, och därmed relativt svåra att använda som urvalsverktyg. Förvaltningen hade gärna sett en tydligare (smalare) inriktning, både för att tydliggöra tjänstepersonernas arbete och riktning, och för att lättare kunna förklara och kommunicera de urval som görs. ”Strategin ska ses som ett stöd för prioritering av evenemang”, men det är tveksamt om den till fullo kan erbjuda det stödet med så allmänna kriterier.

Kultur och Fritid

Postadress: 241 80 Eslöv | Besöksadress: Stadshuset, Gröna torg 2
Telefon: 0413-620 00 | E-post: myndighetsbrevlåda@eslov.se | www.eslov.se

1(2)

Kultur och Fritid saknar ett resonemang kring målgrupper i strategin. Kriteriet om social hållbarhet skulle kunna vara en utgångspunkt för ett aktivt målgruppsarbete, men ett mer uttalat barn- och ungdomsperspektiv hade varit önskvärt.

Det är viktigt med en tydlighet kring vem som leder och ansvarar för arbetet med evenemang kopplade till evenemangsstrategin. Ett tydligt uttryck att det är kommunledningskontoret som leder den interna evenemangsgruppen vore önskvärt, för att undvika eventuella missförstånd.

Förslag till beslut

- Kultur- och fritidsnämnden tar förvaltningens yttra som sitt eget och överlämnar det till Kommunstyrelsen.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Stefan Persson
Förvaltningschef

Helena Schönström
Verksamhetschef Kultur-/fritidskontoret



ESLÖVS
KOMMUN

13 (152)



Evenemangsstrategi är framtaget av tillväxtavdelningen under 2020.
Remiss under våren 2021.
Projektledare: Cecilia Wennersten, näringslivsstrateg
Projektägare: Åsa Simonsson, tillväxtchef

INNEHÅLL

Inledning	4
Om evenemangsstrategin	
Kriterier för evenemang	
Hur strategin tagits fram	
Vision och mål	6
Vision	
Mål	
Delmål	
Strategier för fortsatt arbete	7
Handlingsplan	
Bilaga 1	
Urvalsverktyg och definitioner	8
Bilaga 2	10
Dialogmöten	

INLEDNING

Eslövs kommun har en unik kombination av närhet till både stora städer och en levande landsbygd. Här finns goda kommunikationer, en tydlig stadskärna samt pittoreska byar med gott om natur för rekreation och friluftsliv.

Idag genomförs många lokala evenemang som bidrar till att Eslöv har en stark position som idrotts- och kulturkommun. I kommunen finns cirka 200 föreningar och när det gäller sport kan staden stoltsera med lag som spelar på allsvensk nivå.

Kulturutbudet i Eslöv är stort och livligt. Här spelas teater och revy, här arrangeras dansuppvisningar, konserter och mycket mer.

Evenemangsutbudet är stort och varierat redan idag. Å andra sidan finns det potential för mer. Skåne som eventdestination växer och förfrågningar om större evenemang ökar i hela regionen. Många arrangörer vittnar om tillväxt.

I Eslövs kommun finns en levande evenemangskultur och dessutom en stor vilja att växa. Ett antal större evenemang (såväl nationella som internationella) har de senaste åren förlagts till Eslöv. Såväl VM i Tambourelli som Swedish Dog Show (som lockade 3 000 besökare till Eslövs flygfält) är evenemang som gett stort genomslag i media.

Evenemangsstrategin syftar till att bygga vidare på den erfarenhet av evenemang som kommunen har. Det finns potential för att attrahera och verka för att genomföra både regionala, nationella och internationella evenemang i Eslöv.

Evenemangsstrategin anger den långsiktiga strategiska inriktningen för arbetet med externa evenemang. Evenemangsstrategin skall bidra till att skapa förutsättningar för upplevelser för både besökare och medborgare. Därigenom stärks kommunens attraktionskraft samtidigt som den bidrar till en ökad turistekonomi.

Strategin ska ses som ett stöd för prioritering av evenemang. Urvalsverktyget "Evenemangspyramiden" (bilaga 1) ska utgöra grunden för urval och fokus för nya evenemang ska ligga på nivå 2, nivå 3 och nivå 4 dvs på regional/nationell/internationell nivå.

Det ska vara enkelt att verka för fler evenemang i kommunen. Hela arbetsprocessen i att utveckla, stimulera, värva och lotsa evenemang ska var enkel och tydlig – oavsett om man arbetar inom kommunen eller är extern eventarrangör.

Nedanstående kriterier ska beaktas och uppfyllas för att ett arbete med att utveckla, stimulera, värva eller lotsa ett evenemang ska kunna inledas.

Evenemanget ska:

- Bygga stolthet och stärka kommunens långsiktiga varumärke.
- Bidra till positiva turistekonomiska effekter.
- Vara socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbara.
- Skapa nya upplevelser för både medborgare och besökare.
- Skapa bred samverkan med olika aktörer.

*Evenemang kan
driva tillväxt
– året om*

*Evenemang
sprider glädje
och inspiration*

Strategin är framtagen genom en bred samverkansprocess med kommunens ideella och privata aktörer och representanter för kommunens samtliga förvaltningar.

I framtagandet av strategin har önskemål och utvecklingsmöjligheter från det lokala föreningslivet och näringslivet samt olika ideella, privata och regionala evenemangsaktörer beaktats.

Vidare har kommunens olika evenemangsplatser och eventaktörer kartlagts och analyserats.

Kommunens olika styrdokument har beaktats och evenemangsstrategin har utvecklats parallellt med framtagandet av ett näringslivsprogram. Strategin är ett levande dokument som ska ha möjlighet att revideras och uppdateras vid behov.

Strategin har i huvudsak tagits fram inom den egna organisationen av en arbetsgrupp bestående av tjänstepersoner från Kommunledningskontoret tillsammans med Kultur- och fritid. Event in Skåne har löpande bistått med råd i arbetet.

*"Skånes bästa
kommun att bo
och verka i"*

Eslövs kommuns övergripande vision ska styra evenemangsarbetet. Upplevelser för både medborgaren och besökaren är en viktig beståndsdel för att nå visionen.

Målet med evenemangsstrategin är att den ska utveckla kommunens styrkor och stärka kommunens position som evenemangsplats i samarbete med kultur, föreningsliv, näringsliv och regionala, nationella samt internationella eventaktörer.

- Strategin ska stärka Eslövs platsvarumärke – hur Eslöv uppfattas och upplevs.
- Genom att öka kännedomen om Eslöv som destinations- och evenemangsplats bidrar vi till Eslövs tillväxt, vilket på sikt innebär en ökad turistekonomisk omsättning.
- Eslövs kommun vill medverka till att värva minst ett regionalt/nationellt/internationellt evenemang per år.
- Genomföra nätverksträffar med olika evenemangsaktörer och eventskapare för en bred samverkan.
- Evenemang som arrangeras i kommunen ska aktivt arbeta med och synliggöra olika dimensioner av hållbarhet; miljömässig, social och ekonomisk.
- Upparbeta "en väg in" struktur som ska vara en portal vid evenemangsförfrågningar.
- En intern evenemangsgrupp skapas genom samarbete mellan olika förvaltningar inom kommunen, för att lotsa och stötta aktörer som vill arrangera evenemang i kommunen.

STRATEGIER FÖR FORTSATT ARBETE

- Utveckla befintliga evenemang som vill växla upp för att nå besökare regionalt/nationellt/internationellt. Lokala arrangörer behöver ha möjlighet att nätverka och utveckla samarbeten.
- Stimulera befintliga evenemang så att dessa kan växla upp och ge mervärde.
- Kringarrangemang som stimulerar näringslivet.
- Skapa bred samverkan med olika aktörer.
- Värva nya och större nationella/regionala/internationella evenemang. Att värva större profilbärande evenemang kräver tydligt avsatta ekonomiska och personella resurser.
- Arbeta nära med olika regionala/nationella aktörer t.ex. Event in Skåne för att locka hit evenemang som stärker vår profil.
- Fånga in evenemang som synliggör och stärker kommunens kvaliteter och styrkor.
- Upparbeta "en väg in" struktur.
- Skapa en evenemangsgrupp med olika kompetenser från berörda förvaltningar och med samordningsansvar från kommunledningskontoret.
- Förslag på kompetenser som behövs i en kommungripande grupp: Samordningsansvar, kommunikation/marknadsföring, kultur- och fritid, näringsliv- och tillståndskompetens.
- Evenemangsstrategin anger den långsiktiga strategiska riktningen för arbete. Utifrån denna strategi ska en handlingsplan tas fram under våren 2021 och gälla till år 2024. Handlingsplanen ska vara konkret och innehålla beskrivningar av de insatser som behövs göras för att uppnå evenemangsstrategins mål.
- Handlingsplanen ska innehålla: *Vad ska göras? Vem ansvarar för genomförande? När det ska det genomföras (tidplan)? Uppföljning och revidering?*

Strategin ska ses som ett stöd för prioritering av evenemang. Evenemangspyramiden nedan utgör grunden för ett första urval. Därefter ska kriterierna för evenemang (se under "Inledning" sid 5) beaktas och uppfyllas.

Evenemangsstrategins fokus för nya evenemang ska ligga på nivå 2, nivå 3 och nivå 4.

Strategin avser de evenemang som i första hand är på regional/nationell/internationell nivå och som kompletterar de evenemang som den idéburna sektorn och Kultur- och fritid genomför framgångsrikt.

Evenemangspyramiden (Shank 1999) används som ett urvalsverktyg för att dela in evenemang efter geografiskt intresse och spridning. Evenemangspyramiden är ett sätt att identifiera och kategorisera kommunens olika typer av evenemang. Ingen nivå ska ses som viktigare än någon annan. Modellen är ett sätt beskriva evenemangens olika förutsättningar, vilka aktörer som arbetar med vad och vilka insatser som behövs.

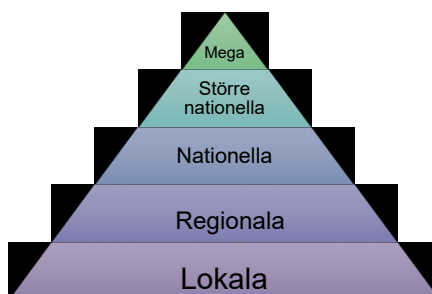


Illustration av Evenemangspyramiden (Shank 1999).

I toppen återfinns de allra största internationella idrottsevenemangen. Dessa evenemang är viktiga för att visa upp hela landets och regionens unika möjligheter.

På denna nivå återfinns större evenemang som arrangeras av professionella organisationer med lång erfarenhet, t.ex. EM och VM samt stora kulturevenemang.

Dessa evenemang kräver ett aktivt värvningsarbete och samarbete med olika regionala aktörer som t.ex. Event in Skåne och nationella aktörer t.ex. olika idrottsförbund.

Större nationella och internationella evenemang är av stor vikt såväl turistekonomiskt som ur platsmarknadssynpunkt för Eslövs kommun, men också för hela regionen.

På denna nivå finns landskamper, svenska mästerskapstävlingar (SM) och stora kulturarrangemang. Mästerskap är i regel engångshändelser med högt mervärde och positiv påverkan på platsvarumärke. Dessa evenemang kräver ofta ett aktivt värvningsarbete och samarbete med olika aktörer som till exempel Event in Skåne.

Här finns många större kultur- och idrottsevenemang liksom lokala festivaler och viktiga näringslivsevenemang men också hemmamatcher i de högre divisionerna. Arrangemangen kräver samverkan och där kommunen ofta är en av dessa.

Det här är basen i Eslövs evenemangsutbud. Här finns alla de evenemang som arrangeras av det lokala idrotts- och kulturlivet. Det kan vara konserter, barnevenemang, hemmamatcher i lägre divisioner, teaterföreställningar, författarbesök, lokala marknader, musikkvällar med mera. Sammantaget har evenemangen stor betydelse för trivseln och pulsen i kommunen.

Ett evenemang lockar till sig publik/deltagare och syftar till att skapa upplevelser. Är avgränsad i tid. Ger positiva effekter på besöksnäringen och stärker platsvarumärket.

Alla platser har ett varumärke om man med begreppet "varumärke" menar att det är något som skapas i kontakt med omvärlden. Egentligen handlar det om allas attityder, känslor och uppfattning om en viss plats.

: Mäter effekten av turisters konsumtion i samband med evenemang när tillresta besökare spenderar på till exempel logi, mat, shopping, nöjen etcetera och som tillfaller platsen i form av intäkter och sysselsättning.

BILAGA 2

DIALOGMÖTEN

Under vintern har följande workshop och intervjuer hållits med:

- Uppstartsmöte med Event in Skåne (oktober 2020).
- Workshop med föreningar. Arrangerades av Kultur- och fritidsförvaltningen (21 oktober 2020).
- Digitala djupintervjuer med olika eventaktörer/företag, besöksnäringens företag (november-december 2020 och januari 2021).
- Intern workshop med arbetsgruppsgrupp med tjänstepersoner från Kommunledningskontoret och Kultur- och fritid (4 december 2020).
- Fem olika workshops med elever i årskurs åtta Norrevångskolan (14 och 16 december 2020).
- Redovisning evenemangsstrategi och workshop med kommunledningsgruppen (16 december 2020).
- Workshop med näringslivet om näringslivsprogram och evenemangsstrategin (8, 12 och 14 januari 2021).
- Workshop med Visit MittSkåne om evenemangsstrategi (12 januari 2021).
- Dialogmöte med föreningar som utgör referensgrupp till Kultur- och fritid (20 januari 2021).
- Löpande interna dialogmöten med kommunens berörda förvaltningar.

Ekonomisk månadsrapport 2021

6

KOF.2021.0001

2021-05-06

Lars Månsson

+4641362072

Lars.Mansson@eslov.se

Kultur- och fritidsnämnden

Ekonomisk månadsrapport per april 2021

Ärendebeskrivning

Kultur- och fritidsnämnden har upprättat en ekonomisk månadsrapport för januari-april 2021. Enligt kommunens gällande styrprinciper ska nämnderna ha ekonomisk uppföljning med prognos varje månad. Enligt politiskt beslut ska det också ingå rapportering av aktuellt hälsotal. Syftet är att följa utvecklingen av hälsotalet och initiera analys och åtgärder om utvecklingen är negativ. Hälsotalet avstäms efter mars eftersom det finns en viss förskjutning då frånvaron beräknas och bearbetas efter varje månads slut. Kommunens uttalade mål med hälsotalen är att nå ett hälsotal om minst 95 %.

Beslutsunderlag

Ekonomisk månadsrapport per april och hälsotal per mars.

Beredning

Förvaltningen har gjort en avstämning av redovisningen i förhållande till budget per april. Utfallet per april (avstämningsdatum 5 maj) är ett överskott på 2221 tkr. Helårsprognosen är dock ett underskott på cirka 1500 tkr. Detta underskott härleds främst till baden och Medborgarhuset som tydligt påverkats av Corona pandemin.

Hälsotalet efter mars är 94,6 %.

Övrig information framgår av rapport Ekonomisk månadsrapport per april och hälsotal per mars.

Förslag till beslut

- Kultur- och fritidsnämnden godkänner ekonomisk månadsrapport för januari-april 2021 och överlämnar den till kommunstyrelsen.

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen

Stefan Persson
Förvaltningschef

Lars Månsson
Förvaltningsekonom

Ekonomisk månadsrapport per april och hälsotal per mars

Hälsotalet efter mars månad är 94,6 %. Att jämföra med helåret 2020 90,2 %. Målet är att vid årets slut ha ett hälsotal på 95 % vilket det finns goda förutsättningar att uppnå.

Resultatrapport period januari-april tkr

Resultatrapport	KF-Budget	Utfall	Budgetavvikelse
Intäkter	3910	2340	-1570
Personalkostnader	-12139	-11144	996
Lokalkostnader	-18750	-18541	209
Övr driftskostnader	-6645	-4105	2541
Kapitalkostnader	-109	-64	45
Resultat	-33734	-31513	2221

Utfall per verksamhet per februari samt helårsprognos netto

Verksamhet	Period- budget	Period- utfall	Period- avvikelse	Årsbudget 2021	Årsprognos 2021	Årsbudget- avvikelse
10000 Nämnd/styrelse	-187	-167	20	-560	-490	70
30000 Stöd till föreningar	-995	-77	918	-2 985	-2 985	-0
31010 Stöd till studieorganisationer	-467	-980	-513	-1 400	-1 400	0
31510 Stadsmuseet	-413	-372	41	-1 240	-1 217	23
31511 Museiverksamhet, övrigt	-163	-145	19	-490	-490	0
31520 Barnkultur	-388	-217	171	-1 164	-1 120	44
31521 Arrangemang o kulturell utv	-705	-774	-69	-2 114	-2 080	35
31530 Konst	-20	-19	1	-60	-70	-10
31540 Biografverksamhet	-193	-201	-8	-580	-580	-0
31550 Samlings- o föreningslokaler	-583	-438	145	-1 750	-1 750	0
31551 Medborgarhus	-1 679	-1 915	-237	-5 036	-5 675	-640
32000 Bibliotek	-4 317	-3 585	732	-12 952	-13 215	-265
33000 Kulturskola	-2 900	-2 346	554	-8 700	-8 773	-73
34000 Fritidsanläggningar, hallar	-8 533	-8 794	-260	-25 600	-25 600	-0
34010 Idrottsplatser	-2 283	-2 071	212	-6 850	-6 900	-50
34020 Simhall och friluftsbad	-5 917	-6 101	-184	-17 750	-18 150	-400
34090 Bowling	188	70	-119	565	495	-70
35000 Gasverket	-1 733	-1 302	431	-5 200	-5 200	-0
44023 Grundskolebibliotek	-479	-531	-53	-1 436	-1 400	36
51060 Stöd till äldre-o handikapporg	-77	-0	77	-230	-230	0
61029 Lönebidrag	27	21	-6	81	81	0
93400 Förvaltningsledning/Stab KoF	-1 574	-1 402	172	-4 723	-5 000	-277
93410 Förvaltningsgemensamt	-342	-163	180	-1 027	-950	77
Total	-33 734	-31 513	2221	-101 200	-102 700	-1500

Kommentarer till periodutfall

Efter april månad uppvisar nämnden ett överskott på 2221 tkr.

Trots det höga periodöverskottet kommer årsutfallet att landa på minus. Bedömningen är ett underskott för helåret 2021 om cirka 1500 tkr. Prognosen bygger på en någorlunda öppning av samhället från och med juli månad. En senare öppning ökar således underskottet.

En större differens på periodens intäkter beror bland annat på obefintliga intäkter i badens och Medborgarhusets verksamheter. Samtliga kostnadsslag uppvisar stora överskott för perioden. Främst kommer övriga kostnaders överskott efter hand att reduceras i takt med att aktiviteter och verksamheter kommer igång.

Följande verksamheter bidrar för närvarande till det (tillfälligt) stora periodöverskottet och/eller bör allmänt noteras (se ovan tabell):

- 30000 Stöd till föreningar: Stor utbetalning på gång i maj
- 31010 Stöd till studieorganisationer: Hela januariutbetalningen av basbidrag är bokförd i perioden, dvs ej periodiserad.
- 31520 Barnkultur: Stort överskott pga ringa eller inställda aktiviteter
- 31521 Arrangemang: Prigala genomförd. Erhållit 500 tkr för torginvigning vilket ej startat
- 31550 Samlings- och föreningslokaler: Nämnden har fortfarande medel för hyra Våfflan 510 tkr. Regleras i samband med vårprognos
- 31551 Medborgarhuset: Underskott konsekvens av Corona-pandemin
- 32000 Bibliotek: Stadsbiblioteket har erhållit större projektmedel som ännu inte nyttjas
- 33000 Kulturskolan: Vårens avgifter, drygt 200 tkr, bokförda i april. Även Kulturskolan har erhållit större projektmedel som ännu inte nyttjats.
- 34000 Fritidsanläggningar: Underskott ca 300 tkr eftersom ej erhållit/debiterat lokalhyror.
- 34020 Simhall och friluftsbad: Trots stängd verksamhet ett lågt underskott för perioden. Har bland annat erhållit kompensation för den stängda 25- metersbassängen samt intäkter för höstens simskola.
- 34090 Bowling: Intäktsunderskott på grund av arbete/justering med hyresreducering
- 35000 Gasverket: Överskott för perioden pga begränsad verksamhet samt erhållit 500 tkr för sommarens Unga för unga som ännu ej nyttjats
- 51060 Stöd till äldre- och handikappföreningar: Utbetalning på gång i maj.
- 93410 Förvaltningsgemensamt: Saknas större interndebiteringar från SEF avseende bland annat för IT-program.

Kommentarer till helårsprognos

- 31551 Medborgarhuset: Ett bedömt underskott på drygt 600 tkr. Verksamheten bedöms inte komma igång i normalläge förrän senare i höst. Intäktsbortfall om hela 75 % kompenseras av ringa inköp av livsmedel samt till viss del uthyrning av personal.
- 34090 Simhall och friluftsbad: Ett stort intäktsbortfall kompenseras av ersättning för stängd 25-metersbassäng, minskade personal- och materialkostnader samt en förhoppning om en fin sommar och att allmänheten längtar till att börja bada igen. Prognos underskott 400 tkr
- 93400 Förvaltningsledning: Främst kopplat till personalkostnader

**Samråd kring detaljplan för del av fastigheten
Örnen 4 med flera, Eslövs kommun**

7

KOF.2021.0055

2021-03-31
Torsten Helander
0413-629 95
Torsten.Helander@eslov.se

Underrättelse om samråd detaljplan för del av fastigheten Örnen 4 med flera, Eslövs kommun

Kommunstyrelsens arbetsutskott har beslutat den 23 mars 2021 § 34 att skicka ut detaljplan för fastigheten Örnen 4 med flera i Eslöv, Eslövs kommun, på samråd. Detaljplanens syfte är att pröva lämpligheten för bostäder inom fastigheten Örnen 4.

Beslutsunderlag:
(handlingarna finns att hämta på www.eslov.se/ornen4, under rubriken Status och handlingar)

- Planbeskrivning för Detaljplan för del av Örnen 4 m.fl., Eslövs kommun, samråd
- Plankarta för Detaljplan för del av Örnen 4 m.fl., Eslövs kommun
- Sammanträdesprotokoll ksau
- Bullerutredning Örnen 4
- Riskanalys Örnen 4
- Undersökning om betydande miljöpåverkan, Örnen 4

Processen sker med standard-förfarande. Det innebär att detaljplanen först skickas ut på samråd, därefter granskning innan detaljplanen antas. Samrådet syftar till ett utbyte av information och synpunkter för att utveckla detaljplaneförslaget.

SAMRÅDSTID 2021-03-31 – 2021-05-28

**HANDLINGARNA
FINNS HÄR** Eslövs stadshus, Gröna Torg 2 i Eslöv, måndag-
fredag kl.08.00-16.30.
Eslövs kommuns hemsida,
www.eslov.se/ornen4.

SYNPUNKTER Synpunkter på förslaget ska framföras skriftligen
till Eslövs kommun senast 2021-05-28.

Den som ingår i den upprättade samrådsgruppen
och inte framfört skriftliga synpunkter senast

under granskningsförfarandet kan förlora rätten att senare överklaga kommunens beslut att anta detaljplanen.

Synpunkter lämnar du enklast genom kommunens e-tjänst för samrådssvar som du hittar på kommunens hemsida www.eslov.se/ornen4. Här finns även alla handlingar.

Synpunkter kan även lämnas via brev eller e-post
Kommunledningskontoret
Eslövs kommun
241 80 Eslöv
e-post: kommunledningskontoret@eslov.se

Kommunstyrelsens arbetsutskott

§ 34**KS.2017.0241****Samråd för detaljplan för del av fastigheten Örnen 4 med flera, Eslövs kommun****Ärendebeskrivning**

Eslövs Bostads AB (EBO) inkom den 2 maj 2017 med begäran om planbesked för del av fastigheten Örnen 4. Sökanden vill omvandla fastigheten till en plats för nya bostäder. Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade enligt § 104, 2017 att bevilja positivt planbesked. Ett planförslag är nu upprättat och färdigt att sändas på samråd.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut; Samråd för detaljplan för del av Örnen 4 med flera, Eslövs kommun
- Planbeskrivning för Detaljplan för del av Örnen 4 m.fl., Eslövs kommun, samråd
- Plankarta för Detaljplan för del av Örnen 4 m.fl., Eslövs kommun
- Bullerutredning Örnen 4
- Riskanalys Örnen 4
- Undersökning om betydande miljöpåverkan, Örnen 4

Beredning

Gällande detaljplan S115, antagen 1963, tillåter industri i en våning och med en maximal byggnadshöjd på 12 meter. För att kunna omvandla de aktuella området till bostäder krävs en ny detaljplan. En förtätning och stadsomvandling av Östra Eslövs centrala delar stämmer väl överens med kommunens ambitioner i området. I Eslövs översiktsplan anges som avsett för stadsomvandling och ändrad markanvändning. I samrådsförslaget till fördjupad översiktsplan Östra Eslöv anges för området avsett för bostäder, med inslag av service och handel samt mindre grönområden.

Detaljplanen är förenlig med gällande översiktsplans och fördjupningens intentioner. En undersökning om planförslagets genomförande kan riskera att innebära en betydande miljöpåverkan är gjord. Genomförande av planförslaget bedöms inte komma att riskera en betydande miljöpåverkan varför ingen ytterligare miljöbedömning behövs.

Jäv

Fredrik Ottesen (SD) anmäler sig jävig och deltar inte i handläggningen av ärendet.

Yrkanden

Catharina Malmberg (M) yrkar med instämmande av Janet Andersson (S) och Madeleine Atlas (C) bifall till Kommunledningskontorets förslag till beslut.

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Beslut

- Detaljplan för del av fastigheten Örnén 4 med flera, Eslövs kommun, Skåne län skickas på samråd under tidsperiod 31 mars till 28 maj 2021.

Beslutet skickas till

Sökanden

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande

Undersökning om betydande miljöpåverkan
Samråd för Detaljplan för del av Örnen 4 m.fl., Eslövs
kommun, Skåne län (dnr 2017.0241)

Version 5 - 2018-09-27

Detta dokument och tillika verktyg innehåller sju checklistor för att underlätta undersökningen om en detaljplan kan antas medföra betydande miljöpåverkan och är framtaget av Ekerö kommun (projektledare) tillsammans med Upplands-Bro och Järfälla kommuner under år 2015. Projektet har finansierats av Boverket genom regeringsuppdraget PBL Kompetens. Verktöget är anpassat för att kunna användas av fler kommuner och är fri att använda och förändra. Under 2018 pågår revidering av verktöget för att förenkla hantering, samt anpassa till ny lagstiftning som gäller från och med 1 januari 2018.

Inledning

För att ta reda på om en detaljplan ska genomgå en strategisk miljöbedömning ska en undersökning om detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan genomföras. För att undersöka om den beskrivna detaljplanen nedan kan innebära betydande miljöpåverkan har sju checklistor använts.

Den första checklisten behandlar *särskilda bestämmelser*, vilket omfattar om det gäller undantag eller krav på att genomföra miljöbedömning. De efterföljande fem checklistorna är tematiskt indelade i miljöaspekterna *kulturvärden*, *naturvärden*, *sociala värden*, *materiella värden* och *risker för människors hälsa eller för miljön*. I dessa checklistor beskrivs först platsens känslighet och nuvarande förhållanden, och sedan hur planen påverkar dessa förhållanden och hur stor störningen sannolikt kommer att bli. För att öka läsvänligheten tas de värden och risker som bedömts att inte beröra detaljplanen bort. Samtliga värden och risker som kan beskriva en miljöaspekt finns istället listade i bilaga 1.

I den sista checklisten, *Sammanvägd bedömning*, sammanställs ställningstagandena från de tidigare ifyllda checklistorna. Syftet är att få en helhetssyn och just kunna göra en sammanvägd bedömning av inringade aspekter. Den senare delen av denna checklista hanterar omfattningen av påverkan och fylls inte i om det redan har fastslagits att planen medför betydande miljöpåverkan. Om det fanns oklarheter om planens påverkan var betydande efter de första sex checklistorna används denna del som ett stöd för ställningstagandet. Detta ställningstagande motiveras avslutningsvis.

Särskilda bestämmelser			
4 kap. 35 § PBL	Undantag från miljöbedömning: En särskild mkb för detaljplaner med <i>standardförfarande</i> behöver inte upprättas om planen enbart gäller något av nedan nämnda ärenden, och mkb:n i detta ärende är aktuell och tillräcklig.	Undantag	
		Ja	Nej
5 kap. 7 a § PBL	Gäller detaljplanen enbart en verksamhet som tillståndsprövas enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 9 kap. 6 § MB (A- eller B-verksamhet), och är mkb:n i detta ärende aktuell och tillräcklig?		☒
	Gäller detaljplanen enbart en åtgärd som prövas genom fastställande av en vägplan enligt väglagen (1971:948) eller en järnvägsplan enligt lagen (1995:1649) om byggande av järnväg, och är mkb:n i detta ärende aktuell och tillräcklig för detaljplanen?		☒
Kommentar			
6 kap. 3 § MB	Undantag från miljöbedömning: Skyldigheten att göra en strategisk miljöbedömning gäller inte för detaljplaner som endast syftar till att tjäna totalförsvaret eller räddningstjänsten.	Undantag	
		Ja	Nej
	Syftar detaljplanen endast till att tjäna totalförsvaret?		☒
	Syftar detaljplanen endast till att tjäna räddningstjänsten?		☒
Kommentar			
2 § miljö- bedömnings- förfordningen	Krav på strategisk miljöbedömning: En detaljplan ska antas medföra betydande miljöpåverkan om genomförandet kan komma att omfatta en verksamhet eller åtgärd som kräver tillstånd enligt 7 kap. 28 a §.	Krav	
		Ja	Nej
7 kap. 27 & 28 a §§ MB	Kan genomförandet antas omfatta en verksamhet eller åtgärd som på ett <i>betydande sätt</i> kan påverka miljön i ett Natura 2000-område som förtecknats enligt fågeldirektivet (2009/147/EG) och därmed kräver tillstånd (<i>Skyddad natur</i>)?		☒
	Kan genomförandet antas innefatta en verksamhet eller åtgärd som på ett <i>betydande sätt</i> kan påverka miljön i ett Natura 2000-område som förtecknats enligt art- och habitatdirektivet (92/43/EEG) och därmed kräver tillstånd (<i>Skyddad natur</i>)?		☒
Kommentar			

Kulturvärden	
I bedömningen ska särskilt platsens betydelse och känslighet beaktas, med särskild hänsyn till kulturvärden.	
Beskriv förekomsten av kulturvärden i de områden som kan antas komma att påverkas av planen. ☐ Biologiskt kulturarv (Information) ☒ Karaktärsdrag i landskap och bebyggelse ☒ Värdefulla landskapsavsnitt och bebyggelsemiljöer ☒ Arkitektoniskt värdefulla kulturmiljöer och byggnader ☐ Arkeologiska kulturmiljöer och lämningar (fornlämningar och fornlämningsområden) ☐ Immateriella företeelser (till exempel ortnamn eller berättelser som är knutna till platsen) ☐ Kulturvärden som uppmärksamats av brukare eller allmänhet	
Beskrivning	Området är rikt på spår från olika tidsskikt i Eslövs i utveckling som stad. Många verksamheter, industrimiljöer och historiska minnen lever kvar.
Beskriv förekomsten av skyddade och utpekade objekt eller områden som kan antas komma att påverkas av planen med avseende på det skyddade eller utpekade kulturvärdet. ☐ Statliga byggnadsminnen enligt 3 kap. KML (SFS 2013:558; BeBR; Förteckning; Vägledning) ☐ Kyrkliga kulturminnen enligt 4 kap. KML (BeBR; Vägledning) ☐ Arkeologiska kulturmiljöer och lämningar (fornlämningar och fornlämningsområden) enligt 2 kap. KML (Fornsök; Vägledning; Lista med lämningstyper) ☐ Nationalpark enligt 7 kap. 2 § MB (SFS 1987:938; Skyddad natur) ☐ Naturreservat/Naturvårdsområde enligt 7 kap. 4 § MB (SFS 1998:1252; Skyddad natur) ☐ Kulturresevat enligt 7 kap. 9 § MB (SFS 1998:1252; Skyddad natur) ☐ Naturvårdsavtal enligt 7 kap. 3 § JB; Information; Riktlinjer naturvårdsverket; Skyddad natur) ☐ Landskapsbildskyddsområde (Information; Skyddad natur) ☒ Riksintresse för naturvård, kulturmiljövård eller friluftsliv enligt 3 kap. 6 § MB (Skyddad natur) ☐ Världsarv (Information)	
Beskrivning	Området ligger inom område riksintresse för kulturmiljövården vars motivering överensstämmer med planens intentioner.
Planens påverkan	
Beskriv planens påverkan på de ovan beskrivna kulturvärdena.	
Beskrivning	Bevarande, särskilt av omgivningar, Spritfabriken med samma ägare, industrispår ett huvudsyfte med planen ger, historisk kontinuitet, läsbarhet, identitet och miljö kvalitet. Planen avser säkra omgivnings fortbestånd för framtiden genom att ge ekonomi och liv till området.

Bedömning av påverkan		
Kan planen antas medföra påverkan på kulturvärden?	<u>Ja</u>	Nej
Kan planen antas medföra <i>betydande</i> påverkan på kulturvärden?	Ja	<u>Nej</u>
Kommentar	Planen medför rivningar men också förnyelse och liv till området som säkrar dess fortbestånd. Som helhet försiktigt positivt.	

Naturvärden

I bedömningen ska särskilt platsens betydelse och känslighet beaktas, med särskild hänsyn till naturvärden.

Beskriv förekomsten av naturvärden i de områden som kan antas komma att påverkas av planen.

Värdefulla naturtyper eller spridningssamband mellan dessa:

- ☐ Naturtyper enligt habitatdirektivet ([Lista över naturtyper i habitatdirektivets bilaga 1](#); [Arter & naturtyper i habitatdirektivet](#); [Skyddad natur](#))
- ☐ Områden enligt Skogsstyrelsens nyckelbiotopsinventering eller objekt med högt naturvärde ([Skogens pärlor](#); [Skyddad natur](#))
- ☐ Områden enligt Naturvårdsverkets myrskyddsplan eller nationalparksplan ([Skyddad natur](#))
- ☐ Områden enligt ängs- och betesmarksinventeringen ([Skyddad natur](#))
- ☐ Värdefulla vatten i enlighet med Levande sjöar och vattendrag ([Information: Skyddad natur](#))
- ☐ Viktiga spridningssamband mellan de naturtyper som förekommer

Värdefulla arter eller spridningssamband för dessa:

- ☐ Värdefulla fågelarter ([I Sverige regelbundet förekommande fågelarter \[från bilaga 1 i Fågeldirektivet\] för vilka Särskilda skyddsområden skall avsättas](#))
- ☐ Värdefulla växt-, djur-, eller svamparter ([Lista över arter i habitatdirektivets bilaga 2 som förekommer i Sverige](#); [Arter & naturtyper i habitatdirektivet – Bevarandestatus i Sverige](#))
- ☐ Fridlysta växt-, djur-, eller svamparter ([4-9 §§ Artskyddsförordningen](#))
- ☐ Fortplantningsområden eller viloplatser för fridlysta djur ([4 § Artskyddsförordningen](#))
- ☐ Nyckelbegrepp samt fortplantnings- vilo- och övervintringsområden
- ☐ Rödlistade växt-, djur-, eller svamparter ([ArtDatabanken](#))
- ☐ Viktiga spridningssamband för de arter som förekommer

Beskrivning

Området är i dagsläget helt hårdlagt /bebyggt varför planen inte dedöms riskera några naturvärden.

Beskriv förekomsten av skyddade och utpekade objekt eller områden som kan antas komma att påverkas av planen med avseende på det skyddade eller utpekade naturvärdet.

- ☐ Nationalpark enligt [7 kap. 2 § MB](#) ([SFS 1987:938](#); [Skyddad natur](#))
- ☐ Naturreservat/Naturvårdsområde enligt [7 kap. 4 § MB](#) ([SFS 1998:1252](#); [Skyddad natur](#))
- ☐ Kulturresevat enligt [7 kap. 9 § MB](#) ([SFS 1998:1252](#); [Skyddad natur](#))
- ☐ Naturminne enligt [7 kap. 10 § MB](#) ([SFS 1998:1252](#); [Skyddad natur](#))
- ☐ Natura 2000 enligt [7 kap. 27 § MB](#) ([Förteckning över områden](#); [Skyddad natur](#))
- ☐ Biotopskyddsområde enligt [7 kap. 11 § MB](#); övrigt och skogligt biotopskydd i [Skyddad natur](#))
- ☐ Generellt biotopskydd enligt [7 kap. 11 § MB](#), förteckning i [SFS 1998:1252 bilaga 1](#))
- ☐ Djur- och växtskyddsområde enligt [7 kap. 12 § MB](#) ([Skyddad natur](#))
- ☐ Strandskyddsområde enligt [7 kap. 13-18 §§ MB](#)
- ☐ Naturvårdsavtal enligt [7 kap. 3 § JB](#); [Information](#); [Riktlinjer naturvårdsverket](#); [Skyddad natur](#))
- ☐ Stora opåverkade områden enligt [3 kap 2 § MB](#) (ska redovisas i översiktsplan)
- ☐ Ekologiskt känsliga områden enligt [3 kap 3 § MB](#) ([Information](#); ska redovisas i översiktsplan)
- ☐ Landskapsbildskyddsområde ([Information](#); [Skyddad natur](#))
- ☐ Riksintresse för naturvård, kulturmiljövård eller friluftsliv enligt [3 kap. 6 § MB](#) ([Skyddad natur](#))
- ☐ Världsarv ([Information](#))

- ☐ Biosfärsområden ([Information](#); [Skyddad natur](#))
- ☐ Våtmarksområden enligt ramsarkonventionen ([Information](#); RAMSAR-områden i [Skyddad natur](#))
- ☐ Skyddade marina områden enligt OSPAR ([Information](#); [Skyddad natur](#))
- ☐ Skyddade marina områden enligt HELCOM ([Information](#); BSPA-områden i [Skyddad natur](#))

Beskrivning	---	
Planens påverkan		
Beskriv planens påverkan på de ovan beskrivna naturvärdena.		
Beskrivning	---	
Bedömning av påverkan		
Kan planen antas medföra påverkan på naturvärden?	Ja	Nej
Kan planen antas medföra <i>betydande</i> påverkan på naturvärden?	Ja	Nej
Kommentar	---	

Sociala värden		
I bedömningen ska särskilt platsens betydelse och känslighet beaktas, med särskild hänsyn till sociala värden.		
Beskriv förekomsten av sociala värden i de områden som kan antas komma att påverkas av planen.		
☐ Parker och andra grönområden inom eller i nära anslutning till områden med sammanhållen bebyggelse (tätorts- eller bostadsnära natur) (2 kap. 7 § PBL) ☐ Lämpliga platser för lek, motion och annan utevistelse (2 kap. 7 § PBL), t.ex. badplatser, skidbackar, lekplatser, ridstigar, cykelleder, skidspår, motionsspår, vandringsleder, jakt och fiske, orientering, skogsmulle, scouting och klättring. ☒ Tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och annan utevistelse (8 kap. 9 § PBL) ☐ Tysta områden ☐ Turistdestinationer ☐ Mötesplatser ☐ Sociala värden som uppmärksammas av brukare eller allmänhet		
Beskrivning	Ont om plats för friyta och lek på tomten men en spännande urban miljö att upptäcka och lära sig i.	
Beskriv förekomsten av skyddade och utpekade objekt eller områden som kan antas komma att påverkas av planen med avseende på det skyddade eller utpekade sociala värdet.		
☐ Nationalpark enligt 7 kap. 2 § MB (SFS 1987:938; Skyddad natur) ☐ Naturreservat/Naturvårdsområde enligt 7 kap. 4 § MB (SFS 1998:1252; Skyddad natur) ☐ Kulturresevat enligt 7 kap. 9 § MB (SFS 1998:1252; Skyddad natur) ☐ Strandskyddsområde enligt 7 kap. 13-18 §§ MB ☐ Naturvårdsavtal enligt 7 kap. 3 § JB; Information; Riktlinjer naturvårdsverket; Skyddad natur) ☐ Stora opåverkade områden enligt 3 kap 2 § MB (ska redovisas i översiktsplan) ☐ Landskapsbildskyddsområde (Information; Skyddad natur) ☐ Riksentresse för naturvård, kulturmiljövård eller friluftsliv enligt 3 kap. 6 § MB (Skyddad natur) ☐ Riksentresse med hänsyn till natur- och kulturvärden enligt 4 kap. 2 § MB (Skyddad natur) ☐ Världsarv (Information) ☐ Biosfärsområden (Information; Skyddad natur)		
Beskrivning	---	
Planens påverkan		
Beskriv planens påverkan på de ovan beskrivna sociala värdena.		
Beskrivning	Planen tillför boenden i området och staden.	
Bedömning av påverkan		
Kan planen antas medföra påverkan på sociala värden?		Ja Nej

Kan planen antas medföra <i>betydande</i> påverkan på sociala värden?		Ja	Nej
Kommentar			

Materiella värden

I bedömningen ska särskilt platsens betydelse och känslighet beaktas, med särskild hänsyn till materiella värden.

Beskriv förekomsten av materiella värden i de områden som kan antas komma att påverkas av planen.

Naturreсурter med högre förnyelseförmåga:

- ☐ Skog (skogsbruk)
- ☐ Fiske (vilt och odling)
- ☐ Mark till rennäring
- ☐ Ängs- och betesmark (jordbruk)
- ☐ Vilda växter och djur (t.ex. bär och fisk)
- ☐ Energiresurser (t.ex. vattendrag, vind, sol)
- ☐ Färskvatten (ytvattentillgångar)

Naturreсурter med ingen/låg förnyelseförmåga:

- ☐ Åkermark (även plöjbar betesmark, jordbruk)
- ☐ Mineraler, bergarter, jordarter
- ☐ Energiresurser (t.ex. torv, kol)
- ☐ Färskvatten (grundvattentillgångar)
- ☐ Övriga geologiska resurser (t.ex. landformer, och fossil)

Övriga materiella värden:

- ☐ Rekreation, idrott, friluftsliv och turism (större anläggningar)
- ☐ Energiförsörjning (t.ex. anläggningar för energiproduktion, elnät [stamnät, regionnät, lokalt elnät, transformator- och kopplingsstationer, utlandskopplingar], ledningsnät för fjärrvärme och fjärrkyla, gasledningsnät, drivmedelstationer för båt och bil)
- ☐ Omsorg och sjukvård (t.ex. sjukvård, apotek, omsorg om barn, funktionshindrade och äldre)
- ☐ Information och kommunikation (t.ex. telefoni, internet, radiokommunikation)
- ☐ Vatten och avlopp (t.ex. reningsverk och ledningsnät för vatten- och avloppsvatten, reservoar, brandpost, tryckstegrings- och pumpstationer, tömningsstationer för båt)
- ☒ Renhållning (t.ex. deponier, återvinningscentraler och återvinningsstationer)
- ☐ Skydd och säkerhet (t.ex. domstolsväsendet, åklagarverksamhet, militärt försvar, kriminalvård, kustbevakning, polis, räddningstjänst, tullkontroll, gränsskydd och immigrationskontroll)
- ☐ Transporter (t.ex. bil-, järn-, gång- och cykelväg, flygplats, hållplatser och stationer, färjelägen, hamn, bro, omlastningspunkter, parkering för bil och cykel)

Beskrivning

Planen hanterar en kulturhistoriskt värdefull omgivning som genom en ny plan ges förutsättningar för fortsatt liv.

Beskriv förekomsten av skyddade och utpekade objekt eller områden som kan antas komma att påverkas av planen med avseende på det skyddade eller utpekade materiella värdet.

- ☐ Miljöskyddsområde (7 kap. 19-20 §§ MB; Okänt om miljöskyddsområden förekommer)
- ☐ Vattenskyddsområde (7 kap. 21- 22 §§ MB; SFS 1998:1252; Skyddad natur)
- ☐ Jord- och skogsbruk (3 kap 4 § MB)
- ☐ Riksintresse för rennäring, yrkesfiske eller odling av akvatiska djur och växter (3 kap 5 § MB)
- ☐ Riksintresse för fyndigheter av ämnen eller material (3 kap 7 § MB)
- ☐ Riksintresse för anläggningar för industriell produktion, energiproduktion, energidistribution, kommunikationer, vattenförsörjning eller avfallshantering (3 kap 8 § MB)
- ☐ Riksintresse för totalförsvaret (3 kap 8 § MB)

Beskrivning

Planens påverkan		
Beskriv planens påverkan på de ovan beskrivna materiella värdena.		
Beskrivning	---	
Bedömning av påverkan		
Kan planen antas medföra påverkan på materiella värden?	Ja	☒ Nej
Kan planen antas medföra <i>betydande</i> påverkan på materiella värden?	Ja	☒ Nej
Kommentar	---	

Risker för människors hälsa eller för miljön	
I bedömningen ska särskilt platsens betydelse och känslighet beaktas, med särskild hänsyn till risker för människors hälsa eller för miljön.	
Beskriv risker för människors hälsa eller för miljön i de områden som kan antas komma att påverkas av planen. ☐ Extrema naturhändelser (t.ex. stormar, höga vattenstånd, översvämning, ras och skred, torka, värmebölja, lavin, erosion, jordbävning, epidemier, extrem kyla) ☒ Olyckor (t.ex. farliga anläggningar, farligt gods, brand, trafikolycka inkl. tåg- och flygolycka) ☒ Verksamheter eller störningar som medför risk för omgivningen (t.ex. buller, vibrationer, ljus, lukt, damm, sot, luftföroreningar inklusive allergiframkallande ämnen, utsläpp till vatten, markföroreningar) ☐ Vattenbrist, tele- eller elavbrott, fjärrvärmefall, IT-bortfall, transportstörning, drivmedelsbrist ☐ Inomhusmiljö (t.ex. ljus, buller, fukt, temperatur, radon, strålning, elektromagnetiska fält) ☐ Utomhusmiljö (t.ex. lokalklimat, skuggning)	
Beskrivning	Fastigheten ligger i en central del av staden i en komplex omgivning där det kan förekommer viss bullerproblematik, trafik, industriell verksamhet.
Redogör för de miljö kvalitetsnormer som inte följs eller riskerar att inte följas i de områden som kan antas påverkas av planen. ☐ Miljö kvalitetsnormer för utomhusluft (SFS 2010:477; Information; Beslutade eller föreslagna åtgärdsprogram; Överskridanden av miljö kvalitetsnormerna 2014) ☒ Miljö kvalitetsnorm för buller (SFS 2004:675; Åtgärdsprogram för omgivningsbuller; Trafikverkets åtgärdsprogram enligt förordning om omgivningsbuller) ☐ Miljö kvalitetsnorm för kvantitativ status för grundvatten (SFS 2004:660; VISS, se statusklassn.) ☐ Miljö kvalitetsnorm för kemisk status för grundvatten (SFS 2004:660; VISS, se statusklassning) ☐ Miljö kvalitetsnorm för ekologisk status för ytvatten (SFS 2004:660; VISS, se statusklassning) ☐ Miljö kvalitetsnorm för kemisk status för ytvatten (SFS 2004:660; VISS, se statusklassning) ☐ Miljö kvalitetsnormer för havsmiljö (SFS 2010:1341; HVMFS 2012:18; HVMFS 2012:18; statusklassning kommer att finnas i åtgärdsprogram för havsmiljön som fastställs 2016.)	
Beskrivning	Frågor bedöms i kunna hanteras inom ramen för planarbetet efter att lämpliga utredningar gjorts och eventuella åtgärder vidtagits.
Planens påverkan	
Beskriv planens påverkan på de ovan beskrivna riskerna för människors hälsa och för miljön.	
Beskrivning	Planen tillför boenden i området, som har en livlig och natur vilket betraktas kunna påverka människor både i positiv och negativt. Trafik- olycks- och bullerrisker kan eventuellt vara högre än i vissa andra områden men bedöms som hanterbara.

Bedömning av påverkan		
Kan planen antas medföra risker för människors hälsa eller för miljön?	Ja	Nej
Kan planen antas medföra <i>betydande</i> risker för människors hälsa eller för miljön?	Ja	Nej
Kommentar	Fortsatt arbete får efterhand söka lösningar på buller och trafikfrågor innan planens antagande.	

Sammanvägd bedömning		
Särskilda bestämmelser		
Gäller undantag från att genomföra miljöbedömning?	Ja	Nej
Gäller krav på att genomföra miljöbedömning?	Ja	Nej
Betydande miljöpåverkan		
Kan planen antas medföra <i>betydande</i> påverkan på kulturvärden?	Ja	Nej
Kan planen antas medföra <i>betydande</i> påverkan på naturvärden?	Ja	Nej
Kan planen antas medföra <i>betydande</i> påverkan på sociala värden?	Ja	Nej
Kan planen antas medföra <i>betydande</i> påverkan på materiella värden?	Ja	Nej
Kan planen antas medföra <i>betydande</i> risker för människors hälsa eller för miljön?	Ja	Nej
Bedömning	---	
Påverkans totaleffekt		
Kan planen antas medföra påverkan på kulturvärden?	Ja	Nej
Kan planen antas medföra påverkan på naturvärden?	Ja	Nej
Kan planen antas medföra påverkan på sociala värden?	Ja	Nej
Kan planen antas medföra påverkan på materiella värden?	Ja	Nej
Kan planen antas medföra påverkan på risker för människors hälsa eller för miljön?	Ja	Nej
Bedömning	<i>[Ju fler förväntade eller möjliga miljöproblem planens eller programmets genomförande kan förorsaka eller förvärra, desto mer sannolikt är det att planen eller programmet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.]</i> <i>Bedöm om den förväntade och möjliga miljöpåverkan från samtliga miljöaspekter tillsammans kan antas medföra betydande miljöpåverkan.]</i>	
Är det fortfarande oklart om planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan bör omfattningen av planens påverkan fastställas som stöd för det slutliga ställningstagandet.		
Kan möjliga effekter till följd av planen föranleda att allmänhetens behov av information är betydande?		
Beskrivning	Nej planprocess enl pbl garanterar insyn och information	
Planens karaktäristiska egenskaper måste beaktas, särskilt planens omfattning.		

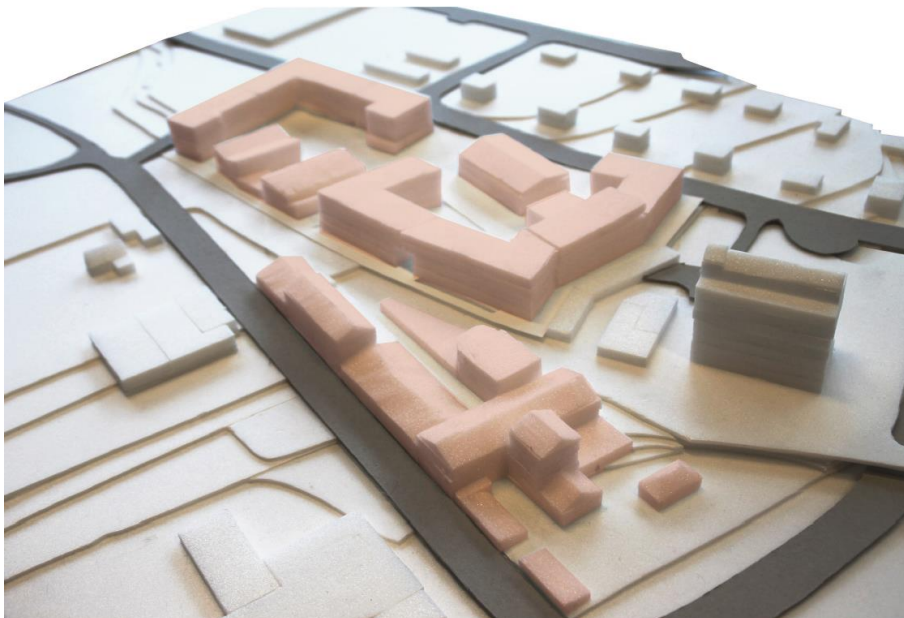
Beskrivning	<i>Förenlig med övriga kommunala och regionala planer</i>
Planens karaktäristiska egenskaper ska beaktas, särskilt planens förenig med andra planer?	
Beskrivning	Förenlig med övriga kommunala planer
I vilken utsträckning har planen betydelse för andra planers miljöpåverkan?	
Beskrivning	Ingen påverkan på, och förenlig med andra planers miljöpåverkan.
I vilken utsträckning har planen betydelse för genomförande av gemenskapens miljölagstiftning?	
Beskrivning	Neutral i förhållande till miljö kvalitetsnorm. Ingen påverkan på natura 2000 områden.
Motiverat ställningstagande	
Planens genomförande bedöms sammantaget inte medföra en betydande miljöpåverkan varför behovet av en miljöbedömning inte föreligger. Detta motiveras med: Planen endast möjliggör en ny användning av ett uttjänt industrikvarter för bostäder och centrumverksamhet i en befintlig miljö med blandad bebyggelse. Planen är förenlig med närliggande detaljplaner samt översiktliga och andra kommunala och regionala planer. Kulturvärden påverkas i positiv riktning genom att området och omgivningar ges en aktuell användning. Planen avser säkra omgivnings fortbestånd för framtiden genom att ge ekonomi och liv till området. Planområdets omgivning består av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse, som i dagsläget dock har få materiella värden och därför behöver stärkas genom bla detta planarbete, för att långsiktigt bestå. Omgivningar stärks som helhet, tex Spritfabrikens realiserbarhet och bevarande (med samma ägare). Industrispåret får en ny användning och mening. Kulturvärden påverkas också på positivt sätt genom nutida tillskott i den äldre miljön som i sin kontrast också understryker tiden, historiens och kulturens utveckling. Ovanstående ger, historisk kontinuitet, läsbarhet, identitet och miljö kvaliteter. Planen tillför boenden i området och staden. Komplettering av det stationsnära läget med bostäder stärker platsens och stadens sociala värden. Fastigheten ligger i en central del av staden i en komplex omgivning där det kan förekommer viss bullerproblematik, trafik, industriell verksamhet. Risker för människors hälsa eller för miljön beaktas, med hänsyn till omgivningen, och bedöms kunna hanteras inom ramen för planens utformning. Miljö kvalitetsnormerna riskerar inte att överskridas. Planområdet är helt idag exploaterad utan särskilda naturvärden. Med planens genomförande kommer planområdet få bättre kopplingar både mot centrum, övriga staden och naturområdet Abullahagen. Det är idag ont om plats för friyta och lek på tomten men en spännande urban miljö att upptäcka och lära sig i. Med planens genomförande kommer planområdet i sig självt bjuda på lekmiljöer inom ramen för den gemensamhetsanläggning som föreslås i kvarteret.	



Eslövs kommun

ÖSTRA DELEN KV ÖRNEN 4, PLANERADE BOSTÄDER

Risikanalys avseende farligt gods



Gaupa HB
2018-08-24

Göran Loman

Gaupa Hb

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Inledning	1
1.1	Syfte och avgränsningar	1
1.2	Utformning	3
2	Riskidentifiering	3
2.1	Stambanan	3
2.2	Kavli	4
2.3	Orkla Food	7
2.4	Bensinstationer	8
2.5	Fasanen 14	8
2.6	LJ Blästring	8
3	Beräkningsmodell	8
4	Normer	9
4.1	Definitioner	10
4.2	Farligt gods	11
4.3	Boverket, Bättre plats för arbete	13
4.4	Preliminär riskanalys Eslöv	13
4.5	Ytterligare värderingsprinciper	14
4.6	Ammoniak	15
5	Analyser	17
5.1	Stambanan	17
5.2	Kavli	20
5.3	Orkla Food	25
5.4	Bensinstationerna	25
6	Värdering	26
6.1	Åtgärder	26
6.2	Länsstyrelsens riktlinjer kring farlig gods	26
6.3	Skyddsavstånd kring industrierna	27
6.4	Ytterligare värderingsprinciper	27
6.5	Känslighetsanalys järnvägstransporter	28

Bilagor till riskanalysen**Bilaga 1 Beräkning av sannolikheter****Bilaga 2 Beräkning av konsekvenser**

Sammanfattning

Gamla Engson (Kv Örnen 4) rymmer idag en rad mindre och medelstora verksamheter, däribland reklam- och trycksaksproduktion, lätt industri och verkstäder. Byggnaderna på tomten är uppförda från 1945 och några decennier framåt, de utgör tillsammans en lågmäld men variationsrik industriarkitektur. Kommunen avser att utveckla området och i olika etapper uppföra bostadshus med flera våningar. Sammanlagd bostadsyta kommer att uppgå till cirka 13 000 kvadratmeter.

Området ligger mellan Ystadsvägen och Järnvägsgatan, cirka 130 meter från Södra stambanan där det förekommer transporter med farligt gods. I en tidigare riskinventering av Tyréns¹ har i närområdet identifierats två livsmedelsindustrier (Dr PersFood och Procordia Food, nu Kavli respektive Orkla Foods), Tor Ekstrands billackering samt tre bensinstationer som möjliga riskobjekt. I anslutning till området finns även en biltvätt. Tor Ekstrands billackering har sedan upphört, men på denna fastighet finns idag Eslövs Bilvård/Macapair. Inom området finns idag en blästringsanläggning. I föreliggande riskanalys är värderat huruvida bostädernas placering är lämplig, med hänsyn till de normer som föreligger.

För järnvägen har studerats olika olyckor med farligt gods (brandfarlig vätska, brandfarlig gas samt giftig gas). Länsstyrelsen har för markanvändning intill transportleder med farligt gods, anvisat olika vägledningar. Som en första vägledning medges exempelvis småhusbebyggelse intill 70 meter från en sådan transportled och flerbostadshus intill 150 meter. Kortare avstånd kan dock medges om det i en probabilistisk riskanalys² påvisas att samhällsriskerna respektive individriskerna inte överskrider vissa nivåer, och en deterministisk riskanalys³ påvisar att exempelvis olika skyddsåtgärder begränsar riskerna. I föreliggande riskanalys har detta påvisats. Samhällsriskerna och individriskerna är ungefär två tiopot-

¹ Tyréns, 2011. Översiktliga bedömningar av verksamheters omgivningspåverkan. Preliminär riskanalys Eslöv, öster om järnvägen.

² Vid en probabilistisk riskvärdering tas hänsyn både till de negativa konsekvenserna som en önskad händelse medför och till sannolikheten för att denna händelse skall inträffa.

³ En deterministisk riskvärdering utgår från vilka olyckshändelser som kan inträffa och vilka konsekvenser dessa får, men den beaktar inte sannolikheten av de olika händelserna.



Gaupa Hb

ser lägre än de riktlinjer som anges, därtill kommer att utbyggnaden kommer att skyddas av annan bebyggelse mot järnvägen.

Kavli gränsar intill det planerade bostadsområdet. Man hanterar begränsade mängder acetylen och etanol, samt ammoniak. Även vid en mycket allvarlig olycka med etanol, med brand som följd, är riskavståndet avseende dödsfall ganska begränsat, lägre än 25 meter enligt VTI:s ovan redovisade studie Helmersson (1994). Vid en allvarlig olycka med ammoniak vid en normal vädersituation skulle, letala halter av ammoniak (AEGL-3, tio minuters exponering) kunna uppkomma upp till 75 meter från utsläppet; vid en kritisk vädersituation med stabil skiktning kan letala halter nå upp till 275 meter från utsläppet. Sannolikheten för dessa händelser beräknas till 5×10^{-7} respektive $1,5 \times 10^{-7}$ per år.

Orkla ligger 400 meter från det planerade bostadsområdet, med 500 m till produktionsbyggnaderna. Enligt Tyréns riskanalys är 310 meter ett tillfyllest riskavstånd till bostäder. Risker till följd av verksamheten vid Orkla Food antas inte annat än ytterst marginellt påverka samhällsriskerna eller individrisken vid det planerade bostadsområdet.

Öster om de planerade bostäderna, vid Kvarngatan, finns två bensinstationer, Preem och Ingo, på ett avstånd om 50 respektive 75 meter. Bensinstationen ST1 ligger på den södra sidan av Trehäradsvägen, cirka 150 meter från bostäderna. De olika bensinstationerna har vardera två pumpar. Avstånden är tillfyllest för att vid en olycka med antändning av bensin, det inte ska föreligga någon risk vid den planerade bebyggelsen. Invid Preem finns även en biltvätt. Denna har tidigare haft klagomål på trafik kvällstid, men sedan öppettiderna minskats har klagomålen upphört.

Den tidigare verksamheten vid Tor Ekstrands Billackering (Fasanen 14) var så begränsad att Tyréns i sin riskanalys bedömde att något utredningsavstånd ej skulle krävas. Alltjämt sker i detta kvarter bilservice och bilvård (Eslövs bilvård, Macapair AB). Verksamheten beskrivs som bilvård, rekonditionering, tvättning och vaxning. Företaget Macapair hanterar för enstaka lackeringar av veteranbilar cirka 100 liter lösningsmedel årligen. Även den befintliga verksamheten vid Fasanen 14 är så begränsad att den inte bedöms utgöra någon konflikt med den planerade bebyggelsen.



Gaupa Hb

Inne i planområdet finns idag en blåstringsanläggning, denna verksamhet kommer att upphöra i samband med utbyggnaden av området.

Slutsatser

Stambanan

Den föreslagna placeringen med flerbostadshus vid ett avstånd om 130 meter från järnvägen innebär att en fördjupad riskvärdering skall utföras, som utgår från vilka olyckshändelser som kan inträffa och vilka konsekvenser dessa får. Dessa fördjupade analyser har visat att såväl individrisken som samhällsrisken ligger väl under nivån för acceptabel risk. Vid sidan av att jämföra med de beräknade absoluta risknivåerna, beskrivna som en sammanvägning av sannolikhet och konsekvens, och Länsstyrelsens förslag till riktlinjer finns fyra övergripande principer vid värdering av huruvida en risk är acceptabel eller om olika riskreducerande åtgärder bör övervägas.

I enlighet med rimlighetsprincipen diskuteras olika riskreducerande åtgärder. I enlighet med proportionalitetsprincipen är nyttan stor av att exploatera det aktuella området med goda kommunikationsmöjligheter. Den marginellt förhöjda risken från järnvägsolyckor med farligt gods berör inte tredje man, utan den som har nytta av etableringen – de boende; vilket är i enlighet med fördelningsprincipen. Avståndet är så pass stort att sannolikheten för katastrofer, med flera dödsfall, är mycket litet, lägre än 1×10^{-8} per år. Detta är i enlighet med principen om undvikande av katastrofer.

En fördubbling av transportvolymerna på järnvägen och en fördubbling av befolkningstätheten, leder var och en till en fördubbling av risknivån. Även om båda dessa avvikelser skulle uppkomma, med en fyrdubbling av risknivån som följd, ryms detta väl inom den marginal som föreligger till en acceptabel risknivå.

Bensinstationerna

Även vid en mycket allvarlig olycka med brandfarlig vätska, såsom bensin, är riskavståndet avseende dödsfall ganska begränsat, lägre än 25 meter enligt en studie av VTI. Bensinstationerna Preem och Ingo ligger på ett avstånd av 50 meter respektive 75 meter från de planerade bostäderna. Boverket rekommenderar dock 100 meter. Ett kortare



Gaupa Hb

avstånd kan motiveras av att det finns skyddande bebyggelse mot planområdet.

Kavli

För etanol är det vid leverans när transporten passerar intill planområdet, som en olycka med antändning skulle kunna leda till letala förhållanden inom planområdet (riskavståndet är 25 meter).

För Kavli skulle en olycka med ammoniak vid stabil skiktning och vind från nordöst kunna medföra en situation med letalt höga gaskoncentrationer inom planområdet, sannolikheten för detta är dock, enligt beräkningar av Tyréns, mycket låg och motsvarar en händelse per sju miljoner år. Den låga sannolikheten innebär att risknivån hamnar inom vad som kan definieras som acceptabel risk. Trots detta, bör undersökas möjligheter att ytterligare reducera risken.

För att begränsa risken föreslås att planområdet disponeras så att människor inte varaktigt uppehåller sig i den nordöstra delen. Vidare föreslås åtgärder, som begränsar spridningen av utrunnen etanol och skyddar mot strålningsvärme.

Orkla Food

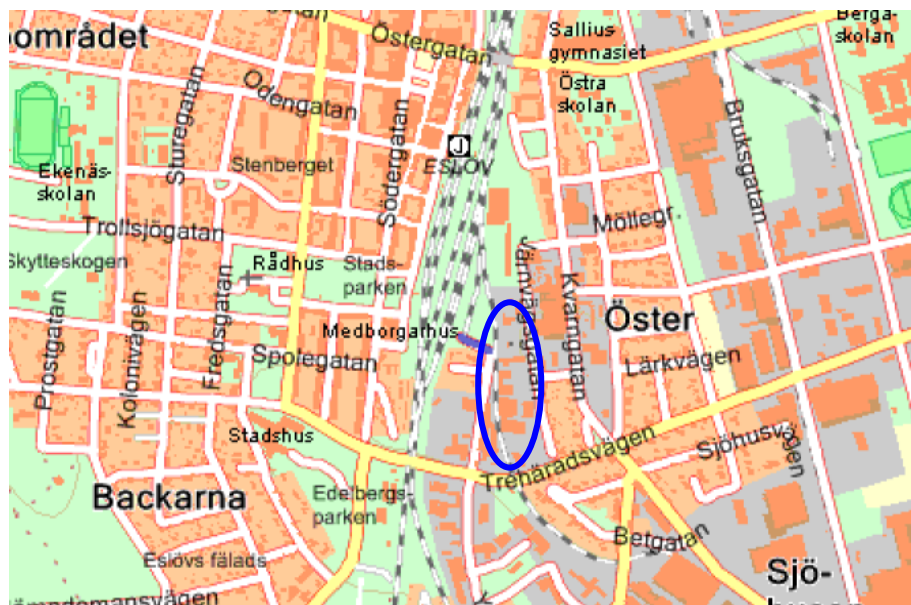
Den planerade bebyggelsen ligger på ett avstånd av 500 meter från fabrikslokalerna. Enligt en riskanalys av Tyréns är detta tillfyllest. Risker till följd av verksamheten vid Orkla Food antas således inte annat än ytterst marginellt påverka samhällsriskerna eller individriskerna vid det planerade bostadsområdet.



1 Inledning

Gamla Engson (kv Örnen 4) rymmer idag en rad mindre och medelstora verksamheter, däribland reklam- och trycksaksproduktion, lätt industri och verkstäder. Byggnaderna på tomten är uppförda från 1945 och några decennier framåt, de utgör tillsammans en lågmäld men variationsrik industriarkitektur. Kommunen avser att utveckla området väster om Järnvägsgränden och i olika etapper uppföra bostadshus med flera våningar.

Eslövs kommun har låtit Tyréns göra en preliminär riskanalys för området öster om järnvägen⁴, med en översiktlig bedömning av förekommande verksamheters omgivningspåverkan. Den studien har tagits som utgångspunkt för en djupare riskinventering.



Figur 1.1 Kv Örnen i centrala Eslöv.

1.1 Syfte och avgränsningar

Föreliggande riskanalys syftar till att visa huruvida bostadsbebyggelse är lämpligt i detta område, av hänsyn till haverier och olyckor med farligt gods längs dels järnvägen dels intilliggande industrier. Analysen innefattar även värdering av olika riskreducerande åtgärder.

⁴ Tyréns AB, 2011. Översiktliga bedömningar av verksamheters omgivningspåverkan. Preliminär riskanalys Eslöv, öster om järnvägen.





Figur 1.2 Förslag till bebyggelse i östra delen av kv Örn 4.

Såsom anges i Tyréns preliminära riskanalys för kommunen⁵ avses med risk en sammanvägning av frekvens och konsekvens för akuta hastigt utvecklade skadehändelser där människor kan tänkas omkomma. I enlighet med den riskanalysen har i föreliggande analys arbetet avgränsats till att omfatta sådana bränder, explosioner och utsläpp av kemikalier där människor kan komma att omkomma.

Primärt har för stambanan beaktats de nuvarande trafikflödena längs järnvägen. I en känslighetsanalys beskrivs dock konsekvenserna av ökade trafikflöden.

⁵ Tyréns, 2011. Översiktliga bedömningar av verksamheters omgivningspåverkan. Preliminär riskanalys Eslöv, öster om järnvägen.



För analys av haverier med farligt gods har tillämpats de riktlinjer som Länsstyrelsen redovisat för riskhänsyn i samhällsplaneringen samt de direktiv som diskuterats i Tyréns rapport.

1.2 Utformning

I Figur 1.2 redovisas planområdet. Utbyggnaden planeras att ske i etapper. Sammanlagd bostadsyta kommer att uppgå till cirka 13 000 kvadratmeter.

2 Riskidentifiering

2.1 Stambanan

Längs stambanan går idag cirka 150 persontåg och 60 godståg per dygn. Räddningsverket har gjort en översiktlig sammanställning av transporter av olika klasser av farligt gods.⁶ Enligt Räddningsverkets sammanställning transporterades under tre månader bland annat 18 000–30 000 ton kondenserade gaser och 11 000–21 000 ton brandfarliga vätskor. Vid en urspärningsolycka är det sällan som delar av tåget lämnar banområdet, även om det förekommer. Vid olyckor med brandfarliga vätskor och giftiga eller brandfarliga gaser kan dock uppkomma en allvarlig situation utanför banområdet. Föreliggande riskanalys omfattar därför olyckor med dessa typer av ämnen. I en senare studie finns sammanställt flödena av farligt gods under en enskild månad, september 2006. För gaser uppgick volymerna till 3 180–9 170 och för brandfarliga vätskor till 0–8 700 ton, vilket skulle vara något lägre volymer än vid den tidigare studien. Eftersom studien från 1997 omfattar tre månader, och inte bara en, samt att volymerna då var något högre, har den studien använts i föreliggande analys.

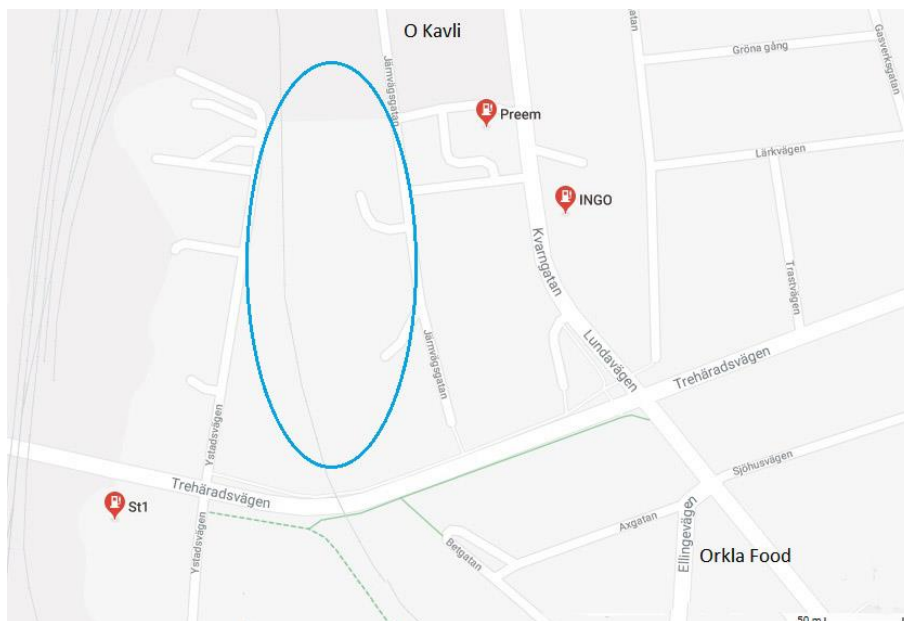
I analysen har antagits att det under ett år transporteras fyra gånger så mycket som det ovan angivna medianvärdet för tremånadersperioden. I Tabell 2.1 redovisas dessa volymer, samt den uppskattade årsvolymen och genomsnittligt antal vagnar per dygn. Vidare har antagits att hälften av de brandfarliga vätskorna utgörs av mycket brandfarliga, såsom bensin, restande har antagits vara eldningsolja. Av gaserna har antagits att hälften är giftiga gaser såsom ammoniak och hälften brandfarliga såsom propan.

⁶ Räddningsverket, 1997. Flödet av farligt gods på järnväg. FoU rapport.



Tabell 2.1 Transportvolymen av olika klasser av farligt gods; dels uppmätt under en tre-månadersperiod, dels de i denna studie antagna årsvolymen och genomsnittligt antal vagnar per dygn.

	Nettoton, sep-nov	Uppskattat årston	Vagnar/dygn
RID2 Gaser	18 000–30 000 ton	96 000 ton	10 vagnar
RID3 Brandfarliga vätskor	11 000–21 000 ton	64 000 ton	7 vagnar



Figur 2.1 Kavli, Orkla samt närliggande bensinstationer. Ellipsen markerar planområdet.

2.2 Kavli

Kavli gränsar i nord-nordöst till det planerade bostadsområdet. Vid anläggningen sker tillverkning och blandning av ättiksprit, ättiksyra, vinäger, senap, ketchup, sojasåser, olika såser, majonnäs, dressingar och ogräsättika samt fyllning av soya och olja.

Enligt beslut av Miljöprövningsdelegationen har bolaget tillstånd för en produktion av högst 30 000 ton livsmedel,⁷ i dagsläget uppgår produktionen till ungefär hälften av detta men bolaget har påbörjat en tillstånds-

⁷ Länsstyrelsen i Skåne län, 2002. Tillstånd enligt miljöbalken. Beslut 2002-05-16.



process för att kunna öka produktionen till 35 000 ton.⁸ Med nu aktuellt tillstånd föreligger ett antal särskilda villkor. Två av dessa villkor rör uppkomst av lukt respektive buller från verksamheten. För lukt anges att om olägenhet skulle uppstå till följd av verksamheten, skall bolaget vidta åtgärder så att dessa olägenheter upphör. Enligt samrådsunderlaget för den utökade verksamheten har bolaget fått klagomål på lukt vid ett tillfälle under år 2014. Kontakt togs med tillsynsmyndigheten kring detta men man kunde inte identifiera någon källa till lukten eller om det var verksamheten vid Kavli som orsakade lukten. För buller anges i tillståndet att detta skall begränsas så att ljudnivån vid närmsta bostad inte överstiger 50 dBA dagtid, 40 dBA nattetid och 45 dBA övrig tid.

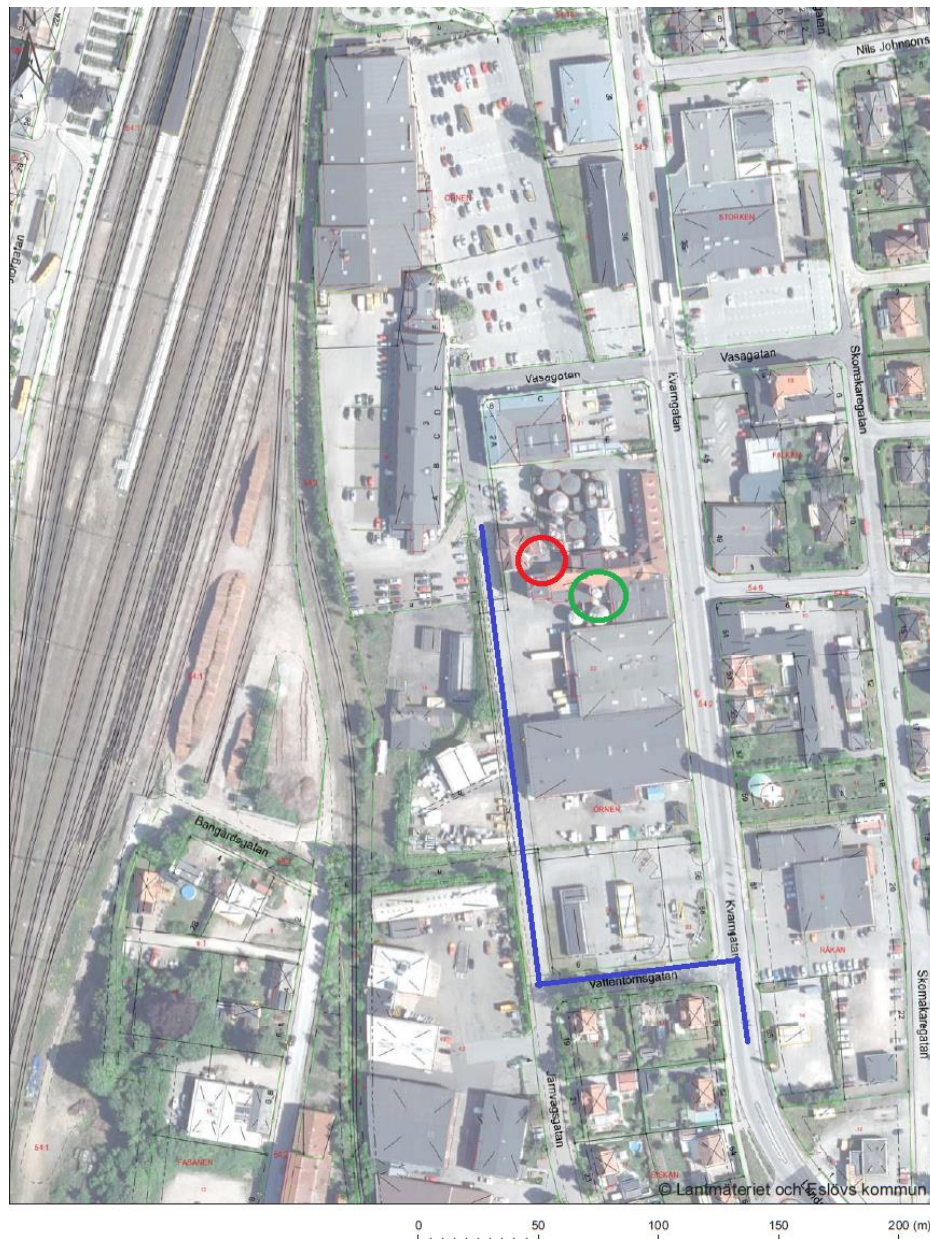
Vid företaget hanteras brandfarliga och explosiv varor. Man har tillstånd för förvaring av 105 liter acetylen, 103 000 liter etanol (klass 2a) samt 540 liter vätskor klass 1. Enligt Sprängämnesinspektionens föreskrifter (SÄIFS 2000:2) om hantering av brandfarliga vätskor skall man till bostäder ha ett skyddsavstånd av 50 meter. Sammanlagt hanterar man över året omkring 300 m³ etanol. Hanteringen av etanol sker centralt i området, se Figur 2.2 och Figur 2.3. Leverans av etanol sker någon gång per månad med tankbilar (25 ton) via Kvarngatan, Vattentornsgatan och Järnvägsgatan. Enligt en pågående ansökan från Kavli kan mängden kolväten som hanteras komma att öka, härvid skulle även transporterna öka något.

Vidare används cirka 3 ton ammoniak i en kylanläggning. Kylanläggningen finns centralt i området, det av ammoniaken kylda vattnet används sedan som kylmedium i olika processer och distribueras inom anläggningen. För såväl etanolen som ammoniaken skapar kringliggande byggnader inom området ett skydd för omgivande bostäder och verksamheter (se Figur 2.2 och Figur 2.3). Avståndet från ammoniakanläggningen till planområdet är cirka etthundra meter.

I praktiken sker ingen förbrukning av ammoniaken, således ej heller några leveranser.

⁸ Sweco, 2018. O. Kavli Ansökan om tillstånd enligt Miljöbalken, samrådsunderlag.





Figur 2.2 Leveransväg för etanol; den röda cirkeln markerar var etanolen hanteras, den gröna var ammoniaken hanteras.





Figur 2.3 Centralt i bilden syns anläggningarna där ammoniak och etanol hanteras. Av bilden framgår hur dessa anläggningar är väl skyddade och kringliggande bebyggelse bidrar till att begränsa en spridning.

2.3 Orkla Food

Orkla Food ligger cirka 400 meter sydöst om det planerade bostadsområdet, avståndet till Orkla Foods fabrikslokaler är cirka 500 meter. Mellan Orkla Food och den planerade bebyggelsen finns bostadsbebyggelse. Vid anläggningen tillverkas konserverade, frysta och torkade livsmedel av huvudsak potatis-, gurk-, rödbets-, kött och frysta grönsaksråvaror. Vid anläggningen hanteras ammoniak.

Enligt beslut av Länsstyrelsen har bolaget tillstånd enligt miljöskyddslagen till livsmedelproduktion⁹. Tillståndet omfattar ett årligt högsta råvaruintag av 145 000 ton potatis, 15 000 ton rödbetor, 20 000 ton gurka samt en produktion om 30 000 ton färdigmat. Med detta tillstånd föreligger ett antal särskilda villkor, bland annat anges att bolaget skall i samråd med tillsynsmyndigheten vidta bullerdämpande åtgärder som medför att bolagets bidrag till den ekvivalenta ljudnivån som riktvärde vid närmaste bo-

⁹ Länsstyrelsen i Skåne län, 1998. Tillstånd enligt miljöskyddslagen. Beslut 1998-03-12.



städer inte överstiger 55 dBA dagtid, 50 dBA kvällstid och 45 dBA nattetid.

2.4 Bensinstationer

Vid Kvarngatan, öster om den planerade bostäderna finns två bensinstationer, Preem och Ingo, på ett avstånd om 50 meter respektive 75 meter. ST1 har en automatstation på den södra sidan av Trehäradsvägen, cirka 150 meter sydöst om de planerade bostäderna. Till dessa stationer sker uppskattningsvis vid något tillfälle per vecka leverans av drivmedel.

Invid Preem finns även en biltvätt. Denna har tidigare haft klagomål på trafik kvällstid, men sedan öppettiderna minskats har klagomålen upphört.

2.5 Fasanen 14

Tor Ekstrands Billackering utförde tidigare billackering vid fastigheten Fasanen 14. Verksamhet var dock så begränsad att Tyréns i sin riskanalys bedömde att något utredningsavstånd ej skulle krävas. Alltjämt sker i detta kvarter bilservice och bilvård (Eslövs bilvård, Macapair AB). Verksamheten beskrivs som bilvård, rekonditionering, tvättning och vaxning. Företaget Macapair hanterar för enstaka lackeringar av veteranbilar cirka 100 liter lösningsmedel årligen. Även den befintliga verksamheten vid Fasanen 14 är så begränsad att den inte bedöms utgöra någon konflikt med den planerade bebyggelsen.

2.6 LJ Blästring

Inne i planområdet driver LJ Blästring en blästringsanläggning. Denna verksamhet kommer att upphöra i samband med utbyggnaden av området.

3 Beräkningsmodell

Analyserna av risknivåer kring järnvägen är gjorda med så kallade olycksträd och händelseträd. I olycksträd beräknas sannolikheten för olika olyckor, för järnvägen baserat på uppgifter om banstandard, trafikering och transportvolym. Beräkning av sannolikhet för ett haveri är gjort för en 300 meter lång järnvägssträcka. De parametrar som beskriver sannolikheten för urspårningar och frigöring av farligt gods, är enligt Fredén¹⁰, utarbetade inom ramen för ett VTI-projekt (Väg och transportforskningsinstitutet) i samarbete med bland annat Räddningsverket, SJ, Banverket,

¹⁰ Fredén, 1994. Om sannolikhet för järnvägsolyckor med farligt gods. VTI rapport 387:2.



VTI och Vägverket. I händelsetråd beräknas konsekvenserna av olika olyckor. Denna del av analysen beaktar förloppen vid olika olyckor. Exempelvis hur mycket farligt gods frigörs, vilken vädersituation råder, sker antändning (hur) etc. De parametrar som används vid denna analys är bland annat hämtade från Helmersson¹¹.

Den modell som beskrivs i VTI-projektet omfattar olyckor med nedanstående typer av kemikalier:

- Giftig kondenserad gas (ammoniak)
- Brandfarlig kondenserad gas (propan)
- Mycket brandfarlig vätska (bensin)
- Brandfarlig vätska (eldningsolja)
- Giftigt ämne (fenol)
- Starkt frätande ämne (svavelsyra)

I Helmerssons rapport anges vilket riskavstånd för dödsfall som föreligger vid olika typer av haverier. Vid ett haveri föreligger risk för att en person omkommer om han befinner sig på kortare avstånd till järnvägen än riskavståndet. Eftersom det dock inte är hela den 300 meter långa sträckan där dödsfall skulle förekomma vid en enskild olycka, har sannolikheten för att en person omkommer som befinner sig inom riskavståndet beräknats som kvoten av detta avstånd och 300 meter, multiplicerat med två. Om exempelvis vid en olycka riskavståndet är 75 meter, har antagits att en person som befinner sig inom detta avstånd *kan* omkomma; sannolikheten för att han omkommer vid olyckan beräknas till 50 % ($75 \div 300 \times 2$). I bilaga 1 och 2 redogörs mer utförligt för hur sannolikheter för olyckor med farligt gods beräknats, och konsekvenserna av dessa olyckor.

4 Normer

”Vilken risk är acceptabel?” är en enkel fråga. Ett vanligt svar är att risken skall vara så låg som möjligt, eller att man inte skall acceptera någon risk över huvudtaget. I praktiken måste man dock ha en mer nyanserad syn på detta. Trots att risker och riskacceptans ofta är föremål för diskussion i samhällsplaneringen, finns få uttalanden om vilka risknivåer som kan accepteras. Ej heller finns några fastlagda nationella normer för vad som är acceptabel risk.

¹¹ Helmersson, 1994. Konsekvensanalys av olika olycksscenarier vid transport av farligt gods på väg och järnväg. VTI rapport 387:4.



4.1 Definitioner

En riskanalys är enligt ovan ett sätt att beskriva och värdera sannolikheten för och konsekvenserna av olika allvarliga händelser. Med termen risk avses i detta sammanhang produkten av sannolikheten för en olycka och olyckans konsekvens.

Sannolikheten för en olycka kan anges som antalet förväntade händelser per år, det vill säga den statistiska sannolikheten för att en olycka skall inträffa under ett enskilt år. En sannolikhet per år om 0,01 (10^{-2}) innebär att det är en procents sannolikhet att olyckan skall inträffa under ett år. Ett annat, inte helt korrekt, sätt är att ange att denna olycka förväntas inträffa en gång per etthundra år (detta sätt att ange ger ibland en bättre förståelse för sannolikheten, men det är inte korrekt eftersom det förutsätter att inget övrigt i samhället ändras under de etthundra åren).

Konsekvensen av en olycka kan exempelvis anges som volymen av utsläppta kemikalier, antalet skadade eller omkomna personer, kostnaden för egendomsskador eller kostnader för miljösanering. I föreliggande studie avseende säkerhet vid det planerade bostadsområdet, har studerats risknivån med avseende på dödsfall. Detta är även det mått som används allmänt och som kan ses som normerande i riskhänseende.

I samhällsplaneringen definieras således risk som en sammanvägning av hur ofta en skada bedöms kunna uppkomma och skadans omfattning:

$$\text{Risk} = \text{Sannolikhet} \times \text{Konsekvens}$$

Detta betraktningssätt innebär att en skadehändelse som beräknas ske med en sannolikhet motsvarande en händelse per etthundra år och då leder till tio dödsfall ($0,01 \times 10 = 0,1$), har samma riskvärde som en händelse som innebär ett dödsfall per tio år ($0,1 \times 1 = 0,1$). I riskanalyser arbetas med två begrepp – individrisk och samhällsrisk (även kallat kollektiv risk). Individrisken är risken för att en viss människa skall skadas eller dödas. Samhällsrisk innebär den sammanlagda risken för alla personer som utsätts för en risk, även om detta bara sker vid enstaka tillfällen. Samhällsrisk innebär således risken för att någon eller några människor, ”vilka som helst”, skall omkomma eller skadas.



4.2 Farligt gods

Länsstyrelsen i Skåne har tagit fram riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen¹², vid bebyggelse intill järnväg. Riktlinjerna är utformade som tre så kallade vägledningar.

4.2.1 Vägledningar

Den första vägledningen enligt Länsstyrelsens riktlinjer baseras enbart på skyddsavstånd. Denna vägledning skall klargöra vid vilka avstånd från som farligt gods inte utgör något problem i planeringssituationen. I situationer där dessa skyddsavstånd kan innehållas, är risknivån acceptabel och inga ytterligare analyser eller åtgärder erfordras (se Figur 4.1). Om skyddsavstånden inte kan innehållas, skall göras en fördjupad värdering.

Enligt denna första vägledning skall eftersträvas ett bebyggelsefritt område inom 30 meter från en transportled. Inom denna zon kan dock finnas parkering, trafikanläggningar, odling, friluftsområde såsom motionsspår och olika tekniska anläggningar som inte kan orsaka skada på eventuellt avåkande fordon.

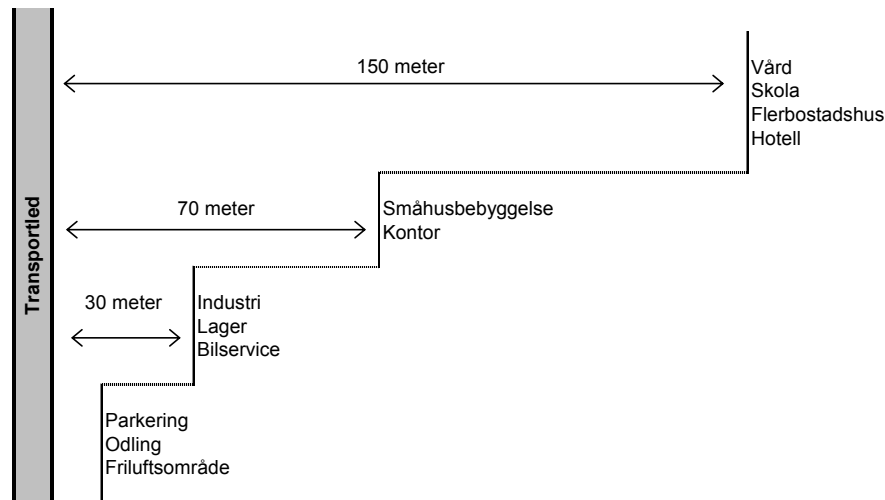
I en zon mellan 30 och 70 meter från transportleden bör markanvändningen utformas så att få personer uppehåller sig i området och där personer alltid är i vaket tillstånd. Exempel på tillkommande markanvändning i denna zon är sällanköpshandel, industri, bilservice, lager (utan betydande handel), tekniska anläggningar och parkering.

I en zon mellan 70 och 150 meter kan de flesta typer av markanvändning förläggas utan särskilda åtgärder eller analyser; undantaget är sådan markanvändning som innefattar många eller utsatta personer. Exempel på tillkommande markanvändning är småhusbebyggelse, övrig handel, kontor i ett plan (dock ej hotell), lager (även med betydande handel), idrotts- och sportanläggningar (utan betydande åskådarplats), centrum och kultur.

Vid avstånd överstigande 150 meter från en farligt gods-led kan övriga typer av markanvändning förläggas utan särskilda åtgärder eller analyser. Exempel på tillkommande markanvändning är flerbostadshus, kontor i flera plan, hotell, vård, skola samt idrotts- och sportanläggningar med betydande åskådarplats.

¹² Länsstyrelsen i Skåne län, 2007. Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen.





Figur 4.1 Skiss över skyddsavstånd enligt den första vägledningen.

Den andra vägledningen baseras på ett deterministiskt kriterium avseende individrisk. En deterministisk riskvärdering utgår från vilka olyckshändelser som kan inträffa och vilka konsekvenser dessa får. Man kan här exempelvis analysera den värsta tänkbara händelsen eller någon form av dimensionerande olyckshändelse. Fördelen med en deterministisk analys är att den är ganska enkel att genomföra. En nackdel är att den inte beaktar händelsernas sannolikhet, vilket innebär att man ofta överskattar risknivåerna, i synnerhet om analysen avser värsta tänkbara händelse. Avsikten med vägledningen är att med en enkel riskanalys kunna avgöra om riskreducerande åtgärder krävs eller inte. Vägledningen är tänkt att användas i situationer där mindre avvikelser görs från rekommenderade avstånd enligt vägledning 1.

Den tredje vägledningen baseras på probabilistiska kriterier avseende individrisk. Vid en probabilistisk riskvärdering tas hänsyn både till de negativa konsekvenserna som en oönskad händelse medför och sannolikheten för att denna händelse skall inträffa. Vägledningen skall användas i situationer där större avvikelser görs från rekommenderade avstånd enligt vägledning 1. Avsikten med vägledningen är att en mer avancerad riskanalys skall visa att en kombination av åtgärder och aktiv utformning, ger tillräcklig säkerhet.

4.2.2 Avsteg från vägledningarna

Avstånd från de skyddsavstånd som anges i vägledning 1 kan medges om åtgärder eller platsens förutsättningar medger att ett sådant avsteg är



lämpligt. I föreliggande utformning avser man att uppföra flerplansbostäder på ett avstånd av 130 meter från järnvägen. För att ett sådant avsteg skall medges krävs enligt länsstyrelsernas riktlinjer att följande kriterier uppfylls:

- Att en probabilistisk riskanalys (som beaktar sannolikheten) kan påvisa att individrisken understiger 10^{-7} per år.
- Att en probabilistisk riskanalys kan påvisa att samhällsrisken understiger 10^{-5} per år där $N=1$, och understiger 10^{-7} per år där $N=100$.
- Att en deterministisk analys kan påvisa att tillskottet av oönskade händelser reduceras eller elimineras av förhållandena på platsen eller efter vidtagna åtgärder.

4.3 Boverket, Bättre plats för arbete

Tidigare tillämpades ofta skyddsavstånd definierade i en äldre rapport av Boverket, Bättre plats för arbete¹³. Dessa skyddsavstånd beaktar inte bara risker till följd av brand eller explosioner, utan även andra former av störningar (såsom luftföroreningar, ljud, lukt och damning). De angivna avstånden kommenteras nedan.

Av de studerade riskkällorna klassas Orkla Food och Kavli som livsmedelsindustri. Som schablon anges i rapporten 50–1 500 meter som skyddsavstånd för bostäder vid livsmedelsindustri, där det längsta avståndet avser industri med bearbetning av slakteriprodukter eller animaliskt avfall. För ”grönsaksfabrik” anges 400 meter. Avståndet baseras främst på ljudutbredning.

I rapporten anges för bensinstationer ett skyddsavstånd om 100 meter.

4.4 Preliminär riskanalys Eslöv

I den preliminära riskanalys¹⁴ som Tyréns upprättat åt kommunen diskuteras olika utredningsavstånd, som anger avstånd till olika zoner. Inom zon 1, där det definitivt föreligger en störning, kan tillåtas samma verksamhet som källan. I en zon 2, där enligt beskrivningen de flesta skulle känna sig störda, kan tillåtas mindre känslig bebyggelse, såsom kontor, hotell, handel och centrum. I en zon 3, där få blir störda, kan även tillåtas normalkänslig

¹³ Boverket, 1995. Bättre plats för arbete. Allmänna råd 1995:5.

¹⁴ Tyréns AB, 2011. Översiktliga bedömningar av verksamheters omgivningspåverkan. Preliminär riskanalys Eslöv, öster om järnvägen.



bebyggelse såsom bostäder. I zon 4, där det ej föreligger någon störning, kan tillåtas känslig bebyggelse som vård, skola/utbildning och idrottsverksamhet.

Vad avser risker, har som kriterier för de olika utredningsavstånden används individriskmått¹⁵ 10^{-5} , 10^{-6} och 10^{-7} . Där individrisken är lägre än 10^{-7} per år, kan således även känslig bebyggelse tillåtas. Där den är lägre än 10^{-6} kan bostäder tillåtas.

4.5 Ytterligare värderingsprinciper

Vid sidan av att jämföra med de beräknade absoluta risknivåerna, beskrivna som en sammanvägning av sannolikhet och konsekvens, och Länsstyrelsens förslag till riktlinjer finns fyra övergripande principer vid värdering av huruvida en risk är acceptabel eller om olika riskreducerande åtgärder bör övervägas.

Dessa principer är:

- Rimlighetsprincipen
- Proportionalitetsprincipen
- Fördelningsprincipen
- Principen om undvikande av katastrofer

Rimlighetsprincipen

Rimlighetsprincipen innebär att en verksamhet inte bör medföra risker som med rimliga medel kan undvikas. Även om riskerna från en verksamhet skulle vara acceptabel enligt de normer som diskuterats ovan, bör alltid övervägas huruvida det finns ytterligare åtgärder som kan reducera riskerna.

Proportionalitetsprincipen

Proportionalitetsprincipen innebär att de totala riskerna som en verksamhet medför, inte bör vara oproportionerligt stora i förhållande till de fördelar som verksamheten innebär. Detta leder således till att man kan acceptera högre risker för en verksamhet där nyttan är stor, än för en verksamhet där nyttan är mer begränsad.

¹⁵ Individriskmättet avser sannolikheten, per år, för en enskild person att omkomma.



Fördelningsprincipen

Fördelningsprincipen innebär att riskerna inom samhället bör vara skäligt fördelade i relation till de fördelar som olika verksamheter medför. Detta innebär exempelvis att den som har nytta av en verksamhet, även skall ta en större del av riskerna.

Principen om undvikande av katastrofer

Principen om undvikande av katastrofer innebär att man hellre bör realisera en viss sammanlagd risknivå genom olyckor med en högre sannolikhet men lägre konsekvens, än genom olyckor med en lägre sannolikhet men allvarigare konsekvens.

4.6 Ammoniak

Ammoniak uppträder i form av färglös gas eller kondenserad vätska, den har en starkt stickande lukt. Gasen ammoniak är lättare än luft och kan vid ett utsläpp stiga uppåt. Vid utsläpp av kondenserad trycksatt ammoniak bildas en aerosol av små vätskedroppar, som beter sig som en tung gas och sprids längs marken, till dess att vätskedropparna avdunstat och ammoniaken övergått till gas.

Räddningsverket har i en rapport¹⁶ beskrivit olika konsekvenser för människan, som exponering för ammoniak kan medföra. ”Redan vid låga koncentrationer (50–100 ppm) och kort exponeringstid (mindre än 5 minuter) kan ammoniakgas irritera luftvägar och ögon. Inandning i låga koncentrationer ger hosta och sveda i luftvägar. Vid exponering av ammoniakgas i måttliga koncentrationer (100–1 000 ppm) utgörs den största risken av svårigheter att hålla ögonen öppna, vilket gör det lätt att förlora orienteringen. Vid dessa koncentrationer uppstår sällan eller aldrig bestående skador. Höga koncentrationer (mer än 1 000 ppm) kan ge frätskador på slemhinnor, ögon och hud vid längre exponering. Kramp i andningsorganen kan utlösas, vilket ger upphov till andnöd. Kraftig exponering kan medföra lungödem. Medvetlöshet kan utlösas och även långtidsskador i form av försämrad syn, blindhet eller nedsatt funktion av andningsorgan. I värsta fall kan dödsfall inträffa.

USA:s Naturvårdsverk (Environmental Protection Agency, EPA) har för ett flertal luftföroreningar definierat tröskelnivåer för när olika konsekvenser för människor (störningar/skador) kan uppkomma,

¹⁶ Det Norske Veritas, 20110. Vägledning för riskbedömning av kyl- och frysanläggningar med ammoniak. Räddningsverket.



beroende på hur varaktig en exponering är. Dessa nivåer kallas AEGL, Acute Exposure Guideline Levels.¹⁷

AEGL-1 avser en halt vid vilken människor kan uppleva märkbart obehag, irritation.

AEGL-2 avser en halt där irreversibla eller annan allvarlig, långvarig skadlig hälsoeffekt kan uppkomma

AEGL-3 avser en halt då livshotande hälsoeffekter eller dödsfall kan uppstå för.

Vid dessa tröskelnivåer beaktas även hur långvarig en exponering är; 10 minuter, 30 minuter, en timme, fyra timmar eller åtta timmar, se Tabell 4.1. I föreliggande riskanalys för kv. Örnen har även använts en riskutredning utförd av Tyréns rörande Kavlis hantering av ammoniak. I den utredningen beskrivs olika skadekriterier kring ammoniak, se Tabell 4.2.

Tabell 4.1. AEGL-nivåer för ammoniak.

Exponering	10 minuter	30 minuter	1 timme	4 timmar	8 timmar
AEGL-1	220 ppm	30 ppm	30 ppm	30 ppm	30 ppm
AEGL-2	220 ppm	220 ppm	160 ppm	110 ppm	110 ppm
AEGL-3	2 700 ppm	1 600 ppm	1 100 ppm	550 ppm	390 ppm

¹⁷ Committee on Toxicology, 2007. Acute Exposure Guideline Levels, for Selected Airborne Chemicals. National Academy of Science.



Tabell 4.2 Skadeverkan av ammoniak vid olika koncentrationer och exponeringar (efter Tyréns).

Koncentration	Skadeverkan
50 ppm	Lukten av ammoniak är mycket påtaglig. Den högsta tillåtna koncentrationen för att arbeta en hel arbetsdag (8 timmar).
100 ppm	Besvärande att vistas i utan andningsskydd, viss ögonirritation. Ingen skadlig verkan på friska personer.
400–700 ppm	Omedelbar irritation i ögon, näsa och andningsorgan. 1 timmes exponering orsakar vanligen ingen allvarlig påverkan.
1 700 ppm	Hosta, kramp och svåra irritationer i näsa, ögon och andningsorgan. ½ timmes exponering kan leda till svåra skador.
2 000–5 000 ppm	Krampaktig hostning och svåra ögonirritationer. Även kortare exponering kan leda till dödsfall.
5 000–10 000 ppm	Förlamning och kvävning. Våldigt snabbt dödande vid exponering.

5 Analyser

5.1 Stambanan

5.1.1 Sannolikheter

I Tabell 5.1 är angivet de beräknade sannolikheterna för olika järnvägsolyckor längs en sträcka av 300 meter förbi planområdet samt en kvantifiering beskrivning av vilka konsekvenser som kan uppkomma för tredje man. I Bilaga 1 redovisas beräkningsgången mer utförligt.

Tabell 5.1 Sannolikhet och "värsta konsekvens" av urspårningsolyckor samt av olika olyckor där farligt gods frigörs, längs en kilometer av järnvägen.

Olycka	Sannolikhet	"År per händelse"	Värsta konsekvens
Urspårning	$1,5 \times 10^{-3}$ (0,0015)	700	Enstaka dödsfall
Mycket brandfarlig vätska, bensin	2×10^{-6} (0,000002)	500 000	Enstaka dödsfall
Giftig gas, ammoniak	2×10^{-7} (0,0000002)	5 000 000	Fler än tiotal dödsfall
Brandfarlig gas, propan	2×10^{-7} (0,0000002)	5 000 000	Tiotal dödsfall



Sannolikheten för en urspårning beräknas till $1,5 \times 10^{-3}$ (0,0015) per år; detta motsvarar en händelse per cirka sjuhundra år, se Tabell 5.1. Sannolikhet för olycka där det frigörs sådant farligt gods som kan leda till dödsfall (mycket brandfarlig vätska eller gas), beräknas till 2×10^{-6} (0,000002) per år; detta motsvarar en händelse per cirka femhundra tusen år. Till absolut allra största delen utgörs denna andel av haverier där mycket brandfarlig vätska frigörs. Sannolikheten för ett haveri där giftig eller brandfarlig gas frigörs beräknas till 4×10^{-7} (0,0000004) per år; motsvarande en händelse per 2,5 miljoner år.

De i tabellen beskrivna konsekvenserna avser en form av värsta händelse enligt den ovan angivna VTI-studien; normalt, även vid haverier med farligt gods, inträffar inga dödsfall. Naturligtvis kan det under ytterst olyckliga omständigheter uppkomma än mer allvarliga konsekvenser. Sannolikheten för sådana händelser är dock så liten att de endast marginellt påverkar den totala risknivån.

5.1.2 Samhällsrisk

Nedan redovisas de beräknade risknivåerna generellt i området längs järnvägen, således inte enbart inom det möjliga bostadsområdet. De primära beräkningarna har inte heller beaktat några särskilda skyddsåtgärder. I Bilaga 2 redovisas mer utförligt hur konsekvenserna av studerade olyckor beräknats.

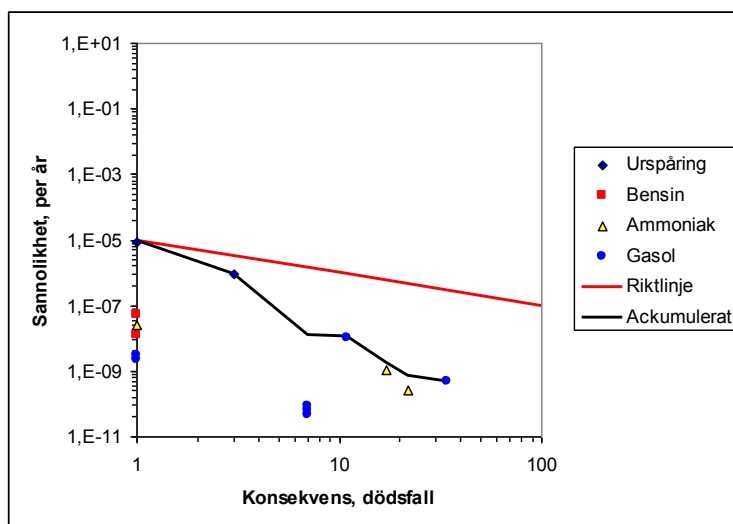
Figur 5.1 visar beräknade risknivåer (sannolikhet och konsekvens) för de studerade enskilda olyckorna med farligt gods där dödsfall inträffar. För varje typ av olycka, exempelvis haveri med giftig gas, har studerats ett flertal olika scenarier. I figuren visas även den enligt Länsstyrelsens riktlinjer föreslagna gränsen för acceptabel risk.

Högst *risknivå*, med hänsyn till en sammanvägning av sannolikhet och konsekvens, föreligger vid en urspårning utan farligt gods. Störst risknivå vid olyckor med farligt gods föreligger vid en olycka där mycket brandfarlig vätska antänds. Störst *antal dödsfall* (flera tiotal) beräknas för en olycka med gasol. Sannolikheten för en sådan olycka är dock ytterst liten, 1×10^{-9} .

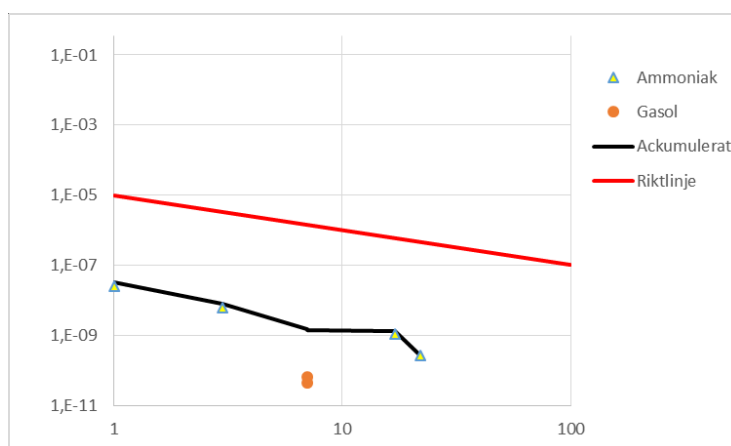
För farligt gods är den ackumulerade risknivån sådan att den hamnar under den undre gränsen för acceptabel risk, således skulle generellt dessa risknivåer vara sådana att de kan accepteras. Urspårningsolyckor innebär dock att risknivån, utan åtgärder, tangerar den nivå där risken kan anses vara för stor.



Avståndet från järnvägen till planområdet överstiger 100 meter. I en förnyad analys har slopats sådana olyckor där riskavståndet är mindre än 100 meter, se Figur 5.2. Vid den analysen kommer hela riskbilden att hamna under den angivna nivån för acceptabel risk.



Figur 5.1 Riskdiagram som beskriver sannolikhet och konsekvens för olika olyckor, längs avsnittet förbi området. Den röda linjen markerar de enligt vägledningarna gränsen för acceptabel risk, där en nivå under denna linje är acceptabel.

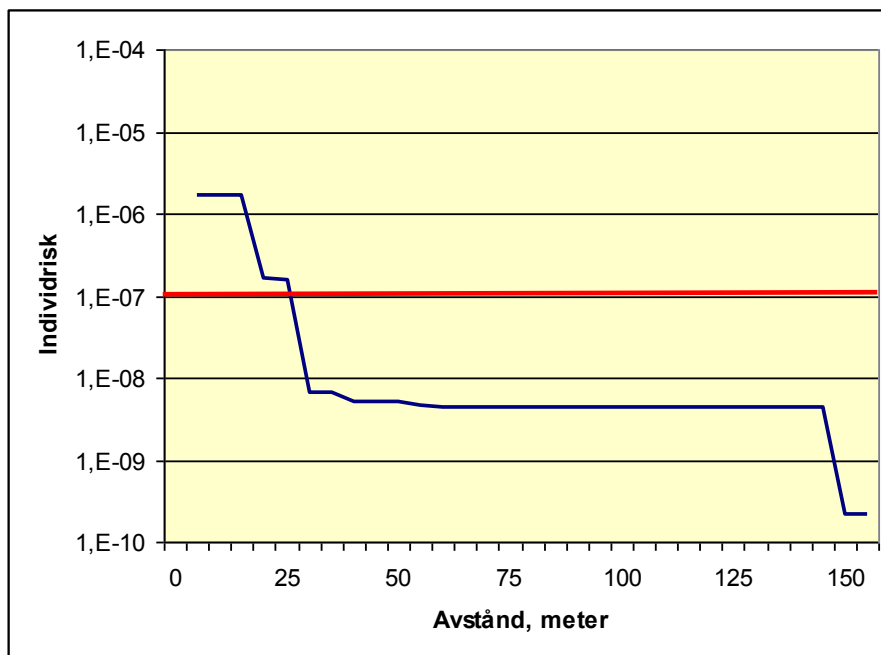


Figur 5.2 Riskdiagram som beskriver sannolikhet och konsekvens för olika olyckor, där riskavståndet är större 100 meter.



5.1.3 Individrisk

I Figur 5.4 redovisas den beräknade individrisken som funktion av avstånd från järnvägen. Vid ett avstånd av cirka 25 meter sjunker individrisken till en nivå under 10^{-7} per år och vid 30 meter sjunker den under 10^{-8} per år, vid 150 meter sjunker den under 10^{-9} per år.



Figur 5.3 Beräknad individrisk, som funktion av avstånd från järnvägen.

5.2 Kavli

5.2.1 Etanol

Kavli har tillstånd att hantera 105 liter explosiv gas (acetylen) samt 103 m^3 etanol (brandfarlig vätska). Även vid en mycket allvarlig olycka med etanol, med brand som följd, är riskavståndet avseende dödsfall ganska begränsat, mindre än 25 meter enligt VTIs ovan redovisade studie Helmersson (1994). Tyréns anger i sin riskanalys ett skyddsavstånd för verksamheter som hanterar etanol till 50 meter. Etanolen hanteras centralt i området, se Figur 2.2, på ett avstånd av mer än 100 meter från det planerade bostadsområdet, därtill kommer att industriebyggnaden verkar skyddande. Denna hantering torde inte medföra något betydande tillskott av risknivån vid bostadsområdet.

Vid leverans av etanol nyttjas idag en trafikled som gränsar intill bostadsområdet, och vid en olycka där utsläppt etanol skulle antändas, kan en kritisk situation uppstå vid bostadsområdet. Någon beräkning av sannolik-



heten av en sådan olycka är inte relevant att göra, transporterna är så begränsade i antal (någon eller några leveranser per månad) och kritisk sträcka att sannolikheten skulle bli extremt låg.

5.2.2 Ammoniak

Tyréns har åt Kavli gjort en riskutredning av ammoniak i kylanläggningen.¹⁸ I denna utredning konstateras två möjliga scenarier där ammoniak frigörs. Det mest kritiska ur risksynpunkt ansågs vara rörledningen som transporterar vätskeformig ammoniak utomhus en kortare sträcka (cirka 0,5–1 meter), mellan ”maskinrummet” och lagringstanken (scenario 1). Det andra scenariot var läckage av gasformig ammoniak inuti ”maskinrummet”, vid ett större sådant utsläpp ska nödventilation förhindra att gas sprids utanför byggnaden (scenario 2). Vid ett haveri som leder till en kritisk situation utanför byggnaden, måste således även ventilations-systemet vara ur funktion. Vid ett haveri på rörledningen detekteras tryckfallet och kylanläggningen kommer att stängas, detta vilket begränsar utsläppets storlek. Tyréns har i sina kalkyler antagit att sammanlagt 500 kg ammoniak frigörs under tio minuter.

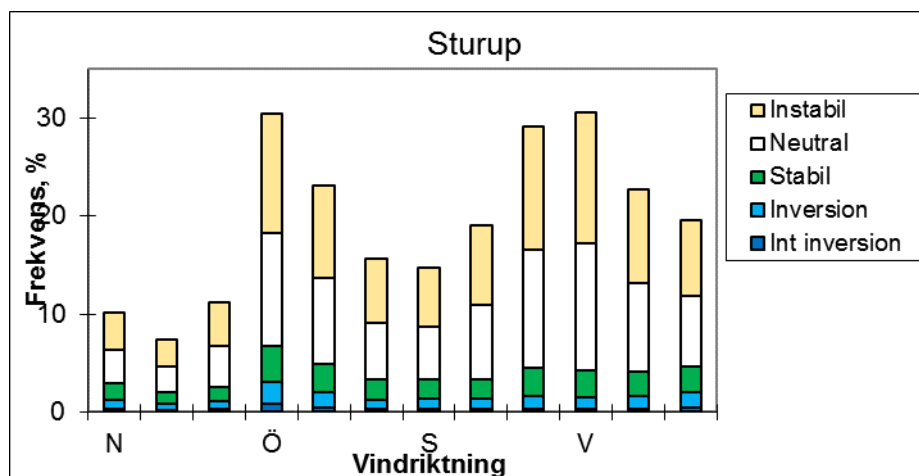
Tyréns har analyserat halttillskott vid utsläpp under ”normalt väderförhållande”, beskrivet som en vindhastighet om 5 m/s och neutral skiktning samt ”extremt väderförhållande” beskrivet som 2 m/s och stabil skiktning. I utredningen anges att neutral skiktning förekommer under 55 % av året och stabil skiktning under 40 %, detta baseras på statistik från Malmö 1996–2000. I Figur 5.4 finns en mer detaljerad statistik över skiktningförhållanden och vindriktning med data från Sturup (SMHI), enligt denna statistik är stabil skiktning betydligt mindre vanlig än vad som anges i Tyréns utredning.¹⁹ Av figuren framgår att en kritisk vindriktning från nordost förekommer under ungefär tio procent av året, stabil skiktning eller inversion förekommer under några procent. Det föreligger inte någon större variation över året, dock ska noteras att sommartid är inversioner ett typiskt nattligt fenomen medan de under vintern kan förekomma under hela dygnet.

I Tabell 5.2 är sammanfattat några av de riskavstånd som beräknats vid Tyréns studie.

¹⁸ Tyréns, 2011. Riskutredning av ammoniak i kylanläggning.

¹⁹ Jag fäster betydligt större tilltro till SMHI:s statistik från Sturup, det är helt enkelt inte rimligt att stabil skiktning skulle förekomma under 40 % av året.





Figur 5.4 Fördelning av vindriktning vid olika temperaturskiktningar, data från Sturup.

Tabell 5.2 Ungefärligt avstånd för olika halttillskott vid Scenario 1 respektive Scenario 2.

Scenario 1, rörbrott mellan maskinrummet och lagringstanken:					
Väderförhållande	100 ppm	300 ppm	1 000 ppm	2 000 ppm	5 000 ppm
Normalt	460 m	260 m	135 m	90 m	50 m
Extremt	1 200 m	700 m	390 m	275 m	160 m
Scenario 2, rörbrott i maskinrummet:					
Väderförhållande	100 ppm	300 ppm	1 000 ppm	2 000 ppm	5 000 ppm
Normalt	150 m	80 m	45 m	30 m	20 m
Extremt	480 m	260 m	140 m	100 m	60 m

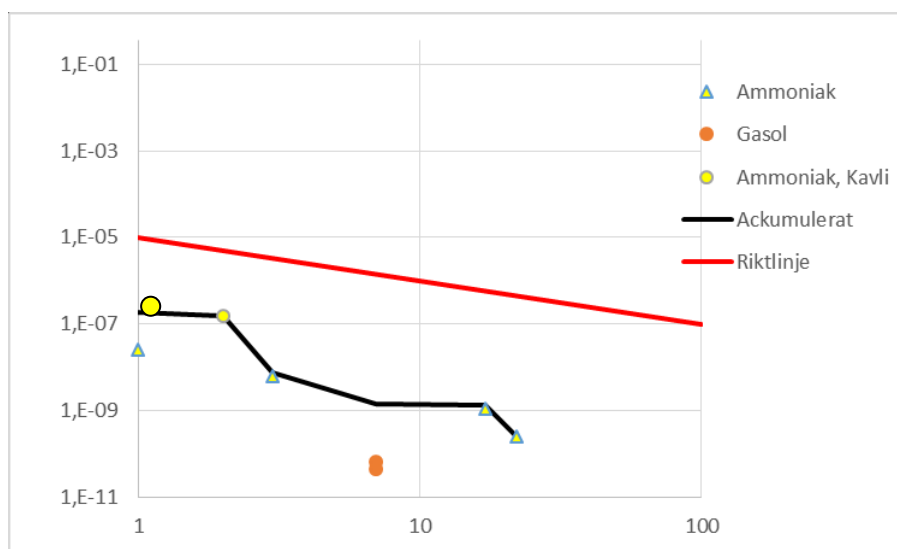
Utredningen visar att konsekvenserna vid ett utsläpp är allvarliga; vid ett utsläpp enligt scenario 1 skulle vid en normal vädersituation en koncentration som kan leda till dödsfall (2 000–5 000 ppm, ”krampaktig hostning och svåra ögonirritationer, även kortare exponering kan leda till dödsfall”) nå upp till 90 meter från utsläppet och för scenario 2 upp till 30 meter från utsläppet; avståndet från ammoniakanläggningen till planområdet är cirka etthundra meter. Vid en extrem vädersituation skulle dessa koncentrationer nå 275 meter (scenario 1) respektive 100 meter (scenario 2). AEGL-3-nivån för tio minuter, då dödsfall kan inträffa återfinns således vid omkring 75 meter respektive 250 meter från utsläppet. I Tyréns rapport anges att sannolikheten för att ett läckage ska inträffa är väldigt liten; för scenario 1 anges denna sannolikhet till 5×10^{-6} per år (oavsett vindriktning), för scenario 2 beräknas att sannolikheten för att nödventilationen inte fungerar (alternativt att ett läckage sker genom en



trasig del av bygganden) *samtidigt* som ett läckage inträffar är 1×10^{-4} , motsvarande en händelse per tiotusen år (sannolikheten för scenario 2 är således högre än för scenario 1, men konsekvenserna mindre). Med beaktande av vindriktning (se Figur 5.4) blir frekvensen ytterligare cirka en tiopotens lägre. Flera av de antaganden som anges i rapporten är enligt Tyréns mycket konservativa, varför de faktiska sannolikheterna torde vara än lägre. I Helmerssons studie kring olyckor med ammoniak, anges ett riskavstånd där *halter som skulle kunna medföra dödsfall* till 48 meter (neutral skiktning) respektive 115 meter (stabil skiktning), dock anges att (statistiskt) det inte skulle ske några dödsfall, även vid ett sådant utsläpp inom tätbebyggt område. En orsak till detta är ammoniakens starka lukt, som begränsar varaktigheten för en exponering.

I föreliggande analys antas, konservativt, att det vid ett utsläpp enligt scenario 1 vid en extrem vädersituation (stabil skiktning, låg vindhastighet), skulle inträffa *två* dödsfall. Sannolikheten för en sådan händelse, med beaktande av vindriktning och skiktning enligt Figur 5.4 uppgår till $1,5 \times 10^{-7}$, motsvarande en händelse nära sju miljoner år. I Figur 5.5 är markerat risknivån för ett haveri med ammoniak inom Kavli. Det kan konstateras att risknivån alltså är lägre än riktlinjen för acceptabel risk.

I Figur 5.6 visas den beräknade samhällsrisk vid planområdet till följd av järnvägsolyckor och ett haveri med ammoniak enligt scenario 1. Alltså ligger risknivån väl under gränsen för acceptabel risk.



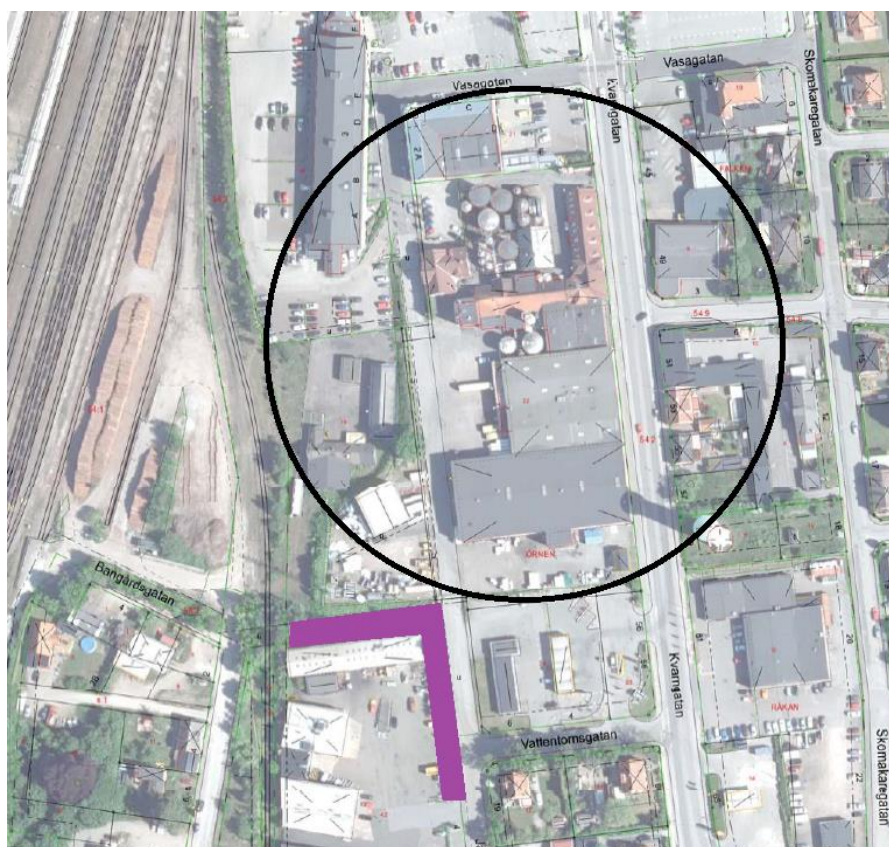
Figur 5.5 Riskdiagram som beskriver sannolikhet och konsekvens för järnvägsolyckor som leder till dödsfall, med en gul ring är markerat risknivån för ett ammoniakhaveri inom Kavli enligt scenario 1.



5.2.3 Åtgärder

Riskenivåerna inom planområdet till följd av verksamheter inom Kavli, är inte sådana att de överskrider de riktlinjer som anges för acceptabel risk. Dock bör naturligtvis ändå övervägas olika åtgärder, enligt exempelvis rimlighetsprincipen.

Kring etanol är det främst leveranser som är kritiska. Vid ett haveri med antändning kan strålningsvärmen leda till risker upp till ett tiotal meter från branden. Frigjort vätska kan även rinna iväg bort från utsläppet och där antändas. En åtgärd att begränsa risken för strålningsvärme är att utforma bostadsområdets nordöstra hörn, mot leveransvägen för etanol, som skydd mot strålningsvärme, exempelvis en byggnad, eller mur, utan fönster. En annan åtgärd är att säkerställa att utsläppt brandfarlig vätska inte kan rinna in i bostadsområdet, exempelvis genom terrängmodellering.



Figur 5.6 Ringen markerar ett avstånd av 100 meter från den befintliga kylanläggningen med ammoniak. Denna lila ytan markerar var olika åtgärder föreslås, för dels brand från transport av etanol, dels spridning av ammoniak.



För ammoniak är det mest kritiska ur risksynpunkt den rörledningen som transporterar vätskeformig ammoniak utomhus en kortare sträcka, mellan ”maskinrummet” och lagringstanken. Vid ett haveri skulle en situation med överstigande av AEGL-3-nivån (vid tio minuters exponering), då dödsfall kan inträffa, föreligga vid omkring 75 meter (vid neutral vädersituation) respektive 250 meter (vid kritisk vädersituation). Sannolikheten för haveri och en kritisk vindriktning är cirka 5×10^{-7} (motsvarande en händelse per två miljoner år). Sannolikheten för ett sådant utsläpp vid en kritisk vädersituation är $1,5 \times 10^{-7}$.

För att begränsa risken vid haverier med ammoniak föreslås att planområdet, disponeras så att människor inte varaktigt uppehåller sig i den nordöstra delen, se Figur 5.6, som även visar ett riskområde om 100 meter från den befintliga lokaliseringen av ammoniakanläggningen. Vidare kan tilluft tas från fasadernas södra sida, bort från Kavli. Ammoniak är en gas som är lättare än luft, vilket gör att kondenserad ammoniak sedan den avdunstat kan stiga till högre luftskikt.

5.2.4 Andra händelser

I Räddningsverkets rapport finns en sammanställning över utsläpp av ammoniak, internationellt och i Sverige. Sammanställningen omfattar utsläpp från 1950-talet till 1990-talet. Vid några fall har förekommit enstaka dödsfall bland personal eller räddningstjänst (ett undantag är en olycka i Japan 1984 på en fiskebåt, där 14 personer omkom). Endast i ett fall har en ”tredje person” omkommit (ett dödsfall i England 1977). I Sverige har inte förekommit några dödsfall alls.

5.3 Orkla Food

Enligt Tyréns riskanalys är för Orkla Food 310 meter ett tillfyllest riskavstånd till bostäder. Den planerade bebyggelsen ligger på ett avstånd av 500 meter från fabrikslokalerna. Risker till följd av verksamheten vid Orkla Food antas inte annat än ytterst marginellt påverka samhällsriskerna eller individrisken vid det planerade bostadsområdet.

5.4 Bensinstationerna

Även vid en mycket allvarlig olycka med brandfarlig vätska, såsom bensin, är riskavståndet avseende dödsfall ganska begränsat, lägre än 25 meter enligt VTIs ovan redovisade studie Helmersson (1994).

Bensinstationerna Preem och Ingo ligger på ett avstånd av 50 meter respektive 75 meter från de planerade bostäderna, vilket är närmre än det av Boverket rekommenderade skyddsavståndet för bensinstationer om 100



meter. Att ett kortare avstånd tillämpas än vad som anges schablonmässigt kan motiveras av den begränsade verksamheten på bensinstationen, med endast två pumpar. Därtill kommer att befintlig bebyggelse skärmar den planerade bebyggelsen vid ett eventuellt haveri.

6 Värdering

De dimensionerande riskerna vid den planerade bebyggelsen domineras av transporter av farligt gods längs järnvägen. För Kavli skulle en olycka med ammoniak vid stabil skiktning och vind från nordöst kunna medföra en situation med letalt höga gaskoncentrationer inom planområdet, sannolikheten för detta är dock, enligt beräkningar av Tyréns, mycket låg och motsvarar en händelse per sju miljoner år. Den låga sannolikheten innebär att risknivån hamnar inom vad som kan definieras som acceptabel risk. För övriga verksamheter bedöms att de förekommande riskerna så låga att de inte ger något signifikant bidrag. Denna bedömning baseras även på den redovisning som finns i Tyréns riskanalys av området öster om järnvägen. Diskussionen nedan om värdering, behandlar risker kring järnvägen.

Såväl samhällsriskerna som individriskerna vid de planerade bostäderna är långt under de riktvärden som tillämpas.

6.1 Åtgärder

Av **Fel! Hittar inte referensskälla.** framgår att urspårningar, utan frigörande av farligt gods, och olyckor med brandfarlig vätska, dominerar i riskhänseende. För att reducera dessa risker kan anläggas olika former av skydd som begränsar sannolikheten att delar av tåget lämnar spårområdet och som begränsar spridningen av brandfarlig vätska (alternativt skärmar av mot spridning av strålningsvärme). Området planeras även med en vall som skall begränsa spridningen av delar vid en urspårning och spridning av brandfarlig vätska. Sammanlagt beräknas att dessa åtgärder innebär en reduktion av risknivån med två tiopotenser (jämför Figur 5.1 och Figur 5.2).

6.2 Länsstyrelsens riktlinjer kring farlig gods

Den föreslagna placeringen med flerbostadshus vid ett avstånd om 130 meter från järnvägen, innebär ett avsteg från vägledningen 1. För att bebyggelsen skall medges krävs således att individrisken understiger 10^{-7} per år; att samhällsriskerna understiger 10^{-5} per år där $N=1$, och understiger 10^{-7} per år där $N=100$ samt att tillskottet av oönskade händelser reduceras eller elimineras av förhållandena på platsen eller efter vidtagna åtgärder.



Enligt den ovan redovisade probabilistiska riskanalysen uppfylls båda dessa kriterier; individrisken är beräknad till 10^{-8} och samhällsriskerna ligger cirka två tiopotenser under nivån för acceptabel risk. Skyddsavstånd kring industrierna

Orklas anläggning ligger på ett sådant stort avstånd från de planerade bostäderna att de i praktiken inte medför något tillskott till risknivån.

Kavli gränsar intill bostadsområdet, för denna verksamhet är det hantering av etanol och ammoniak samt transporter av etanol till anläggningen som skulle kunna bidra till en ökad risk vid bostadsområdet.

Även vid en mycket allvarlig olycka med etanol, med brand som följd, är riskavståndet avseende dödsfall) ganska begränsat, lägre än 25 meter enligt VTIs ovan redovisade studie Helmersson (1994). Tyréns anger i sin riskanalys ett skyddsavstånd för verksamheter som hanterar etanol till 50 meter. Etanolen hanteras centralt i området, på ett avstånd av mer än 50 meter till det planerade bostadsområdet, därtill kommer att befintlig bebyggelse verkar skyddande. Hanteringen av etanol torde inte medföra något betydande tillskott av risknivån vid bostadsområdet. Transport av etanol till anläggningen sker längs en gata som gränsar mot bostadsområdet. Här skulle, utan särskilda åtgärder, vid en olycka med brand en kritiska situation kunna uppstå i bostadsområdet. Dock föreslås att skadebegränsande åtgärder utförs, som begränsar spridningen av utrunnen etanol och skyddar mot strålningsvärme. Härigenom skulle denna risk kunna accepteras.

För ammoniak är det mest kritiska ur risksynpunkt den rörledningen som transporterar vätskeformig ammoniak utomhus en kortare sträcka, mellan ”maskinrummet” och lagringstanken; vid ett haveri skulle en situation med risk för dödsfall kunna uppstå upp till 250 meter från haveriet. Sannolikheten för ett sådant haveri är dock ytterst låg, $1,5 \times 10^{-7}$ per år (motsvarande en händelse per sju miljoner år). För att begränsa risken föreslås att planområdet, disponeras så att människor inte varaktigt uppehåller sig i den nordöstra delen.

6.3 Ytterligare värderingsprinciper

I enlighet med rimlighetsprincipen diskuteras i avsnitt 4.5, olika åtgärder. I enlighet med proportionalitetsprincipen är nyttan stor av att exploatera det aktuella området med goda kommunikationsmöjligheter. Den marginellt förhöjda risken från järnvägsolyckor med farligt gods berör inte tredje man, utan den som har nytta av etableringen – de boende; vilket är i enlighet med fördelningsprincipen. Avståndet är så pass stort att sannolik-



heten för katastrofer, med flera dödsfall, är mycket litet, lägre än 1×10^{-8} per år. Detta är i enlighet med principen om undvikande av katastrofer.

Således uppfylls även de övergripande värderingsprinciperna (se avsnitt 4.5).

6.4 Känslighetsanalys järnvägstransporter

6.4.1 Osäkerheter

En riskanalys är en modellsimulering av verkligheten. I teorin är det ganska enkla beräkningar, det handlar om att bestämma sannolikheten för olika successiva händelser i ett förlopp. I praktiken föreligger stora osäkerheter vid bestämning av sannolikheten. Bland annat på grund av att det man analyserar är *avvikelser* från det normala, händelser som inte sker särskilt ofta. Således är det empiriska materialet begränsat. Dessutom sker hela tiden en utveckling i det att systemen förändras.

Om man för hela Sveriges järnvägstrafik med föreliggande modell beräknar sannolikheten för olika typer av olyckor, erhålls ett värde som stämmer ganska väl med det faktiska utfallet vad avser händelser som urspårningar och utsläpp av farligt gods. Vad gäller *dödsfall* vid urspårningar, går det inte lika enkelt att empiriskt verifiera beräkningarna på grund av brist på händelser. Inte sedan 1960-talet har någon utomstående omkommit vid en järnvägsolycka²⁰. Enligt den modell som använts skulle ett dödsfall inträffa till följd av urspårningar ungefär vart femte till tionde år. Vad gäller olyckor med farlig gods är underlaget ännu mer begränsat. Ett antal mycket allvarliga händelser har inträffat och i vissa fall har kemikalier kommit ut. I modern tid har det för järnvägen inte inträffat någon farligt gods-olycka i Sverige som lett till dödsfall.

Sammanfattningsvis uppskattas att osäkerheten i beräkningarna torde uppgå till någon tiopotens.²¹ Man kan naturligtvis fundera på värdet av en riskanalys, när en sådan analys är behäftad med många osäkerheter. Dock föregås de flesta beslut av någon form av värdering. En riskanalys där olika sannolikheter och konsekvenser kvantifieras är ett sätt att göra denna värdering mer objektiv.

Med en känslighetsanalys kan man värdera hur stor praktisk betydelse denna osäkerhet kan ha. Skulle exempelvis ett större antal transporter med

²⁰ Jonatan Björse, SJ Stab och Trafiksäkerhet, muntlig information.

²¹ Sven Fredén, muntlig information.



farligt gods, leda till en sådan ökning av risknivån att andra åtgärder behövs vidtas? Den kollektiva risknivån i området, med ett skyddsavstånd om 30 meter, är cirka två tiopotenser lägre än den norm som diskuterats ovan avseende acceptabel risk. I riskanalysen sker en beräkning av sannolikheten och konsekvenserna av olika händelser.

6.4.2 Godsvolymer

Sannolikheten för en olycka med farligt gods, påverkas naturligtvis av hur mycket farligt gods som transporteras. Härvid har i föreliggande riskanalys gjorts vissa antaganden. Det är möjligt att de faktiska godsvolymererna blir större än vad som antagits, avvikelsen torde dock knappast bli mer än en fördubbling, vilket då ökar risknivån i samma grad. En sådan fördubbling av risknivån ryms gott inom den marginal om två tiopotenser som föreligger till den norm som Länsstyrelsen anger.

6.4.3 Hastighet

Den antagna hastigheten vid beräkningarna har varit 90 km/t, i praktiken är denna hastighet lägre i samband med att tågen passerar Eslövs station. En reduktion av hastigheten från 90 km/h till 70 km/h innebär att rörelseenergin nästan halveras, i sin tur leder detta till motsvarande reduktion av sannolikheten för att ett kärl skadas och av risknivån.

Att hastigheten i framtiden skulle bli högre i detta avsnitt är inte rimligt att anta, om det inte samtidigt sker andra säkerhetshöjande åtgärder som balanserar effekterna av hastighetshöjningen.

6.4.4 Teknisk utformning, säkerhetssystem

De olika aktörerna kring järnvägstransporter arbetar fortlöpande med att ytterligare höja säkerheten. Som ett resultat av detta har antalet järnvägsolyckor reducerats väsentligt under de senaste tiotal åren. De konstanter som används i föreliggande riskanalys, baseras på frekvenserna för olika typer av olyckor under åttio- och nittio-talet. Sedan dessa har säkerheten höjts väsentligt vilket innebär att de beräkningar som utförts i föreliggande riskanalys, för att visa sannolikheten och konsekvenserna av en olycka idag, är överskattade. I takt med en fortsatt teknikutveckling, kommer överskattningen att bli allt större.

6.4.5 Befolkningstäthet

En ökad befolkningstäthet ökar den kollektiva risknivån men påverkar inte den individuella risknivån. Om befolkningstätheten i området blir dubbelt så stor som antagits, innebär detta att risknivån fördubblas. I likhet med förhållandena kring transportvolymer, ryms en sådan fördubbling



av risknivån väl inom den marginalen till acceptabel risk om två tiopotenser.

6.4.6 Sammanfattande värdering

En fördubbling av transportvolymerna på järnvägen och en fördubbling av befolkningstätheten, leder var och en till en fördubbling av risknivån. Även om båda dessa avvikelser skulle uppkomma, med en fördubbling av risknivån som följd, ryms detta väl inom den marginal som föreligger till en acceptabel risknivå.

Mer troligt är dock att risknivån har överskattats, bland annat till följd av att den faktiska hastigheten är lägre, att säkerheten är högre och att den tekniska utformningen är bättre än vad som förelåg tidigare, och på vilken olika parametrar (urspårningstal med mera) är baserade.



Gaupa Hb

Bilaga 1 Beräkning av sannolikheter

Beräkning av sannolikheter

Nedan redovisas beräkningen av sannolikheterna för haveri som leder till utsläpp av farligt gods, en farligtgoodsolycka. Inledningsvis beräknas sannolikheten för en urspårning respektive sammanstötning (tabell 1), därefter beräknas sannolikheten för att dessa händelser leder till att farligt gods frigörs (tabell 2).

Sannolikhet för urspårning

Urspårningar kan ske till följd av banfel eller vagnfel, eller vid sammanstötningar. Beräkningarna av sannolikheterna för dessa händelser baseras på konstanter efter Fredén²². Urspårningar, som är en funktion av antalet vagnkilometer, kan inträffa till följd av banfel eller vagnfel; för båda dessa orsaker till urspårningar är sannolikheten för en urspårning större med konventionella tvåaxlade vagnar än med boggiaxlade vagnar. Därtill kommer att sannolikheten för en urspårning med resandetåg är ungefär en tiondel av sannolikheten för urspårningar med godståg. Sannolikheten för en urspårning är beräknad för en sträcka av en kilometer, detta innebär en överskattning av sannolikheten att en sådan urspårning sker längs det 300 meter långa avsnittet förbi de planerade bostäderna. Dock kan vid ett haveri som leder till utsläpp av gas, en livsfarlig situation uppkomma åtskilliga hundra meter från haveriplatsen. Därmed kan även en urspårning som sker strax innan eller strax efter bostadsområdet, ge upphov till dödsfall inom bostadsområdet.

I Tabell 1 redovisas beräkningarna av sannolikheten för urspårningar och sammanstötningar. I texten nedan kommenteras dessa beräkningar med avseende på godsvagnar. Den kritiska sträckan som studeras är 300 meter lång; med 56 godståg per dag blir antalet godståg per år 20 440 och antalet godstågkilometer längs en 300 meter lång sträcka blir 6 132 km/år. Ett godståg antas i genomsnitt ha trettio vagnar, varav 25 % är 2-axlade och 75 % är boggivagnar. Antalet vagnkilometer med godsvagnar beräknas till 183 960, varav 137 970 är boggivagnar.

²² Fredén, 1994. Om sannolikhet för järnvägsolyckor med farligt gods. VTI rapport 387:2.



Gaupa Hb

Tabell 1 Beräkning av sannolikhet för urspårning.

	Persontåg	Godståg
TRAFIKUPPGIFTER		
Spår		
Längd, km	0,3	0,3
Varav genom stad	0,0	0,0
Varav genom by	0,0	0,0
Varav genom landsbygd	0,0	0,0
Varav genom känslig natur		
Tåg rörelser		
Tåg/dag	151	56
Dagar/år	365	365
Tåg/år	55 218	20 440
Tågkm/år	16 565	6 132
Vagnar		
Vagnar/tåg	6	30
Vagnar/år	331 308	613 200
Vagnkm per år	99 392	183 960
Andel 2-axlade	0%	25%
Andel boggie	100%	75%
Vagnkm, 2-axlade	0	45 990
Vagnkm, boggie	99 392	137 970
Vagnkm, totalt	99 392	183 960
DIVERSE KONSTANTER		
Urspåringar (per 10 ⁻⁹ vagnkm)		
Ursp.tal, banfel; 2-axlade	1,8	1,8
Ursp.tal, banfel; boggie	0,8	0,8
Ursp.tal, vagnfel; 2-axlade	0,9	8,7
Ursp.tal, vagnfel; boggie	0,4	4,0
Ursp.tal; 2-axlade	2,7	10,5
Ursp.tal; boggie	1,2	4,8
Antal vagnar vid urspårning	3,5	3,5
Sammanstötningar (per 10 ⁻⁸ tågkm)		
Ursp.tal, sammanstötning	1,0	1,0
SANNOLIKHETER		
Urspåringar		
2-axlade	0,0E+00	4,8E-04
boggie	1,2E-04	6,6E-04
summa	1,2E-04	1,1E-03
Sammanstötning		
summa	1,7E-04	6,1E-05
Totalt		
Sannolikhet per år	2,8E-04	1,2E-03
År per händelse	3 510	829



Gaupa Hb

Det sammanlagda urspårningstalet för en boggivagn (goods) är $4,8 \times 10^{-9}$; ($0,8 \times 10^{-9} + 4,0 \times 10^{-9}$); sannolikheten för en urspårning av en boggieaxlad godsvagn, beräknas till $6,6 \times 10^{-4}$ (vagnkilometer boggivagn $\times$ urspårningstalet; $137\,970 \text{ km} \times 4,8 \times 10^{-9}$). På motsvarande sätt beräknas sannolikheten för urspårning av en 2-axlad vagn till $4,8 \times 10^{-4}$; slutligen summeras dessa sannolikheter till $1,1 \times 10^{-3}$.

Sannolikheten för en sammanstötning beräknas för godståg som en funktion av antalet tågkilometer per år (6 132) och konstanten för sammanstötningar (1×10^{-8}) till $6,1 \times 10^{-5}$. Den sammanlagda beräknade sannolikheten för en urspårning eller sammanstötning av ett godståg uppgår till $1,2 \times 10^{-3}$; vilket motsvarar en händelse per 829 år.

Sannolikhet för att farligt gods frigörs

För att farligt gods skall frigöras vid en olycka, krävs dels att en vagn med farligt gods är inblandad (att den spårar ur), dels att kärlet med farligt gods går sönder. Sannolikheten för att kärlet går sönder är större vid en sammanstötning än vid en urspårning, vidare är den större för de kärl som används vid transport av vätska än de som används vid transport av gas.

I tabell 2 redovisas dessa beräkningar, i texten nedan kommenteras de med avseende på bensin (mycket brandfarlig vätska). Den sammanlagda transportvolymen av mycket brandfarlig vätska uppgår till 32 000 ton per år, med 25 ton per vagn innebär detta sammanlagt 1 280 vagnar med brandfarlig vätska per år ($32\,000 \div 25 = 1\,280$), detta utgör 0,28 % av det sammanlagda antalet boggivagnar (goods). Vid en enskild urspårningshändelse spårar i genomsnitt 3,5 vagnar ur. Sannolikheten för en urspårning med en vagn med mycket brandfarlig vätska beräknas till $6,5 \times 10^{-6}$ (totala sannolikheten för urspårning med boggivagn $\times$ andelen vagnar med brandfarlig vätska $\times$ antalet vagnar som i genomsnitt spårar ur vid en händelse; $6,6 \times 10^{-3} \times 0,28 \% \times 3,5 = 6,5 \times 10^{-6}$).



Gaupa Hb

Tabell 3 Beräkning av sannolikhet för utsläpp av farligt gods.

	Mycket brandfarlig vätska	Brandfarlig vätska	Giftig gas	Brandfarlig gas
	Bensin	eldningsolja	Ammoniak	Gasol
Transporter	50%	50%	50%	50%
Transportvolym, ton/år	32 000	32 000	48 000	48 000
Ton/vagn	25	25	25	25
Antal vagnar, fago	1280	1280	1920	1920
Antal boggiagodsvagnar, totalt	459 900	459 900	459 900	459 900
Antal godsvagnar totalt	613 200	613 200	613 200	613 200
Andel fago-vagnar av boggiogods	0,28%	0,28%	0,42%	0,42%
Andel fago-vagnar av total gods	0,21%	0,21%	0,31%	0,31%
Skadehändelse				
Sannolikhet för urspårning, boggie gods	6,6E-04	6,6E-04	6,6E-04	6,6E-04
Sannolikhet för sammanstötning, total gods	6,1E-05	6,1E-05	6,1E-05	6,1E-05
Antal vagnar per tåg	30	30	30	30
Antal vagnar vid urspårning	3,5	3,5	3,5	3,5
Antal vagnar vid sammanstötning	5	5	5	5
Sannolikhet för urspårning, fagovagn	6,5E-06	6,5E-06	9,7E-06	9,7E-06
Sannolikhet för sammanstötning, tåg med fago	1,3E-07	1,3E-07	1,9E-07	1,9E-07
Sannolikhet för fagoursp vid sammanstötning	2,1E-08	2,1E-08	3,2E-08	3,2E-08
Fago-haveri				
Sannolikhet för utsläpp vid urspårning	30%	30%	2%	2%
Sannolikhet för utsläpp vid sammanstötning	61%	61%	12%	12%
Sannolikhet för utsläpp, urspårning	1,9E-06	1,9E-06	1,9E-07	1,9E-07
Sannolikhet för utsläpp, sammanstötning	1,3E-08	1,3E-08	3,9E-09	3,9E-09
Summa sannolikhet för utsläpp	1,9E-06	1,9E-06	2,0E-07	2,0E-07
"År per händelse"	521 889	521 889	5 065 651	5 065 651

Sannolikheten för en sammanstötning med ett godståg beräknas till 6×10^{-5} (Tabell 1). Vagnar med mycket brandfarlig vätska utgör 0,21 % av det totala antalet godsvagnar. Vid en sammanstötning kommer i genomsnitt de fem första vagnarna, av totalt trettio vagnar, att spåra ur; för en vagn som finns på en godtycklig plats i ett tågset, är det således 17 % sannolikhet att den spårar ur vid en sammanstötning ($5 \div 30 = 16,6 \%$). Sannolikheten för att en sammanstötning med ett tågset som för en vagn med mycket brandfarlig vätska, beräknas till $1,3 \times 10^{-7}$ (sannolikheten för sammanstötning $\times$ andelen vagnar med brandfarlig vätska). Att just vagnen med farligt gods spårar ur vid denna händelse beräknas till $2,1 \times 10^{-8}$ ($1,3 \times 10^{-7} \times 17 \%$).



Gaupa Hb

Sedan sannolikheten har beräknats för att en vagn med farligt gods spårar ur, beräknas sannolikheten för att denna händelse leder till ett utsläpp av kemikalier. I tabell 3 redovisas dessa sannolikheter för olika typer av vagnar (tunnväggiga vagnar för vätska, respektive tjockväggiga vagnar för gas) och skadehändelser.

Tabell 3 Sannolikheten för att en urspårning respektive sammanstötning, leder till att farligt gods frigörs.

	Vätska	Gas
Urspårning	30 %	2 %
Sammanstötning	61 %	12 %

Sannolikheten för en urspårning som leder till utsläpp av mycket brandfarlig vätska beräknas till $1,9 \times 10^{-6}$ (sannolikheten för att en vagn med brandfarlig vätska spårar ur $\times$ sannolikheten för att vagnen då havererar; $6,5 \times 10^{-6} \times 30 \%$). På motsvarande sätt beräknas sannolikheten för att en sammanstötning leder till ett utsläpp av mycket brandfarlig vätska till $1,3 \times 10^{-8}$. Totalt uppgår således sannolikheten för en olycka som leder till att mycket brandfarlig vätska (bensin) frigörs $1,9 \times 10^{-6}$.



Gaupa Hb

Bilaga 2

Beräkning av konsekvenser

Beräkning av konsekvenser

Konsekvenserna har i analysen beskrivits som antal dödsfall. Antalet dödsfall är i sin tur en funktion av hur olyckan utvecklas. I konsekvensanalysen har studerats ett stort antal utvecklingar, varvid beaktats faktorer som utsläppets storlek, rådande vädersituation samt (för brandfarliga ämnen) om det sker en antändning. I sin tur kan antändningens förlopp leda till olika scenarier; om antändningen sker momentant eller fördröjt, och om det sker brand eller olika former av explosioner. Sannolikheten för olika alternativa utvecklingar beräknas successivt och till sist kan beräknas sannolikheten för en viss sluthändelse. Denna sluthändelse är kopplad till en viss konsekvens, vad avser dödsfall. Alla parametrar vid de utförda beräkningarna, är enligt Helmersson²³, även konsekvenserna i form av antal dödsfall.

I tabellerna 1–3 redovisas de utförda beräkningarna. Nedan kommenteras de med avseende på utsläpp av mycket brandfarlig vätska (bensin).

Sannolikheten för en farligtgoodsolycka där bensin frigörs är $1,9 \times 10^{-6}$. Utsläppet kan vara stort, medelstort eller litet. Den relativa sannolikheten för ett stort utsläpp är 17 %. Detta stora utsläpp kan antändas; sannolikheten för en antändning av ett stort utsläpp är 20 %. I sin tur kan detta ske vid neutral temperatur skiktning (inklusive labil) eller stabil skiktning; sannolikheten för att det råder neutral skiktning är 80 %. Antändningen kan leda till explosion (1 %) eller brand (99 %). Vid denna typ av haveri förväntas ett (1) dödsfall. Den sammanlagda relativa sannolikheten (om väl ett utsläpp sker) för utvecklingen ”Stort utsläpp $\Rightarrow$ Antändning $\Rightarrow$ Neutral skiktning $\Rightarrow$ Brand” är 3 % ($17 \% \times 20 \% \times 80 \% \times 99 \% = 3 \%$). Den absoluta sannolikheten för denna utveckling är $5,1 \times 10^{-8}$ ($3 \% \times 1,9 \times 10^{-6}$). Av tabellen kan också utläsas att riskavståndet, inom vilket dödsfallet uppkommer, är 23 meter.

²³ Helmersson, 1994. Konsekvensanalys av olika olycksscenarier vid transport av farligt gods på väg och järnväg. VTI rapport 387:4.



Gaupa Hb

Tabell 1 Konsekvensanalys, mycket brandfarlig vätska (bensin).

Bensin
P för olycka 1,9E-06 Risknivå 6,3E-08

Stad 100%
P för olycka 1,9E-06

Storlek	Antändning	Vädertyp	Explosion/brand	Dödsfall	Avstånd	Rel P	Abs P	Rel risknivå	Abs risknivå
Stort	17%	Antändning 20%	Neutral 80%	Explosion 1%	0	0%	5,1E-10	0,0E+00	0,0E+00
			Stabil 20%	Brand 99%	1	23	3%	5,1E-08	2,6E-02
		Ingen ant 80%	Neutral/stabil 100%	Explosion 1%	0	0%	1,3E-10	0,0E+00	0,0E+00
			Stabil 100%	Brand 99%	1	23	1%	1,3E-08	6,6E-03
Medelstort	21%	Antändning 10%	Neutral 80%	Vätskeutsläpp 100%	0	13%	2,6E-07	0,0E+00	0,0E+00
			Stabil 20%	Brand 100%	0	2%	3,2E-08	0,0E+00	0,0E+00
		Ingen ant 90%	Neutral/stabil 100%	Vätskeutsläpp 100%	0	0%	8,0E-09	0,0E+00	0,0E+00
			Stabil 100%	Brand 100%	0	19%	3,6E-07	0,0E+00	0,0E+00
Litet	63%	Antändning 10%	Neutral 80%	Brand 100%	0	5%	9,6E-08	0,0E+00	0,0E+00
			Stabil 20%	Brand 100%	0	1%	2,4E-08	0,0E+00	0,0E+00
		Ingen ant 90%	Neutral/stabil 100%	Vätskeutsläpp 100%	0	56%	1,1E-06	0,0E+00	0,0E+00
			Stabil 100%	Brand 100%	0				

Tabell 2 Konsekvensanalys, mycket giftig gas (ammoniak).

Ammoniak
p för olycka 2E-07

Stad 100%
P för olycka 2,0E-07

Utsläppets storlek	Förlopp		Vädertyp		Dödsfall	Avstånd	Rel P	Abs P	Rel risknivå	Abs risknivå
Stort	17%	Momentant 4%	Neutralt 80%	17	160	1%	1,1E-09	9,1E-02	1,8E-08	
			Stabilt 20%	22	200	0%	2,6E-10	2,9E-02	5,8E-09	
		Kontinuerligt 96%	Neutralt 80%	1	145	13%	2,5E-08	1,3E-01	2,5E-08	
			Stabilt 20%	3	560	3%	6,3E-09	9,6E-02	1,9E-08	
Medelstort	21%	Kontinuerligt 100%	Neutralt 80%	0	48	17%	3,3E-08	0,0E+00	0,0E+00	
			Stabilt 20%	0	115	4%	8,2E-09	0,0E+00	0,0E+00	
Litet	63%	Kontinuerligt 100%	Neutralt 80%	0	12	50%	9,9E-08	0,0E+00	0,0E+00	
			Stabilt 20%	0	39	13%	2,5E-08	0,0E+00	0,0E+00	

Tabell 3 Konsekvensanalys, brandfarlig gas (gasol).

Gasol
P för olycka 2E-07 Risknivå 1,3E-07

Stad 100%
P för olycka 2,0E-07

Storlek	Förlopp	Antändning	Vädertyp	Explosion/brand	Dödsfall	Avstånd	Rel P	Abs P	Rel risknivå	Abs risknivå
Stort	17%	Momentant 4%	Neutral 80%	Explosion 13%	7	131	0,03%	6,6E-11	2,3E-03	4,6E-10
			Stabil 20%	Brand 88%	34	59	0,2%	4,6E-10	7,9E-02	1,6E-08
			Neutral/stabil 100%	Explosion 33%	7	131	0,02%	4,4E-11	1,6E-03	3,1E-10
		Ingen ant. 50%	Stabil 20%	Brand 67%	7	40	0,0%	8,8E-11	3,1E-03	6,2E-10
			Neutral 80%	100%	0		0,3%	5,3E-10	0,0E+00	0,0E+00
			Stabil 20%	100%	0		0,1%	1,3E-10	0,0E+00	0,0E+00
	Kontinuerligt 96%	Direkt ant 10%	Neutral/stabil 100%	Jetflammar 100%	1	52	2%	3,2E-09	1,6E-02	3,2E-09
			Neutral 80%	Brand 100%	11	36	5%	1,0E-08	5,6E-01	1,1E-07
			Stabil 20%	Explosion 10%	0		0,1%	2,5E-10	0,0E+00	0,0E+00
		Fördröjd ant. 40%	Neutral 80%	Brand 90%	1	23	1%	2,3E-09	1,2E-02	2,3E-09
			Stabil 20%	100%	0		6%	1,3E-08	0,0E+00	0,0E+00
			Neutral/stabil 100%	100%	0		2%	3,2E-09	0,0E+00	0,0E+00
Medelstort	21%	Kontinuerligt 100%	Direkt ant 10%	Jetflammar 100%	0		2%	4,1E-09	0,0E+00	0,0E+00
			Neutral 80%	Brand 100%	0		2%	3,3E-09	0,0E+00	0,0E+00
			Stabil 20%	Brand 100%	0		0%	8,2E-10	0,0E+00	0,0E+00
		Fördröjd ant. 10%	Neutral 80%	100%	0		13%	2,6E-08	0,0E+00	0,0E+00
			Stabil 20%	100%	0		3%	6,6E-09	0,0E+00	0,0E+00
			Neutral/stabil 100%	Jetflammar 100%	0		8%	1,2E-08	0,0E+00	0,0E+00
Litet	63%	Kontinuerligt 100%	Direkt ant 10%	Brand 100%	0		5%	9,9E-09	0,0E+00	0,0E+00
			Fördröjd ant. 10%	Brand 100%	0		1%	2,5E-09	0,0E+00	0,0E+00
			Neutral 80%	Brand 100%	0		40%	7,9E-08	0,0E+00	0,0E+00
			Stabil 20%	Brand 100%	0		10%	2,0E-08	0,0E+00	0,0E+00
			Neutral/stabil 100%	Brand 100%	0					
			Stabil 20%	Brand 100%	0					



TRAFIKBULLERUTREDNING TILL DP ÖRNEN 4, ESLÖV



SLUTRAPPORT
2019-06-20

UPPDRAG 295629

Titel på rapport: Trafikbullerutredning till detaljplan, Ören 4, Eslöv

Status: Slutrapport

Datum: 2019-06-20

Reviderad: 2021-03-03

MEDVERKANDE

Beställare: Eslövs Bostads AB

Kontaktperson: Sten Carling

Konsult: Tyréns AB

Uppdragsansvarig: Sara Jarmakowski Svanbom

Kvalitetsgranskare: Ola Ryderfors

SAMMANFATTNING

Eslövs Bostads AB arbetar med att ta fram en ny detaljplan på fastigheten Örnen 4. Fastigheten är belägen i centrala Eslöv, sydost om Eslövs station. Detaljplaneområdet angränsar mot järnvägen Södra stambanan i väster och Järnvägsgränd i öster samt Trehäradsvägen i söder.

I tabellen nedan redovisas möjliga lösningar för respektive hus (1-14). Tabellen visar vilka planlösningar som accepteras enligt trafikbullerförordningen.

Hus	Kan planeras med valfri planlösning då Leq 60 dBA uppfylls på alla fasader	Kan planeras med genomgående planlösning där hälften av rummen uppfyller Leq 55 dBA och Lmax 70 dBA	Enkelsidig bostad <35 kvm möjlig då Leq 65 dBA uppfylls
1		X	X
2	X		X
3	X		X
4	X		X
5	X		X
6	X		X
7	X		X
8	X		X
9	X		X
10	X		X
11	X (enstaka fasader och plan)	X	X
12	X (plan 1-2, samt enstaka fasader och plan)	X	X
13	X (enstaka fasader och plan)	X	X
14	X (enstaka fasader och plan)	X	X

Hus 2-10 uppfyller trafikbullerförordningens grundriktvärde Leq 60 dBA och kan planeras med valfri planlösning ur bullersynpunkt.

I hus 1 överskrider grundriktvärdet Leq 60 dBA på fasad mot järnväg och delar av fasad mot norr och söder, vilket innebär att kompensationsåtgärder krävs. Formen på byggnadsdelen gör det svårt att naturligt planera för genomgående lägenheter. Ett alternativ kan vara att planera för lägenheter om högst 35 m² mot väster, plan 1 i norr och plan 4-5 i söder alternativt att arbeta med tekniska lösningar. Övriga fasader kan sedan planeras med valfri planlösning.

I punkthusen överskrider grundriktvärdet Leq 60 dBA på flera fasader och våningsplan, framförallt mot järnvägen och vinkelrätt mot denna. Riktvärdet Leq 65 dBA för lägenheter om maximalt 35 m² uppfylls på alla fasader och våningsplan.

I vissa delar av punkthusen, framförallt hörnor, är det möjligt att planera för genomgående lägenheter om det är möjligt att utforma en sida som uppfyller Leq 55 dBA och Lmax 70 dBA vinkelrätt mot den bullerexponerade fasaden. För denna lösning krävs i flera fall att tekniska lösningar arbetas in i byggnaderna. Det kan vara indragna och inglasade balkonger i hörnor och/eller vinkelrätt mot bullerexponerad fasad. Mer exakt utformning och placering av denna typ av lösning görs när planlösningen är känd.

Fasader och våningsplan där Leq 60 dBA uppfylls kan planeras med valfri planlösning.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

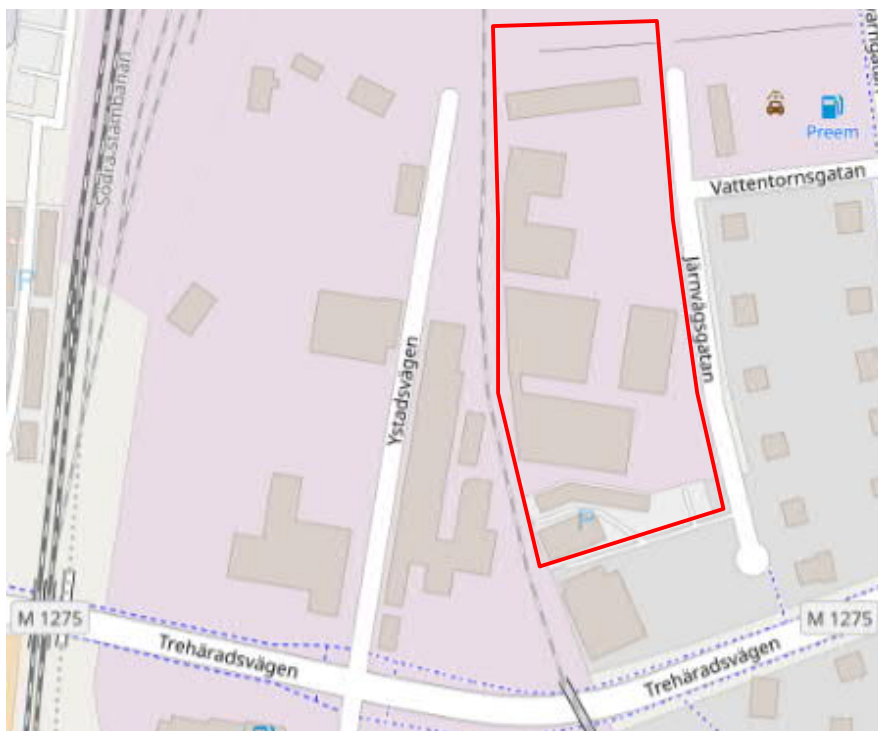
1	BAKGRUND	5
2	BEDÖMNINGSGRUNDER.....	6
2.1	RIKTVÄRDEN FÖR TRAFIKBULLER VID BOSTÄDER	6
3	BERÄKNING.....	7
3.1	TRAFIKDATA.....	7
3.1.1	VÄGTRAFIK.....	7
3.1.2	TÅGTRAFIK.....	8
4	RESULTAT OCH SLUTSATS.....	8
4.1	BOSTÄDER	9
4.1.1	HUS 2-10	9
4.1.2	HUS 1.....	9
4.1.3	PUNKTHUS	9
4.2	UTEPLATS.....	12
5	FÖRSLAG PÅ TEKNISKA LÖSNINGAR.....	12
5.1.1	GLASSKÄRM FRAMFÖR VÄDRINGSFÖNSTER	12
5.1.2	BALKONG OCH BALKONG BAKOM "VINGE"	12
5.1.3	INGLASAD BALKONG	13

Bilaga: AK01AB-02

1 BAKGRUND

Eslövs Bostads AB arbetar med att ta fram en ny detaljplan på fastigheten Örnen 4. Fastigheten är belägen i centrala Eslöv, sydost om Eslövs station.

Detaljplaneområdet angränsar mot järnvägen Södra stambanan i väster och Järnvägsgatan på kort avstånd i öster samt Trehäradsvägen i söder.



Figur 1. Röd ram markerar område där planområdet planeras att utökas med nya bostäder.



Figur 2. Illustrationsplan över planerade bostadshus.

2 BEDÖMNINGSGRUNDER

Buller anses, framförallt vid trafikerade vägar och järnvägar, vara ett stort folkhälsoproblem. När människan utsätts för buller är den vanligaste reaktionen en känsla av obehag. Därutöver anses buller också orsaka stressreaktioner, trötthet, irritation, blodtrycksförändringar och sömnstörningar.

Ljud mäts oftast i decibel med beteckningen dBA. Indexet "A" efter "dB" indikerar att ljudets frekvenser har korrigerats på ett sätt som motsvarar hur det mänskliga örat uppfattar frekvenser. Det mänskliga örat uppfattar ljusa toner bättre än mörka.

I Sverige används vanligtvis två störmått för trafikbuller: dygnsekvivalent (Leq) respektive maximal (Lmax) ljudnivå. Med dygnsekvivalent ljudnivå avses medelljudnivån under dygnets 24 timmar. Den maximala ljudnivån vid fasad beräknas som den ljudnivå som överskrider högst fem gånger per natt av den bullrigaste fordonstypen, vanligtvis den tunga trafiken. För uteplats i anslutning till bostad beräknas den maximala ljudnivån som den ljudnivå som max överskrider fem gånger under en genomsnittlig timme.

En fördubbling/halvering av trafikmängden eller en fördubbling/halvering av avståndet till vägen ger 3 dBA högre/lägre ekvivalent bullernivå.

2.1 RIKTVÄRDEN FÖR TRAFIKBULLER VID BOSTÄDER

Den 1 juni 2015 trädde nya riktlinjer i kraft gällande buller vid bostadsbyggande i form av Förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader (svensk författningssamling, förordning 2015:16). I förordningen finns bestämmelser om riktvärden gällande buller utomhus vid bostadsbyggnader från spårtrafik, vägar och flygplatser.

I och med riksdagsbeslut uppdaterades förordningens 3 § från och med den 2017-07-01 till 5 dB högre värden än i ursprungsformuleringen. Ändringen gäller dock för alla nya bygglov och planer sedan januari 2015. Riktvärdena som redovisas i nedanstående tabell avser frifältsvärden, dvs. en ljudnivå som inte påverkas av reflexer vid egen fasad.

Tabell 1. Riktvärden utomhus för ljudnivå från väg- och spårtrafik vid bostadsbyggnader enligt trafikbullerförordningen.

	Ekvivalent A-vägd ljudnivå, L_{pAeq} [dBA]	Maximal A-vägd ljudnivå, L_{pAFmax} [dBA]
Ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad som inte bör överskridas Dock om bostaden < 35 m ²	60 ^{a)} 65	-
Ljudnivå som inte bör överskridas vid en uteplats, om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden	50	70 ^{b)}
Högsta ljudnivå vid fasad på en luddämpad sida	55	70 (kl. 22-06)
a) Kan överskridas om minst hälften av bostadsrummen är vända mot luddämpad sida. b) Kan överskridas med som mest 10 dBA-enheter fem gånger per timme mellan kl. 06.00 och 22.00.		

3 BERÄKNING

Beräkningarna har utförts i programmet SoundPLAN version 7.4. Programmet följer dessa beräkningsmodeller:

- Naturvårdsverkets rapport 4935, Buller från spårbunden trafik -Nordisk beräkningsmodell, reviderad 1996.
- Naturvårdsverkets rapport 4653, Vägtrafikbuller - Nordisk beräkningsmodell, reviderad 1996.

Beräkningar för ekvivalenta och maximala ljudnivåer i plan avser höjden två meter relativt mark med en täthet mellan beräkningspunkterna om 5 x 5 meter och är redovisade i utbredningskartor inklusive reflex i egen fasad. Redovisade trafikbullernivåer i tabeller avser frifältsvärden och är direkt jämförbara med riktvärden. Vågar och andra hårdgjorda ytor modelleras som akustisk hård mark och övriga ytor som akustik mjuk mark.

3.1 TRAFIKDATA

3.1.1 VÄGTRAFIK

I tabell 1 redovisas trafikdata för de vägar som bedöms bidra till bullernivåerna i området. Uppgifterna är hämtade från Kristina Jönsson, miljö och samhällsbyggnad, Eslövs kommun. Uppräkning till prognosår 2040 har gjorts av Anna-Karin Ekström, trafikplanerare, Tyréns AB. Gator markerade med en * är uppskattade siffror (utifrån antal bostäder i området) då inga mätningar finns tillgängliga. Uppgift om skyltad hastighet kommer från nvdb (nationell vägdatabas).

Tabell 1. Trafikflöden för prognosår 2040.

Väg	Hastighet (km/h)	ÅDT (antal/dygn)	Andel tung trafik (%)
Kvarngatan	40	6000	5
Trehäradsvägen	40	11 500	5
Järnvägsgatan syd, nr 6*	30	60	1
Järnvägsgatan mitt, nr 4, södra delen*	30	190	8
Järnvägsgatan nord, nr 4, norra delen (vid korsning Vattentornsgatan) *	30	310	10
Vattentornsgatan väst, fram till bensinstationen*	30	310	10
Vattentornsgatan öst, vid anslutning Kvarngatan* 30		440	8
Ystadvägen syd, vid Trehäradsvägen*	30	190	5
Ystadvägen mitt, mellan nr 8 och 10*	30	120	5
Ystadvägen nord, nr 4-6*	30	60	10
Ystadvägen nord, nr 2*	30	10	50

Då andel tung trafik på lokalgatorna är mindre än ett tungt fordon per natt beräknas de maximala ljudnivåerna nattetid från vägtrafik utifrån de lätta fordonen.

3.1.2 TÅGTRAFIK

I tabell 2 redovisas trafikdata för Södra stambanan. Södra stambanan sträcker sig från Malmö till Katrineholm och passerar Eslöv. Uppgifter är hämtade från Trafikverket, Wikibana P40 och har bearbetats av Peter Andersson, uppdragsledare/utredare järnväg, Tyréns AB.

Tabell 2. Trafikuppgifter Södra stambanan för år 2016 och 2040.

Tågtyp	Antal/dygn		Tåglängd medel, m		Tåglängd max, m		Hastighet km/h	
	2016	2040	2016	2040	2016	2040	2016	2040
Godståg	73	65	425	450	750	750	100	100
Pågatåg (X60) *	103	128	100	150	150	150	115	115
Öresundståg (X31) *	82	82	120	140	240	240	115	115
Snabbtåg (X2)	30	46	150	165	320	320	130	130

4 RESULTAT OCH SLUTSATS

Beräkningsresultaten för planområdet redovisas som utbredningskartor med fasadnivåer i figur 3 och 4. I tabell 3 redovisas möjliga lösningar för varje hus (1-14). Tabellen visar vilka planlösningar som accepteras av trafikbullerförordningen. Vidare visar den vilka hus som uppfyller grundkraven i trafikbullerförordningen och kan planeras fritt ur bullersynpunkt, och vilka hus som uppfyller riktvärdena med kompensationsåtgärden "ljuddämpad sida" och enkelsidig bostad om maximalt 35 kvadratmeter.

Tabell 3. Möjliga lösningar över hur bostäderna kan planeras för respektive hus.

Hus	Kan planeras med valfri planlösning då Leq 60 dBA uppfylls på alla fasader	Kan planeras med genomgående planlösning där hälften av rummen uppfyller Leq 55 dBA och Lmax 70 dBA	Enkelsidig bostad <35 kvm möjlig då Leq 65 dBA uppfylls
1	X (enstaka fasader och plan, se figur 4)	X	X
2	X		X
3	X		X
4	X		X
5	X		X
6	X		X
7	X		X
8	X		X
9	X		X
10	X		X
11	X (enstaka fasader och plan, se figur 4)	X	X
12	X (plan 1-2, samt enstaka fasader och plan, se figur 4)	X	X
13	X (enstaka fasader och plan, se figur 4)	X	X
14	X (enstaka fasader och plan, se figur 4)	X	X

4.1 BOSTÄDER

4.1.1 HUS 2-10

Hus 2-10 uppfyller trafikbullerförordningens grundriktvärde Leq 60 dBA och kan planeras med valfri planlösning ur bullersynpunkt.

4.1.2 HUS 1

I hus 1 överskrider grundriktvärdet Leq 60 dBA på fasad mot järnväg och delar av fasad mot norr och söder, vilket innebär att kompensationsåtgärder krävs. Formen på byggnadsdelen gör det svårt att naturligt planera för genomgående lägenheter. Ett alternativ kan vara att planera för lägenheter om högst 35 m² mot väster, plan 1 i norr och plan 4-5 i söder alternativt att arbeta med tekniska lösningar, se förslag kapitel 5.

Övriga fasader kan sedan planeras med valfri planlösning.

4.1.3 PUNKTHUS

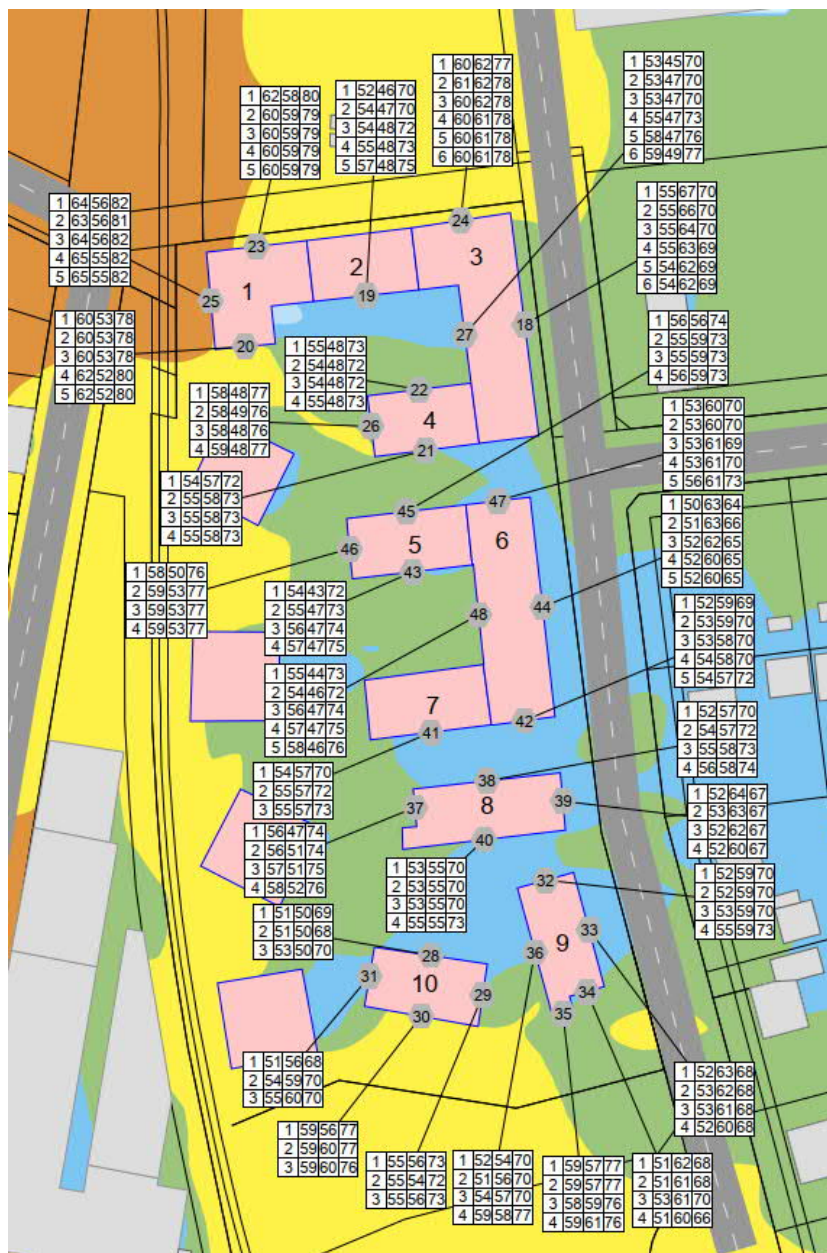
I punkthusen överskrider grundriktvärdet Leq 60 dBA på flera fasader och våningsplan, framförallt mot järnvägen och vinkelrätt mot denna. Överskridandet är upp till 5 dBA.

Riktvärdet Leq 65 dBA för lägenheter om maximalt 35 m² uppfylls på alla fasader och våningsplan.

I vissa delar av punkthusen, framförallt hörnor, är det möjligt att planera för genomgående lägenheter om det är möjligt att utforma en sida som uppfyller Leq 55 dBA och Lmax 70 dBA vinkelrätt mot den bullerexponerade fasaden. För denna lösning krävs i flera fall att tekniska lösningar arbetas in i byggnaderna. Det kan vara indragna och inglasade balkonger i hörnor och/eller vinkelrätt mot bullerexponerad fasad. Mer exakt utformning och placering av denna typ av lösning görs när planlösningen är känd, men två förklarande exempel illustreras i figur 5 och 6.

Observera att det alltid är upp till beslutande myndighet att godkännas denna typ av lösningar.

Fasader och våningsplan där Leq 60 dBA uppfylls kan planeras med valfri planlösning. I figur 4 markeras dessa fasader med blå respektive grön linje i tabellerna. Blå linje innebär att även riktvärdet för "ljuddämpad sida" uppfylls utan teknisk lösning.



Figur 3. Utklipp från AK01A som illustrerar ekvivalenta nivåer 2 meter över mark inkl. reflex i egen fasad och fasadnivåer som frifältsvärden på del av fastigheten Örnen 4 för prognosår 2040. Grön och blå färg i utbredningskartorna anger ljudnivåer under 60 dBA. I kolumnerna för fasadnivåer anges hur Leq (dBA) (2: a kolumnen) och Lmax järnväg (3:e kolumnen) och Lmax väg (4:e kolumnen) fördelas per fasad och våningsplan (1: a kolumnen). Järnvägen löper väster om planområdet.



Figur 4. Utklipp från AK01B som illustrerar fasadnivåer som frifältsvärden på del av fastigheten Örn 4 för prognosår 2040. I kolumnerna för fasadnivåer anges hur Leq (dBA) (2: a kolumnen) och Lmax järnväg (3:e kolumnen) och Lmax väg (4:e kolumnen) fördelas per fasad och våningsplan (1: a kolumnen). Tabellerna är markerade med två olika färger. Grön färg anger att grundriktsvärdet Leq 60 dBA uppfylls, medan blå anger att även "ljuddämpad sids" uppfylls. Järnvägen löper väster om planområdet.

4.2 UTEPLATS

Riktvärdet för uteplats, L_{eq} 50 dBA och L_{max} 70 dBA, överskrids över hela planområdet, vilket gör att det krävs skärmande lösningar för att uppfylla riktvärdet för en gemensam uteplats. Skärmens höjd och utbredning dimensioneras när val av uteplats är känd. Om en gemensam uteplats förläggs där riktvärdet uppfylls, kan balkonger anses kompletterande uteplatser och byggas utan hänsyn till gällande riktvärden.

Generellt ska skärmen ha en minsta ytvikt om 15 kg/m^2 och sluta tätt mot mark och mellan sektioner.

5 FÖRSLAG PÅ TEKNISKA LÖSNINGAR

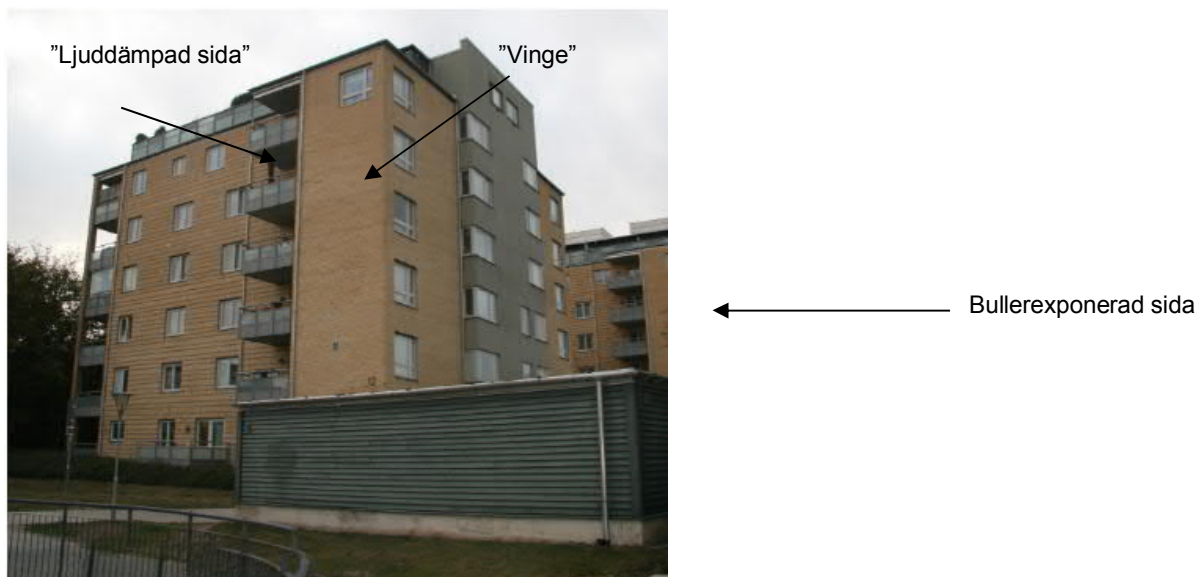
Nedan förslag kan tillämpas i fall där ovan åtgärder inte är möjliga. Observera att det är upp till beslutande myndighet att godkänna om sådana tekniska lösningar får tillämpas.

5.1.1 GLASSKÄRM FRAMFÖR VÄDRINGSFÖNSTER

För att reducera ljudnivån vid fönster är ett alternativ att vädringsfönster förses med bullerdämpande glasskärmar. En glasskärm framför vädringsfönster kan ge upp till 7 dBA lägre ljudnivå bakom själva skärmen. Skärmens ytvikt ska vara minst 15 kg/m^2 och överlappa vädringsfönstret minst tre gånger avståndet mellan fönster och glasskärm.

5.1.2 BALKONG OCH BALKONG BAKOM "VINGE"

Balkonglösning med täta räcken på tre sidor samt mineralullsabsorbenter eller liknande i balkongtak reducerar ljudnivån på fasad bakom med upp till 3 dBA. Räcket ska vara minst 1,2 meter högt, sluta tätt mot fasad, mot balkongplatta samt mellan sektioner och ha en minsta ytvikt på 15 kg/m^2 .



Figur 5. Exempel på hur balkonger och "vinge" kan arbetas in i punkthus för att uppnå "ljuddämpad sida".

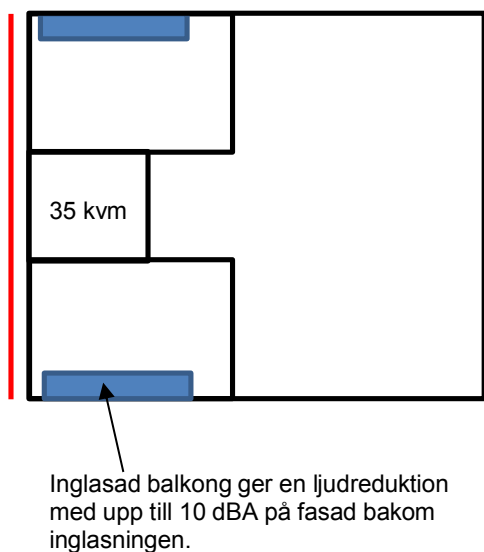
5.1.3 INGLASAD BALKONG

Genom att helt eller delvis glasa in balkonger kan ljudnivån minskas med upp till 10 dBA utanför fönster. Glaset/räcket ska sluta tätt mot fasad, mot balkongplatta samt mellan sektioner och ha en minsta ytvikt på 15 kg/m². I taket ska mineralullsabsorbenter eller liknande monteras.

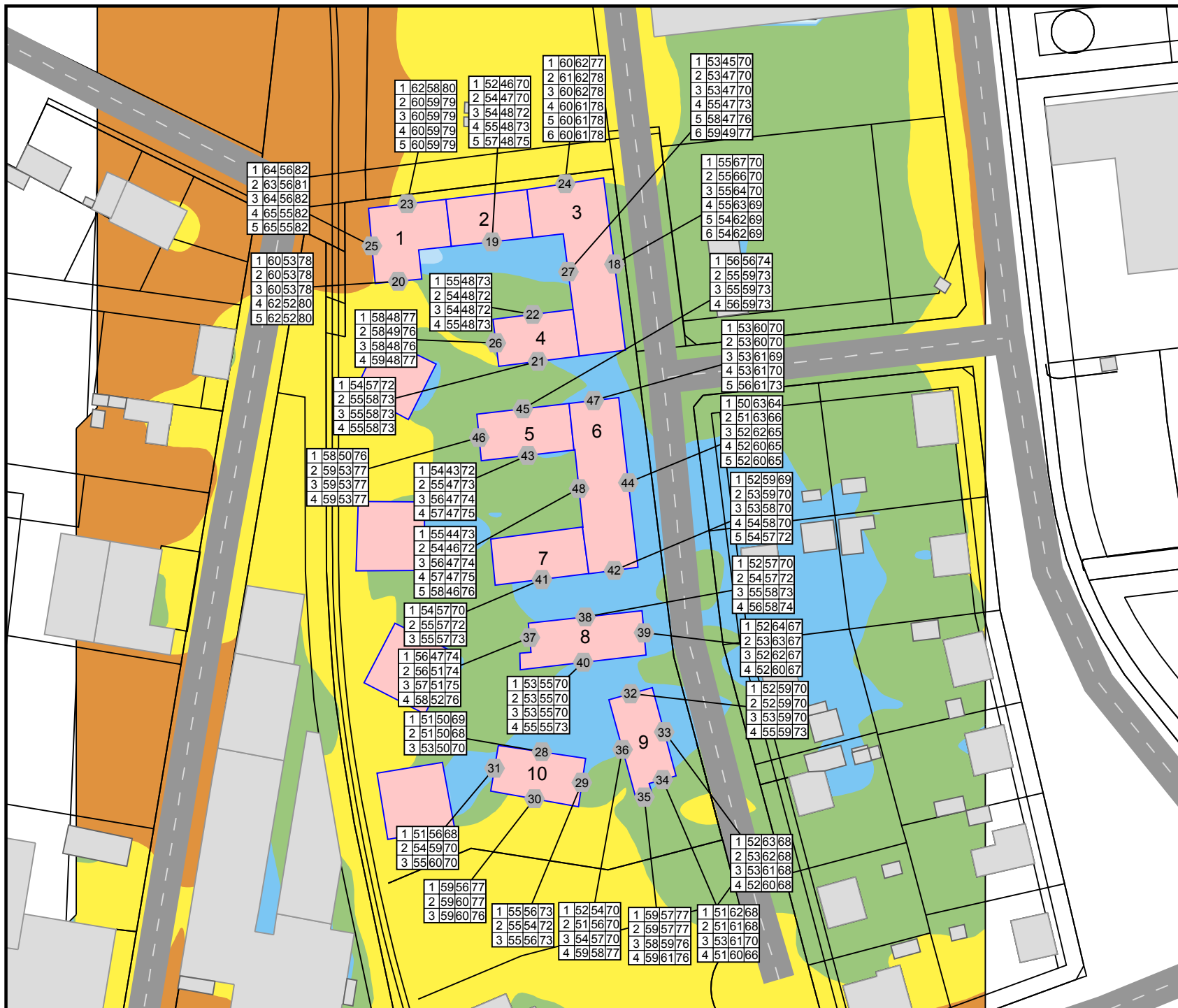
Exakt utformning av inglasningen görs i skede när placeringen av balkongerna är känd och anpassas efter varje enskild bostads behov. Denna lösning är användbar på tex. hörnor och punkthus där det är svårt att få till genomgående planlösningar.

Balkongen kan placeras i husliv eller vara utanpåliggande.

I figur 6 illustreras en principskiss på möjlig lösning.



Figur 6. Principskiss över planlösning i punkthus för att uppfylla "ljuddämpad sida" med hjälp av en inglasad balkong (blå ruta). Hälften av bostadsrummen ska orienteras med fönster/fönsterdörr mot balkongen. Röd linje anger bullerexponerad sida, men ej högre än Leq 65 dBA.



BERÄKNAD LJUDUTBREDNING

Beräknade ljudnivåer på fasad från järnvägs- och vägtrafik. Tabellvärdena avser frifältsvärde.

Utbredningen som redovisas som färgzoner är inkl. fasadreflexer. Prognosår 2040.

Teckenförklaring

- Vägbana
- Örn 4
- Byggnader
- Beräkningspunkt
- Vän/Leq/Lmax(v)/Lmax (j)

EKVIVALENT LJUDNIVÅ 2 meter över mark i dBA

75 <		
70 <		<= 75
65 <		<= 70
60 <		<= 65
55 <		<= 60
50 <		<= 55
45 <		<= 50
		<= 45



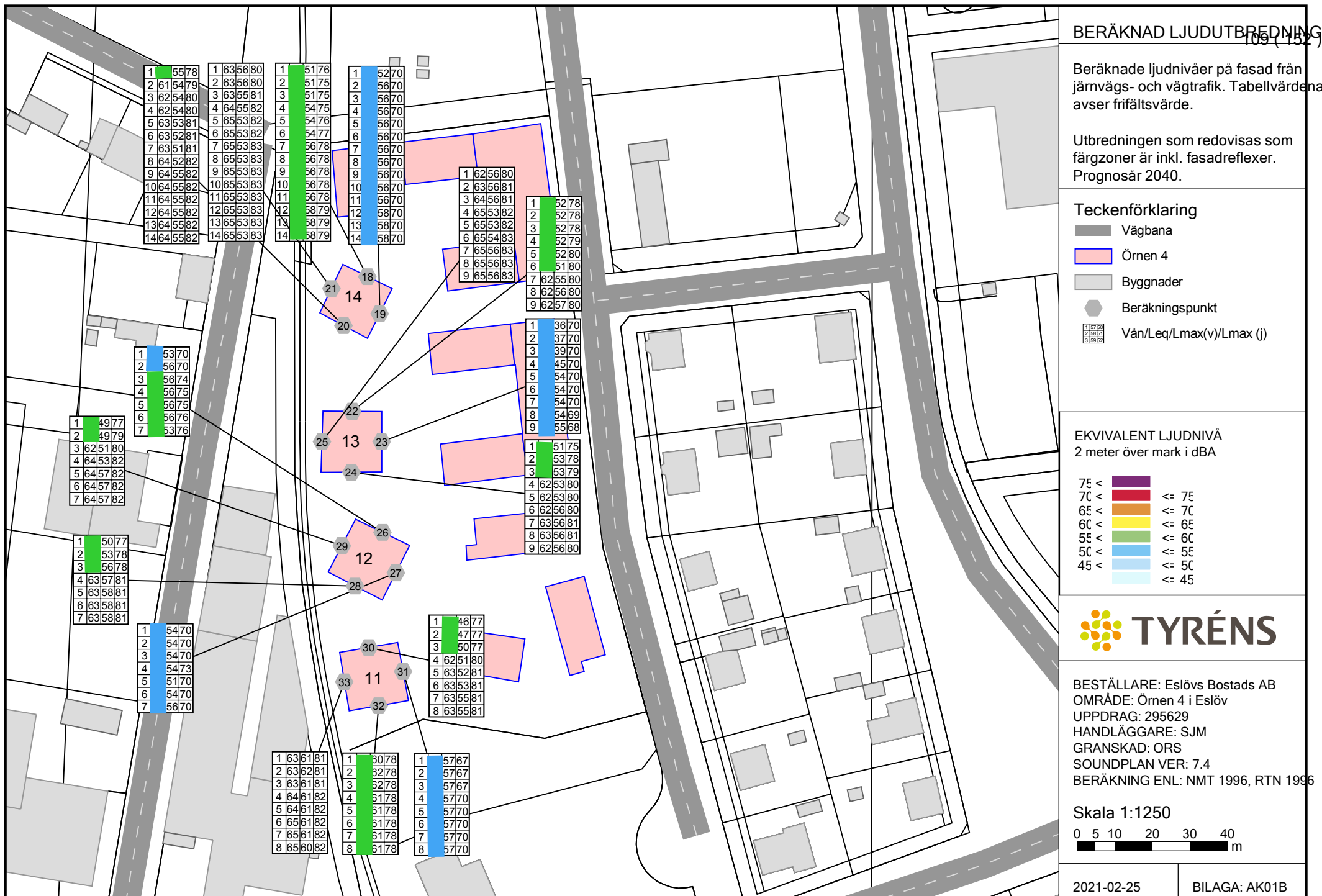
BESTÄLLARE: Eslövs Bostads AB
OMRÅDE: Örn 4 i Eslöv
UPPDRAK: 295629
HANDLÄGGARE: SJM
GRANSKAD: ORS
SOUNDPLAN VER: 7.4
BERÄKNING ENL: NMT 1996, RTN 1996

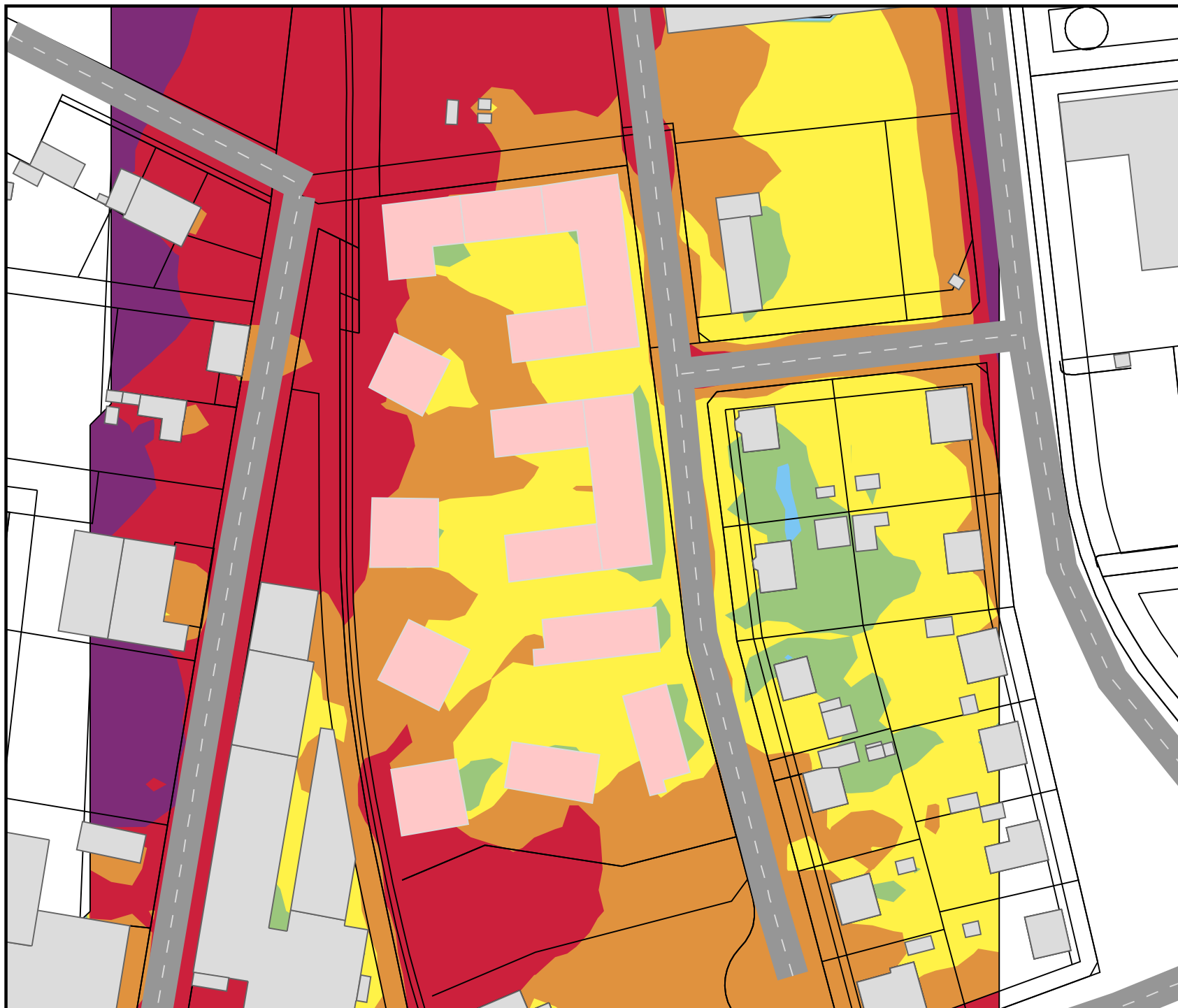
Skala 1:1250

0 5 10 20 30 40
m

2021-02-25

BILAGA: AK01A





BERÄKNAD LJUDUTBREDNING

116 (152)

Beräknade maximala ljudnivåer från
väg- och järnvägstrafik inkl.
fasadreflexer. Prognosår 2040.

Teckenförklaring

- Vägbana
- Byggnader
- Örnen 4

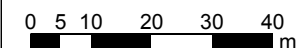
MAXIMAL LJUDNIVÅ 2 m över mark i dBA

85 <		<=	85
80 <		<=	80
75 <		<=	75
70 <		<=	70
65 <		<=	65
60 <		<=	60



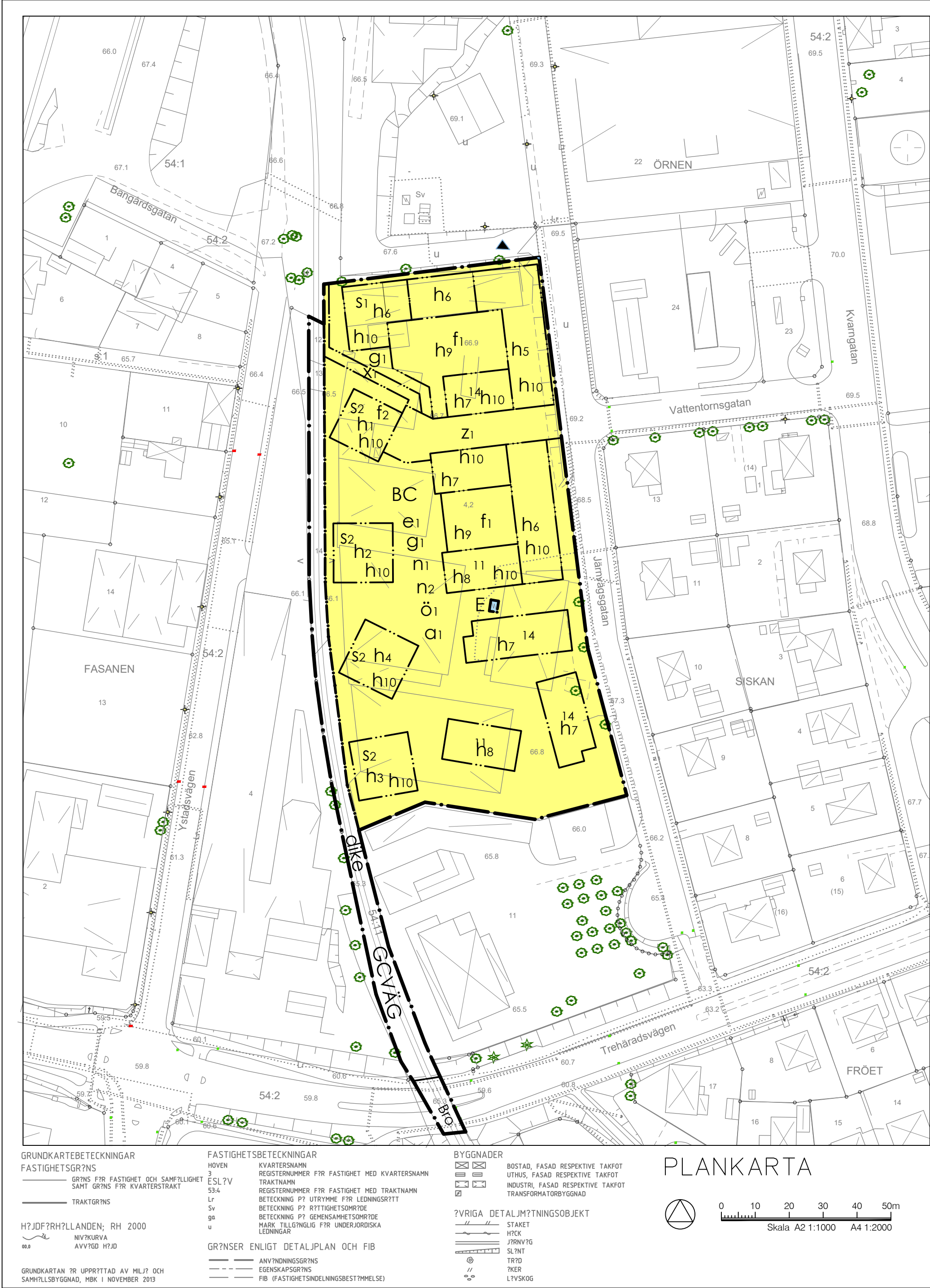
BESTÄLLARE: Eslövs Bostads AB
OMRÅDE: Örnen 4 i Eslöv
UPPDRAG: 295629
HANDLÄGGARE: SJM
GRANSKAD: ORS
SOUNDPLAN VER: 7.4
BERÄKNING ENL: NMT 1996, RTN 1996

Skala 1:1250



2021-02-25

BILAGA: AK02



F?LJANDE G?LLER INOM OMR?DEN MED NEDANST?ANDE BETECKNINGAR.
ENDAST ANGIVEN ANV?NDNING OCH UTFORMNING ?R TILL?TEN. BEST?MMELSER
UTAN BETECKNING G?LLER INOM HELA PLANOMR?DET.

GR?NSER

- PLANOMR?DESGR?NS
- ANV?NDNINGSGR?NS
- EGENSKAPSGR?NS

ANV?NDNINGSBEST?MMELSER

- Allm?n plats
- GC-V?G G?ng- och cykelv?g
- Kvartersmark
- B Bost?der.
- C Centrumverksamhet till?ten i bottenv?nning.
- E Teknisk anl?ggning.

EGENSKAPSBEST?MMELSER

- Allm?n plats
- dike Dike f?r att avsk?ra och f?rdr?ja skyfallsvatten ska
finnas.
- bro G?ng- och cykelbro ska finnas.
- Kvartersmark
- UTNYTTJANDEGRAD
- e1 St?rsta byggnadsarea ?r 10 % av fastighetsarean inom
egenskapsområdet.
- 101 bilplatser under jord och 23 bilplatser utomhus ska finnas.

MARKENS ANORDNANDE

- n1 Marken ska anordnas med g?rds- och
tr?dg?rdsanl?ggning.
- n2 Mark h?jds?tts s? att ytvatten r?r sig mot och f?rdr?js i
GC-v?g.
- Ö1 Marken f?r endas f?rses med
komplementbyggnad.

BYGGNADSTEKNIK

Om bullerniv?er ?verskrider 55 dBA eq vid fasad utanf?r bostad st?rre ?n 35
m?, ska minst h?lften av bostadsrummen vara mot tyst eller ljudd?mpad sida.
Utanf?r bostad, om h?gst 35 m?, till?ts ist?llet 60 dBA eq ljudniv?.

Varje l?genhet ska ha tillg?ng till en egen eller gemensam uteplats d?r
riktv?rden f?r ljudd?mpad sida uppn?s.

PLACERING; UTFORMNING; UTF?RANDE

- h1 H?gsta totalh?jd p? byggnadsverk ?r 43 meter
- h2 H?gsta totalh?jd p? byggnadsverk ?r 31 meter
- h3 H?gsta totalh?jd p? byggnadsverk ?r 28 meter
- h4 H?gsta totalh?jd p? byggnadsverk ?r 25 meter
- h5 H?gsta totalh?jd p? byggnadsverk ?r 22 meter
- h6 H?gsta totalh?jd p? byggnadsverk ?r 20 meter
- h7 H?gsta totalh?jd p? byggnadsverk ?r 17 meter
- h8 H?gsta totalh?jd p? byggnadsverk ?r 14 meter
- h9 H?gsta totalh?jd p? byggnadsverk ?r 3 meter
- h10 Bottenv?nning ska m?jligg?ra en v?ningsh?jd av 3,6 meter.
- f1 Upph?jd g?rd ?ver parkeringsgarage.
- f2 Byggnad ska utf?ras i s?rskilt h?g arkitektonisk kvalitet.

BYGGNADERS ANV?NDNING

- S1 L?genhet som ?r st?rre ?n 35 m2 ska ha minst h?lften av
bostadsrummen orienterade mot ljudd?mpad sida.
- S2 L?genhet som ?r st?rre ?n 35 m2 ska ha minst h?lften av
bostadsrummen orienterade mot ljudd?mpad sida.

MARK F?R GEMENSAMHETSANL?GGNING

- g1 Gemensamhetsanl?ggning f?r utemilj?.

MARK F?R ALLM?NNYTTIGA ?NDAM?L

- X1 G?ng- och cykeltrafik
- Z1 K?rtrafik

VILLKOR F?R STARTBESKED

Startbesked f?r inte ges f?r bost?der eller centrumverksamhet f?rr?n
markf?r?r?ringar har avhj?lpts till en niv? som motsvarar Naturv?rdsverkets
riktv?rden.

GENOMF?RANDETID

Planens genomf?randetid ?r 5 ?r fr?n den dag planen vinner laga kraft

SAMR?DSHANDLING

- ☐ Enkelt planf?rfarande ☒ Standard planf?rfarande

DETALJPLAN F?R DEL AV ÖRNEN 4 m.fl., Eslövs kommun, Skåne län

- Bost?der och centrumverksamhet

PLANKARTA
MED BEST?MMELSER

2021-03-09

Avdelningschef ?sa Simonsson, Planchef Mikael Vallberg, Planarkitekt Torsten Helander

PLAN NR E xxxx

ÖVRIGA PLANHANDLINGAR

- ☒ PLANBESKRIVNING
- ☒ GENOMF?RANDEBESKRIVNING
- ☐ SAMR?DSREDOG?RELSE
- ☒ FASTIGHETSF?RTECKNING
- ☐ UTL?TANDE EFTER UTST?LLNING

REGISTRERINGSDATUM
Planen antagen av:
Kommunfullm?ktige 20xx-xx-xx \$xxxx

BETYGAR

Planen vunnit laga kraft
20xx-xx-xx



PLANBESKRIVNING

Detaljplanen för del av Örnen 4, i Eslöv,
Eslövs kommun
Samrådshandling



Kartbild som visar planområdets placering i Eslövs tätort.

Diarie : KS.2017.0241, Ärendet påbörjat genom Ksau beslut 2017-09-26 § 104

Handlingar som tillhör detaljplanen:

Plankarta
Planbeskrivning
Fastighetsförteckning
Grundkarta
Bullerutredning
Riskanalys

Planen handläggs enligt standardförfarande med process enligt nedan:



VAD ÄR EN DETALJPLAN?

En detaljplan styr hur marken får användas för ett område inom kommunen exempelvis för bostäder, kontor, handel och industri. Detaljplanen får även reglera placering, utformning och utförande. En detaljplan består av en plankarta som är juridiskt bindande och en planbeskrivning som beskriver plankartan.

Planbeskrivningen, som inte är juridisk bindande, ska underlätta förståelsen för plankartans innebörd.

PLANPROCESSEN

Detaljplaneprocessen regleras i plan- och bygglagen och syftar till att pröva om ett förslag till markanvändning är lämpligt. I processen ska allmänna och enskilda intressen vägas mot varandra. Under samråd och granskning ges möjlighet för sakägare, myndigheter och andra berörda att inkomma med synpunkter.

INLEDNING

SAMMANFATTNING

Syftet med planen är att möjliggöra för drygt 200 bostäder i planområdet.

Planområdet är cirka 13 000 kvadratmeter stort. På området står äldre uttjänta industribyggnader. Gällande detaljplan anger industriändamål som inte vållar olägenhet för närboende samt nödvändiga bostäder för tillsyn av området.

Föreslagen plan avser också bidra till den stadsomvandling som östra Eslöv genomgår och i denna process tillvarata historiska värden i området och samverka med bland annat spritfabriken och dess utveckling.

Planområdets placering i anslutning till befintlig historisk bebyggelse, station och centrum, ger förutsättningar för en innehållsrik boendemiljö.

Detaljplanen handläggs med standardförfarande. Förslaget att omvandla fastigheten till bostäder stämmer väl överens med gällande översiktsplan och den föreslagna fördjupningen av översiktsplanen för östra Eslöv. En undersökning om planens genomförande förväntas medföra en betydande miljöpåverkan är gjord. Planen bedöms inte medföra en betydande miljöpåverkan.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Innehåll

PLANFÖRSLAG	6
PLANENS SYFTE	6
MARKANVÄNDNING OCH STADSBILD	6
TRAFIK	12
NATUR	13
KULTURMILJÖ	14
EKOSYSTEMTJÄNSTER	14
TEKNISK FÖRSÖRJNING	15
SÄKERHET OCH HÄLSA	16
SOCIALA ASPEKTER	16
FÖRUTSÄTTNINGAR	17
PLANDATA	17
BEFINTLIG STADSBILD OCH MARKANVÄNDNING	18
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	21
KULTURMILJÖ	22
SERVICE	23
TRAFIK	23
NATUR	24
TEKNISK FÖRSÖRJNING	24
SOCIALA FÖRUTSÄTTNINGAR	24
BULLER OCH STÖRNINGSSKYDD	25
KONSEKVENSER	28
MILJÖKONSEKVENSER	28
MILJÖKVALITETSNORMER (MKN)	29
DAGVATTEN	29
ÖVERSVÄMNING OCH SKYFALL	30
NATURMILJÖ OCH BIOLOGISK MÅNGFALD	31
MARK OCH GRUNDLÄGGNING	31
MARKRADON	31
MARKFÖRORENINGAR	31
HUSHÅLLNING MED NATURRESURSER	31
STADSBILD / LANDSKAPSBILD	31

ARKEOLOGI	31
SOLFÖRHÅLLANDEN.....	31
TRAFIK	32
BEFINTLIG TEKNISK FÖRSÖRJNING.....	32
HÄLSA OCH SÄKERHET	33
SOCIALA KONSEKVENSER.....	34
ORGANISATORISKA FRÅGOR	35
EKONOMISKA FRÅGOR	35
FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR OCH KONSEKVENSER	36

PLANFÖRSLAG

Sökande inkom den 2 maj 2017 med begäran om planbesked för del av fastigheten Örnen 4. Sökanden vill omvandla stadsdelen och fastigheten Örnen 4 till mer funktionsblandade kvarter med plats för nya bostäder och bevarande av icke störande verksamheter.

PLANENS SYFTE

Detaljplanens syfte är att restaurera området genom att möjliggöra för cirka 200 bostäder och centrumfunktioner i området.

MARKANVÄNDNING OCH STADSBILD

Planområdets gestaltning och byggrätt

Eslöv arbetar med att utveckla och förnya området öster om järnvägen. Bostäder byggs igen och fyller de hål som rivna bostäder, nedlagd järnväg och verksamheter lämnat efter sig. En blandstad bildas. En av de viktigaste delarna i denna omvandling är området kring Lagerhuset och Spritfabriken.

Planförslaget avser att tillsammans med Spritfabriken och Lagerhuset restaurera och bilda en mindre stadsdel i det centralt belägna östra Eslöv. Området kommer att annonsera sig tydligt längs, och över järnvägen. Från Storgatan, Stadsparken, Medborgarhuset och stationsområdet. Det bildar ett landmärke och en fågel Fenix i det framtida nygamla och restaurerade östra Eslöv och ett nytt cityområde.

Nu aktuellt planförslag omfattar det så kallade Engson-området. Exploateringen tillåts hög, med anledning av det centrala läget och stadens behov av effektivt organiserat och befolkat stadsliv och av de flesta hållbarhetsskäl. Bebyggelsen tillåts i vissa delar bygga på höjden, för att ge för Eslöv nya boendekvaliteter och för att spara mark.

En stadsdel i mellan två och sju våningar och i ett fall, för att i mittpunkten av området accentuera och skapa ett centrum, tillåts här ett smäckert och gestaltningsmässigt mera omsorgsfullt gjort fjortonvåningshus.

För området gäller olika relationer till omgivningen i olika riktningar. Dessa sätter ramarna och återspeglas i förslaget. I nordöst ligger Kavlis industriverksamhet. Mot denna sluts kvarteret i en skärm mot industriverksamheten.

I öster ligger befintligt gatunät och befintlig friliggande bostadsbebyggelse. För att möta denna, tillåts bebyggelsen i sydöstra delen av planområdet endast i form stadsradhus i två och en halv till tre och en halv våningar.

I väster ligger det nedlagda industrispåret mellan stationen och Abullahagen och strax därtill spritfabriken. Planområdet är utformat så att det öppnar sig mot spåret och spritfabriken, som båda avses vara integrerade delar i omvandlingen av

området som helhet, Järnvägsstaden. Detta planområde bildar kärnan i det som i fördjupad översiktsplan går under namnet järnvägsstaden. Det nedlagda järnvägsspåret bildar en pulsåder mot staden och skär i svag kurva genom området och låter bebyggelsen på båda sidor om spåret underordna sig sin form.

I söder står lagerhuset. I söder står också solen. Förutom de olika förutsättningarna i omgivningen har också orienteringen mot solen i söder beaktats vid placering, orientering och höjdsättning av bebyggelsen.

Vägförsörjning till området sker via en huvudgata in i området österifrån som en förlängning av Vattentornsgatan. Gatan bildar en entrégata med stadskaraktär slutar i en mindre platsbildning och får i fonden det högre och accentuerade huset som mål. I övriga delar begränsas biltrafik till förmån för grön-, lek- och gemensamhetsmiljöer.

För att vid den relativt omfattande exploateringen ändå skapa plats för en attraktiv utemiljö, tillåts i delar av området att hus, istället för på bredden, byggas på höjden.

Detta medför också att området, för att få en attraktiv mark- och utemiljö planeras på ett mera omfattande och omsorgsfullt sätt. Entrégatan betonas och utåtriktade verksamheter tillåts och premieras här. Även i övriga delar medges centrumverksamhet i bottenvåningen.



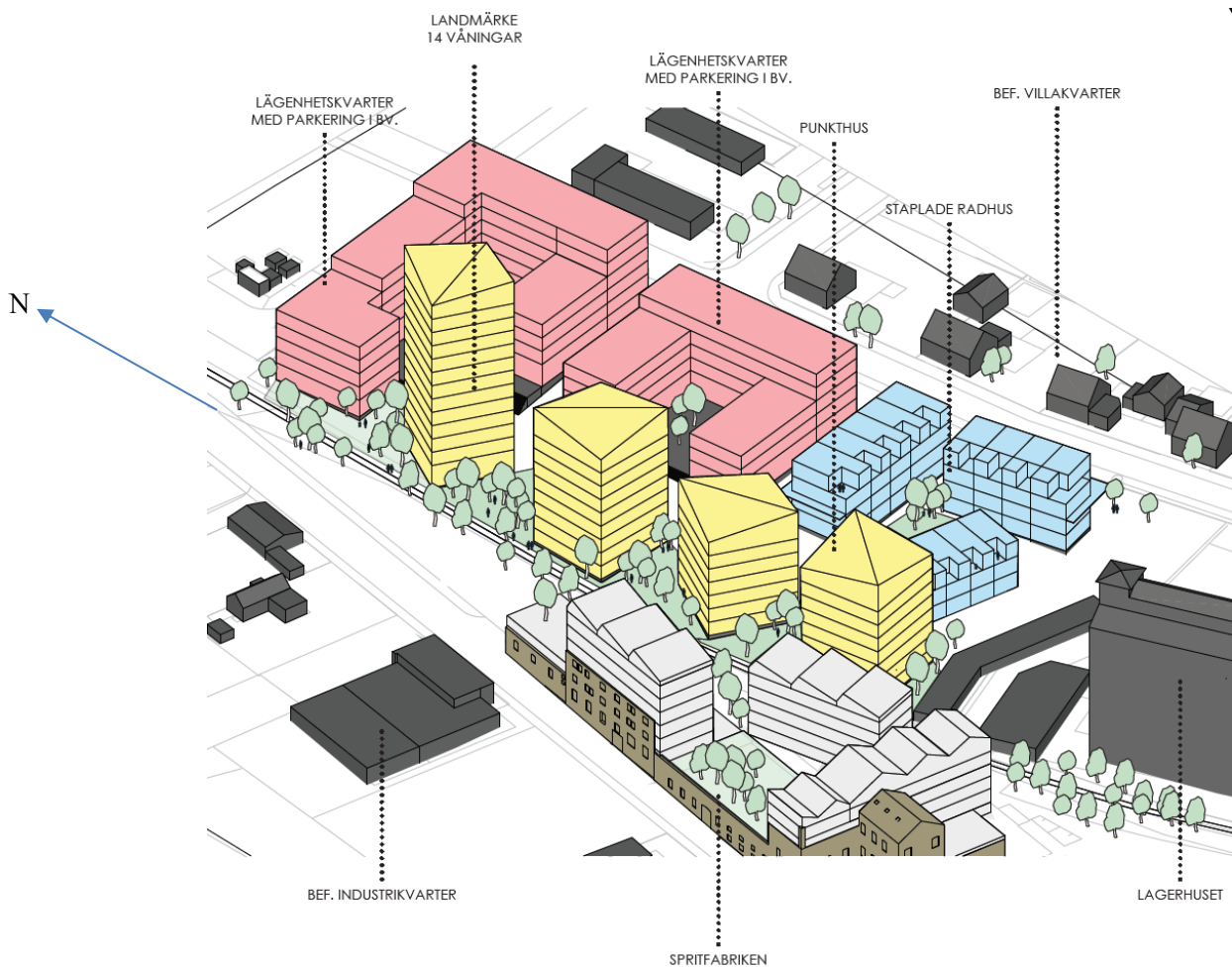
*Exempel omsorgsfull
markplanering*

Ovanstående är viktigt att beakta när stadens östra delar restaureras och får ett kompletterande och mångsidigt innehåll. Användning, byggrätt, placering, höjder och arkitektonisk utformning regleras i planen.

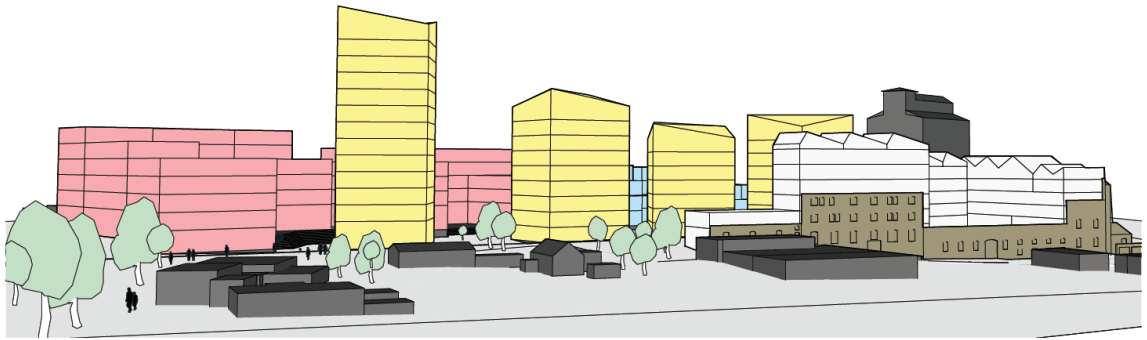
Av största vikt är också att bebyggelsen underordnar och understryker den nedlagda järnvägens sträckning.

Tillsammans med den nedlagda järnvägen och de högre husen skapas ett nytt landskap längs järnvägen. Punkthusens delvis vridna kroppar skapar kilformade

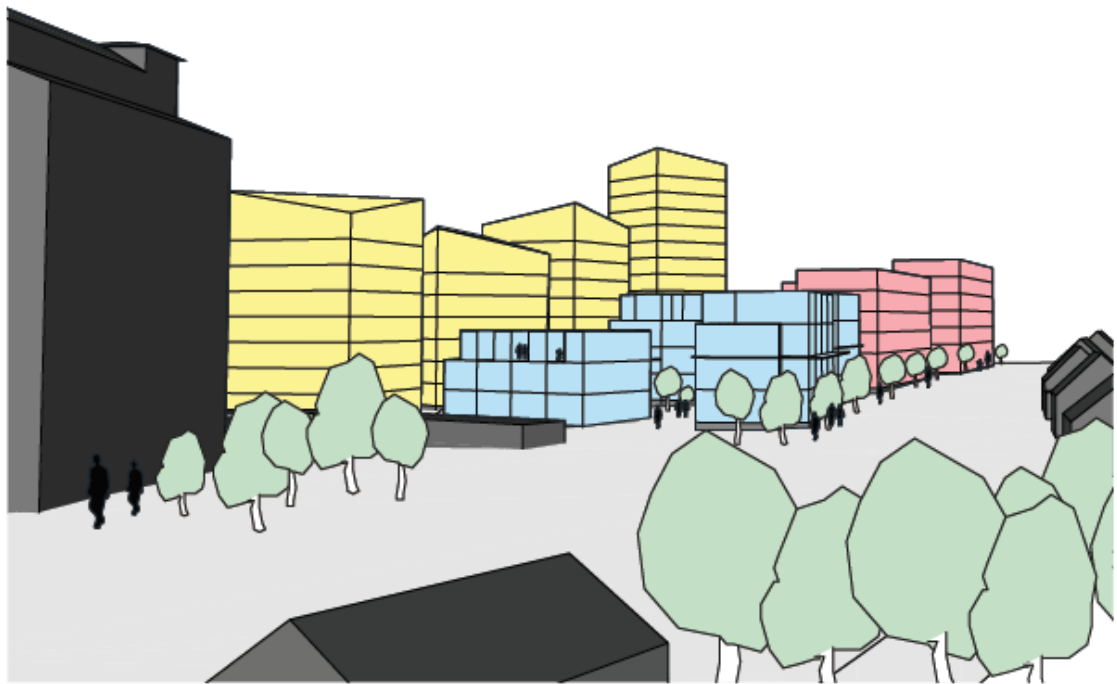
rum där grönskan från det gamla järnvägsspåret tillika parkstråket och GC-vägen bryter igenom. Grönskan leder vidare in till en kvarters- och radhusbebyggelse, genom punkthusens högre volymer, för att i öster genom, lägre bebyggelse harmoniera med villornas skala och grönska på andra sidan Järnvägsgratan. Mellan punkthusen och kvartersbebyggelsen slingrar sig en gårdsgata genom kvarteret, mot denna öppnar sig kvartersbebyggelsens gårdar. Byggnadernas variation i höjd och placering ger Eslöv och Kv. Örnen en identitet även på avstånd. Byggnaderna kommer ge Eslöv en ny siluett och från Storgatan en ny fasadlinje från den västra sidan och järnvägen. De högre byggnadskropparna avslutas i Lagerhuset, som tillsammans med Spritfabriken blir en del av det nya stadslandskapet.



Flygvy från sydväst över tilltänkt (färglagd) bebyggelse i området. Pil åt norr.



Perspektiv från medborgarhuset tvärs över spåren.



Perspektiv från söder, Lagerhuset till vänster och befintliga villor till höger i bild.

urban grönska för rekreation och aktivitet

Längs rälsen integreras gång- och cykelväg samtidigt som spåren av det förlutna tydliggörs. Stråket vidgas till platser där öppen dagvattenhantering, sittplatser och lekskulpturer samsas.



DAGVATTEN
De gröna ytorna längs med spåret utformas för fördröjning & rening av dagvatten.



NATURLIGT+URBANT
Det naturliga som växt fram under tiden spåret ej användes kan kombineras med mer urbana inslag.



AKTIVITETSZON
Längs med stickspårets gång- och cykelväg bildas en aktivitetszon som kan möbleras med exempelvis sittmöbler och lekskulpturer.



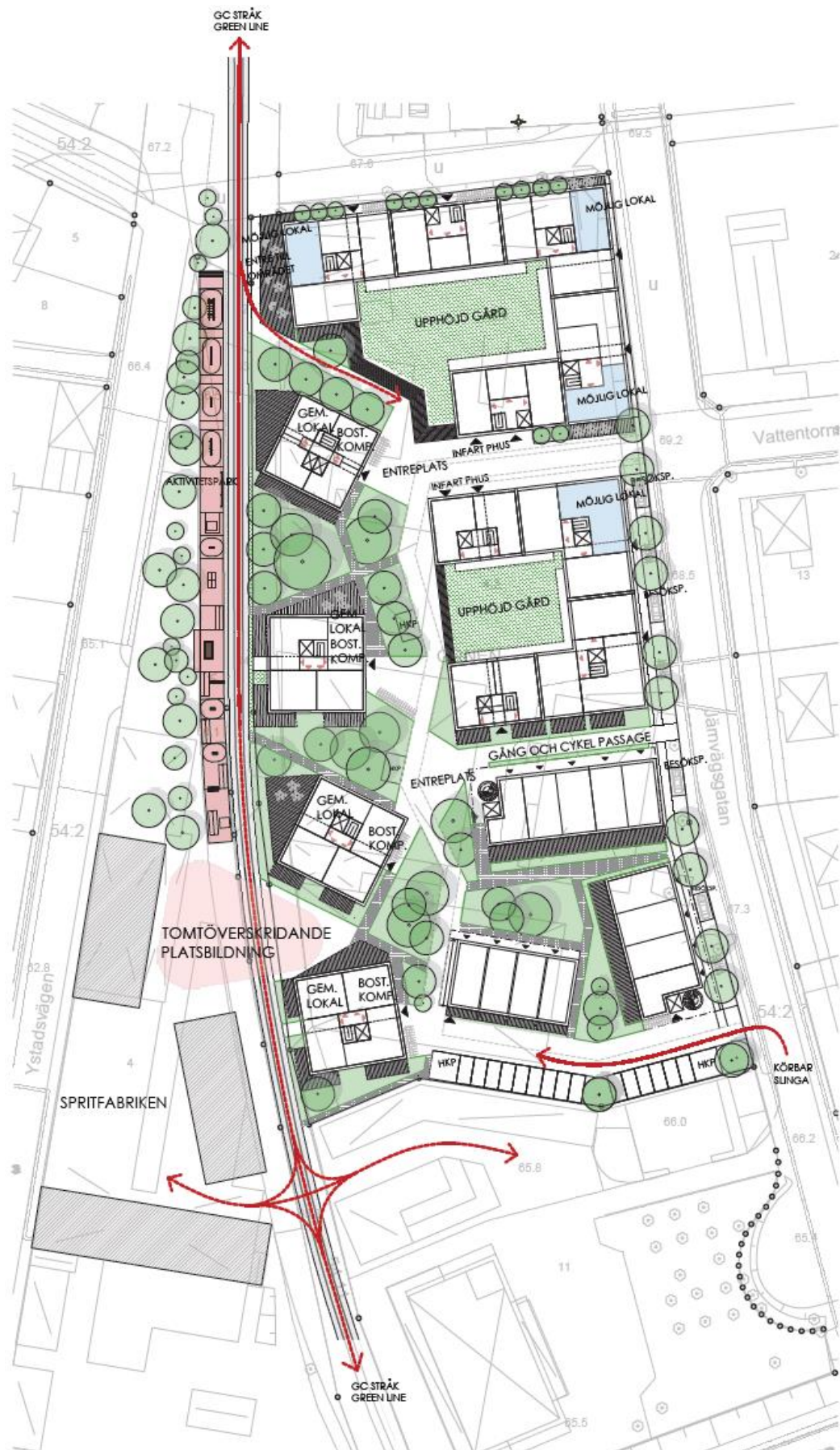
AKTIVITETSZON
Aktivitetszonen kan i vissa delar även innehålla mindre fördröjningsytor i form av raingardens.



Exempel .utemiljö och markplanering ur workshop med markägare om området



Exempel stadsradhus ur workshop med markägare om området. ur workshop med markägare om området



Illustrationsplan som visar disposition tilltänkt exploatering i planområdet.



Tilltänkt våningsantal, bruttoarea uppdelat på byggrätt och parkeringslösningar under och ovan jord.

TRAFIK

Biltrafik

Gatunätet öster om fastigheten är sedan lång tid tillbaka utbyggda. Biltrafik når området österifrån från Vattentornsvägen i befintligt gatunät. Denna förlängs in i området som en stadsgata vidare mot entréplatsen med det högre huset i fonden. Denna gata har hög dignitet och det finns ett intresse av att den hålls allmänt tillgänglig. Planförslaget kommer att medföra en viss ökad trafik på Vattenverksvägen till och från området, men ingen genomfartstrafik kommer att ske.

Gång- och cykelvägar

Gång- och cykeltrafik nås västerifrån från den, till GC-väg restaurerade, historiska järnvägssträckningen, mot station och centrum i ena riktningen och Abullahagen i andra.

Parkering

Planförslaget möjliggör parkering för fastighetens behov med dels 101 platser under mark och dels 23 platser fördelade på några olika platser inom området, totalt 124 platser. Gällande parkeringsnorm föreskriver tre platser per 1000 m² bostäder, vilka till viss del kan omvandlas till exempelvis bilpoolplatser eller genom överenskommelse med kommunen finnas på annan plats än aktuell

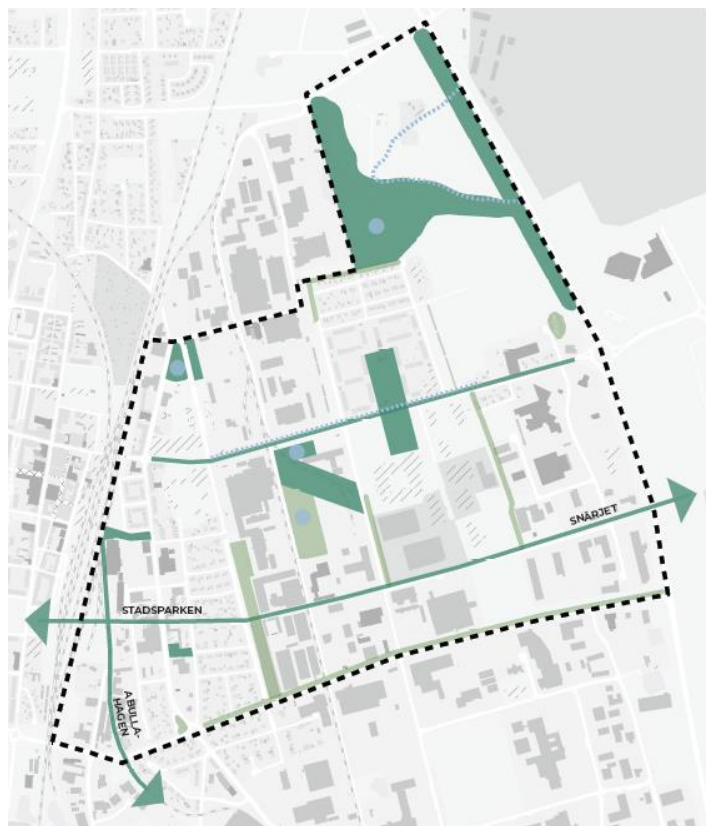
fastighet. Ny norm är under utarbetande. Planförslaget ställer under alla omständigheter krav på 101 platser under byggrätterna och 23 platser ovan mark, för att säkra dessa innan möjligheten byggs bort. 400 cykelplatser skall också finnas.

Kollektivtrafik

Området ligger 400 meter från järnvägsstationen, knutpunkt för alla tåg, stads- och regionbussar. På Trehäradsvägen (400 meter) går alla fjärrbussar. På Trehäradsvägen respektive Södergatan finns hållplatser för alla fjärrbussar samt stadsbusslinje 1. På Kvarngatan går i dagsläget ingen buss men i ett perspektiv med utbyggnad i denna plan och andra i östra Eslöv är det en lämplig linjesträckning.

NATUR

Fastigheten är idag till helt hårdgjord. Genomförandet av planen kommer att innebära att utemiljöns alla asfaltytor bryts upp och används som trädgård. Det finns relativt få grönområden i östra Eslöv. I det pågående arbetet med en fördjupad översiktsplan i östra Eslöv föreslår kommunen flera ytor, som skulle kunna omvandlas till parker och grönstråk. Kartan nedan visar ur den fördjupade översiktsplanen en struktur för grönområden och grönstråk och hur det kopplar till viktiga punkter utanför området. Särskilt viktig för detta område, syns stråket mellan stationen söderut mot Abullahagens naturreservat och natura 2000- område samt också den potentiella kopplingen österut mot Snärjet.



Kartbild över föreslagna grönstråk och grönområden i samrådsförslaget, för den fördjupade översiktsplanen för östra Eslöv.

Teckenförklaring

- Grönstruktur - befintliga grönområden
- Grönstruktur - befintliga grönstråk
- Grönstruktur - nya och utvecklade grönområden
- Grönstruktur - nya och utvecklade grönstråk

KULTURMILJÖ

Området utgör i dag tillsammans med Lagerhuset, järnvägsspåret och den gamla Spritfabriken en rest av infrastruktur, industrier, arbete och historia som en gång byggde upp Eslöv. Detta är en av utgångspunkterna för projektet. Bygg och bevara spår från förr. Det ger identitet, orienterbarhet, trygghet och perspektiv. Lagerhuset har fått nytt liv, Spritfabriken står på tur och Engsonområdet med sina många små verksamheter kommer att mera radikalt förnyas med ny bebyggelse, men har som ambition att integreras och komplettera de intilliggande områdena.

Småverksamheter bör i största möjliga omfattning även fortsättningsvis bjudas plats i området, för att hålla området mångsidigt och integrerat med omgivning och staden som helhet.

Kartor från tidigt 1900-tal visar att det fanns bebyggelse på fastigheten redan då. I princip samtliga byggnader finns på flygfoto från 1940-talet finns kvar idag.

Att notera är Bangårdsgatans gena sträckning mellan spårområdet och Kvarngatan som skär igenom norra delen av planområdet, en riktning är en kvarleva från förr, men som kan vara viktig även för en framtida omdaning av staden och en eventuellt ny förbindelse över järnvägen mot Medborgarhuset och Stadsparken.



Ortofoto från 1957 visar Bangårdsgatans diagonala sträckning mitt i bild.

EKOSYSTEMTJÄNSTER

Fastigheten är idag till helt hårdgjord. Ett genomförande av planförslaget kommer innebära att en större variation i livsmiljöer och ekosystemtjänster när utemiljöns asfaltytor delvis bryts upp och används som trädgård. Mellanrummen mellan

husen och gårdsutrymmet kommer att vara viktig att utforma väl och förses med växtlighet och delvis grustäckta ytor för att gynna mångfald samt skapa en attraktiv boendemiljö. Planförslaget kommer främst att gynna de reglerande ekosystemtjänsterna, eftersom markmaterialet och vegetationen förbättrar lokalklimatets atmosfär men också vattenhantering. Den biologiska mångfalden gynnas av att de hårdgjorda ytorna bryts upp och ersätts med möjlighet till genomsläppligt markmaterial i form av gräs, grus, växtlighet och öppen dagvattenhantering. Sol-lägen tas också särskilt omhand, genom att mindre ytor längs södervända fasader erbjuder möjlighet till solplatser.

Genomförandet av planförslaget kommer att innebära en etappvis rivning av en småskalig differentierad verksamhetsmiljö. De kulturella ekosystemtjänsterna består främst i att bygga vidare på och respektera den historiska struktur av vägar, järnvägar, fastighetsgränser som formats genom åren, men också att värna en kontinuitet i de typer av verksamheter som idag inhyses i området. Vidare främjar planområdets centrala placering i Eslöv sociala interaktioner och kopplingar mot centrum och den gamla staden. Området kommer även fortsättningsvis att erbjuda lokaler som möjliggör mindre icke störande verksamheter, framför allt i gatuplanet, men också i tilltänkt fjortonvåningshus.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Spill- och dricksvatten

Planområdet är idag anslutet till el, spill- och dricksvattennät och kommer även fortsättningsvis att vara det. Nätet kommer att lokalt behöva byggas om.

Dagvatten

Planområdet ingår i VA SYD:s verksamhetsområde för dagvatten. Fastigheten är idag påkopplad till dagvattennätet och kommer även fortsättningsvis att vara det. Fastighetsägaren har även skyldighet att omhänderta vatten som faller inom fastigheten. Vid extrema skyfall kan dagvatten-systemet bli överbelastat och i sin tur översvämma ytor. För att fördröja vattnet innan den når det kommunala dagvattensystemet, föreslår kommunen i planförslaget att asfalterade ytor mellan de nya och befintliga byggrätterna bryts upp och ersätts med genomsläpplig markbeläggning, så som gräs och grus, men också att fördröjningsytor etableras i området.

Energiförsörjning

Planområdet kommer anslutas till befintligt energiförsörjningsnät. Befintlig byggnad för elstation, mellan stadsradhusen i söder och den större centralt belägna byggrätten kommer, om GC passage skall finnas mellan husen att behöva flyttas eller åtminstone beaktas vid markplaneringen.

Avfallshantering och renhållning

Avfallshantering ska ske enligt renhållningsföreskrifterna. Fastighetsägaren ansvarar för att avfallsutrymme dimensioneras och anpassas till gällande regelverk. Fastighetsägaren ska anpassa och placera avfallshanteringen inom fastigheten samt på ett rimligt avstånd för både boende/lämnare och hämtare, företrädesvis vid fastighetsgränsen. Fastighetsägaren ansvarar även för att transportvägen mellan avfallskärl och renhållningsfordon är i farbart skick.

SÄKERHET OCH HÄLSA

Buller och störningsskydd

En bullerutredning (se nedan) är gjord som visar att området är bullerutsatt från norr och väster. Särskilda planbestämmelser införs för detta.

Markföroreningar

Markföroreningar är konstaterade. Ytterligare undersökningar och åtgärdsförslag kommer att ske innan planens antagande. Planbestämmelse om att startbesked inte får ges förrän markföroreningar åtgärdats införs.

SOCIALA ASPEKTER

Sociala utrymmen

Området kommer att befolkas av i första hand av boende, men också av förbipasserande och besökare. Lokaler för utåtriktade verksamheter möjliggörs, gemensamhetslokaler anordnas och platsbildningar och solställen betonas och omhändertas. Planområdet ligger centralt i Eslöv och med närhet till Eslövs centrum. I Eslövs centrum finns flera platser och målpunkter som främjar sociala interaktioner, så som torgytor, restauranger, caféer, etc. Boendet bidrar även till att stärka stadslivet i Eslövs centrum, genom att servicefunktioner och stadsrum nyttjas av fler människor.

Trygghet

Fysiskt kan våra sociala gränser indelas i allt från vår kropp, säng, sovrum, bostad, verksamhetslokal, hyresgästgemensamma ytor inne och ute, affärslokaler, offentlig plats, allmän plats. Området behöver, för att bli bra innehålla all dessa fysiska sfärer, som genom fysisk utformning görs tydliga och lätta att tolka i relationer mellan brukare av området. Allmänhetens tillträde och passage i centrala delar säkras genom markreservat. I princip all utemiljö säkras för boende genom en gemensamhetsanläggning. Lokaler för verksamheter ges möjlighet i bottenvåningar. Detta stärker tryggheten, samtidigt som det ger plats och förutsättningar för olika brukare och möten över gränser. Området bör i dessa avseenden präglas av en hög grad medveten gestaltning av särskilt utemiljöer.

Barnkonventionen

FN:s barnkonvention gäller som utgångspunkt för beslut som kan röra barn och unga, däribland beslut om samhällsplanering och stadsutveckling. Inom planområdet skapas ytor som ger möjlighet till lek och utevistelse. Planområdet kan nås via gång- och cykelvägar som möjliggör att lite äldre barn kan röra sig fritt i sitt närområde samt till närbelägna lekplatser.

FÖRUTSÄTTNINGAR

PLANDATA

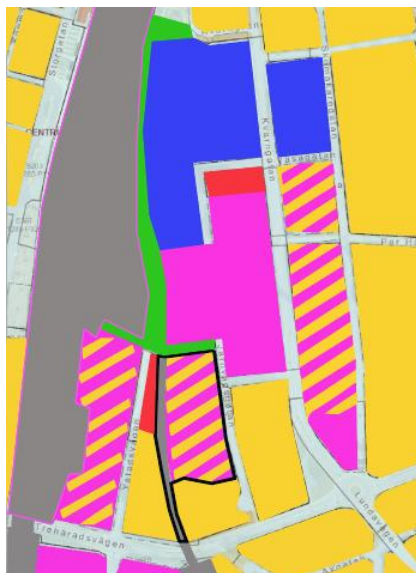
Areal och Markägoförhållanden

Planområdet är cirka 12 000 kvm stort och omfattar fastigheten halva fastigheten Örnen 4. Området ägs av Eslövs bostad AB.

Plansituation och angränsande fastigheter

Plansituationen i området är komplex med järnväg, bostäder, icke störande småindustri, handel och centrumverksamheter.

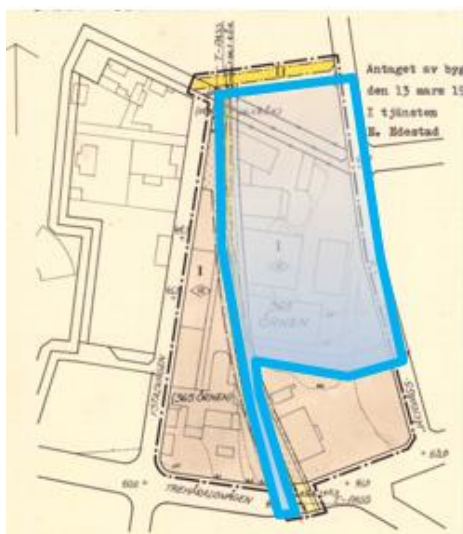
Gällande detaljplan är från 1961 och tillåter industriändamål av sådan beskaffenhet att närboende ej vållas olägenheter med hänsyn till sundhet, brandsäkerhet och trevnad.



Gällande planrättigheter i området:

- Småindustri av icke störande karaktär
- Bostäder
- Småindustri av icke störande karaktär med inslag av bostäder
- Jämväg
- Centrumverksamhet
- Handel

Planområde inringat med svart linje.



Planområdet visat i gällande detaljplan, väster och söder om har nya planer för bostäder antagits sedan planen gjordes.

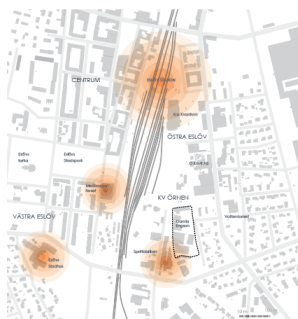
BEFINTLIG STADSBILD OCH MARKANVÄNDNING

Planområdet ligger i östra Eslöv i ett område med brokig och blandad bebyggelse. Omgivningarna har sedan lång tid tillbaka innehållit både verksamheter och bostäder i en blandning. Området har under de senaste tiotalen år sakta dels förfallit och, som exempelvis Lagerhuset, dels fått ny användning.

Befintlig bebyggelse i kvarteret inrymmer diverse byggnader och lokaler från olika tidsåldrar, alla förvanskade genom tilläggsisolering och modernare fasadmateriäl. De hyrs ut till diverse småverksamheter av fastighetsägaren, Ebo.

Nyligen har också promenaden längs järnvägen till stationen säkrats och byggts ut. En förlängning söderut följer med denna plan, så att det som var järnväg nu också här blir gång- och cykelväg. Området har alltid varit i omvandling och ännu inte funnits sin form. En dynamisk stadsdel. Det är denna successiva omvandling som kommunen nu eftersträvar, i takt med att äldre verksamheter läggs ned eller avflyttar. Planområdet är en sådan del som nu är mogen för en stadsförnyelse. Detta kan göras på två principiellt skilda sätt, genom rivning eller successiv omvandling. Planförslaget präglas av båda synsätten. Med den komplexa och åldrade stadsbilden följer mindre uppenbara, men ändå stora värden. Områdets historia, och det som följer med den, verksamheter, minnen, glömska och identitet. Detta motiverar en successiv omvandling av stadsdelen.

Planområdet ligger undangömt mellan olika kommunikationsstråk, järnväg, viadukter, broar, infartsleder, villor, förplansbebyggelse och verksamheter. Ett bevarande av denna struktur och användning avses nu styrkas med att en del av området, planområdet, ges en injektion av helt ny bebyggelse. En ”kritisk massa” tillräckligt stor för att fungera som ankare när järnvägsstaden skapas. Detta innebär att gyttert av bebyggelse i kvarterets inre rivs, och tillåts försvinna, för att ge plats åt en ny generation av bebyggelse, så som sker i städers omvandling. Samtidigt bygger planförslaget på ett noggrant infogande i sin omgivnings struktur, användning och olika gränser, på samma sätt som framtida planer kommer att fogas och anpassa sig till denna. Detta innebär inte att bebyggelsen i planförslaget på något vis försöker efterlikna den historiska bebyggelse som omgivningen bjuder, tvärt om, den avser stå på egna ben på samma sätt som omgivningarna byggts utifrån sina villkor.



MELLAN BEFINTLIGA OCH FRAMTIDA NODER



DEL AV ETT NYTT UTVECKLINGSOMRÅDE



BLANDING MELLAN KVARTERSSTAD, SMÅSKALIG VILLABEBYGGELSE OCH INDUSTRIISAMHÄLLE



NÄRA TILL ALLT HÅLLBAR TRANSPORT, TÅG & CYKEL BILFÖRBILDELSSE I SÖDER KAN SKAPA BILFRITT OCH LUNGT OMRADE

Relationer till övriga staden

Historik

Planområdets nuvarande bebyggelse har tillkommit från 1930-talet och framåt och var i alla delar uppförd på mitten av 1970-talet. Ursprungligen användes byggnaderna för Carl Engstöms verksamhet och har sedan, i Eslövs industri AB och senare Eslövs bostads AB hyrts ut till olika verksamheter. Två av byggnaderna (4 och 6 enligt bild) står idag tomma och avses rivas inför restaureringen av Spritfabriken.



Flygfoto över området och omgivning

PLANOMRÅDET



Historiskt foto över planområdet

ANGRÄNSADE KARAKTÄR TILL PLANOMRÅDET



3. Spritfabriken



4. Lagerhuset

KARAKTÄR INOM PLANOMRÅDET



1. Blåstringsverkstad, Gamla Engson samt trycksakverksad, i trä



2. Grön korridor med gamla järnvägsspår genom området



5. Vattentornet

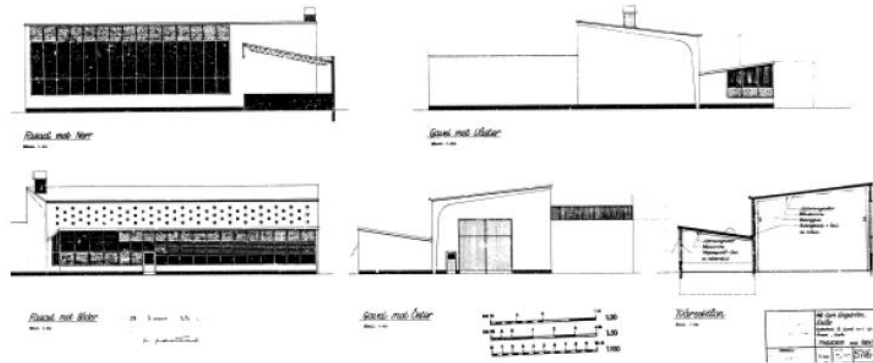


6. Småskalig villabebyggelse

Området och omgivningar idag

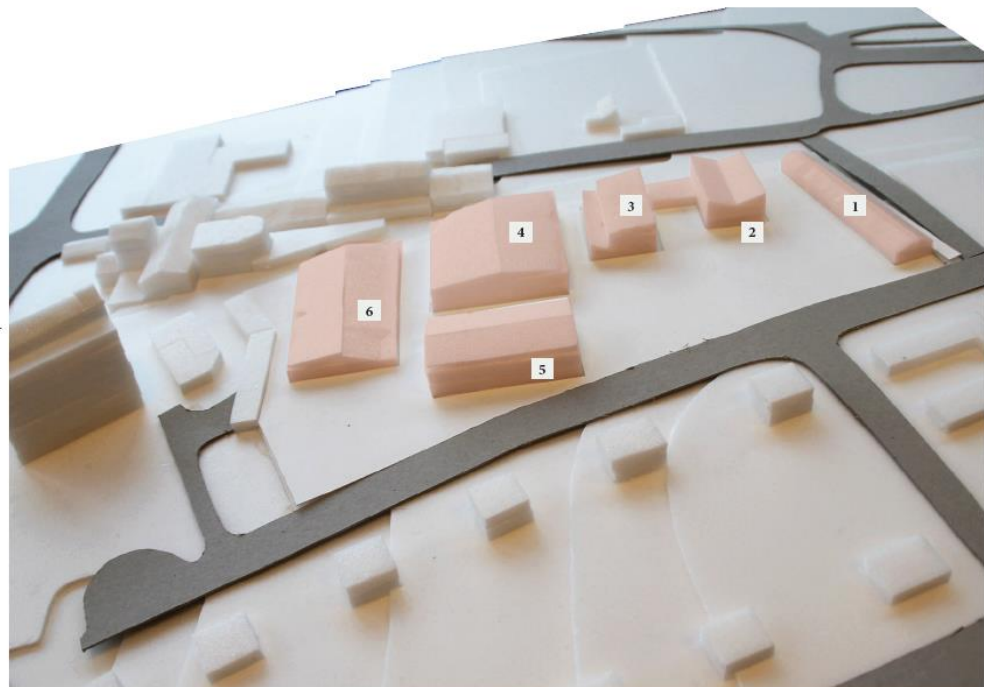
gamla engson: introduktion

Gamla Engson (Kv Örnen 4) rymmer idag en rad mindre och medelstora verksamheter, däribland reklam- och trycksaksproduktion, lätt industri och verkstäder. Byggnaderna på tomten är uppförda från 1945 och framåt och utgör tillsammans en lågmäld men variationsrik industriarkitektur. Byggnadernas placering på tomten skapar många små gårdsrum och platser, och gedigna material och fin detaljering ger området stark karaktär.



26

- 1 Blästringsverkstad
- 2 Blästringsverkstad
- 3 Blästringsverkstad
- 4 Trycksaksproduktion
- 5 Reklambyrå, glasmästeri, köksinredning, fotostudio mfl.
- 6 Svarveri, mekanisk verkstad



Översikt befintlig bebyggelse i planområdet det så kallade Engsonområdet

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan Eslöv 2035 och fördjupning för östra Eslöv

I Översiktsplan Eslöv 2035 ingår planområdet i det som har pekats ut som stadsomvandlingsområde med upp till 1600 nya bostäder fram till år 2035. Ny bebyggelse ska komplettera staden, stärka befintliga värden och tillföra nya stadsmiljöer. Särskild hänsyn ska tas till vattenhantering, buller, risk, föroreningar, grönsstruktur, riksintresse för kulturmiljö och riksintresse för kommunikationer.

Fördjupad översiktsplan för östra Eslöv

Ett arbete med en fördjupning av översiktsplan för Eslöv öster om järnvägen pågår i syfte att få till stånd en mer blandad bebyggelse. Örnen 4 ingår i denna, som ett delområde kallat Järnvägsstaden, som enligt samrådsförslag till rymmer upp till 900 bostäder.

Ur fördjupningen: I Järnvägsstaden finns både bostäder och verksamheter av varierande storlek och typ. Den äldre bebyggelsen är kompletterad med nya flerbostadshus och kontorslokaler. Det är ett tätt och blandat område där byggnader med tydlig Eslövskaraktär såsom Lagerhuset och Spritfabriken tillsammans med ny tät och hög bebyggelse skapar spännande stadsmiljöer.

Nu aktuellt planförslag är i hög grad förenligt med dessa intentioner, och aktuellt planområde utgör tillsammans med Spritfabriken och Lagerhuset en första etapp i dessa ambitioner.

Planprogram

Området och dess närhet har länge varit föremål för tankar om att detaljplanlägga för ny bebyggelse. Bland annat har ett planprogram från 2011 pekat ut området som ett av tre områden, Kv Fasanen, Spritfabriken och Engsonområdet som i tur och ordning bedömdes i behov av planläggning. Planprogrammets mål var *att ge förutsättningar för en levande stadsdel med blandstaden som förebild. Olika funktioner, bostadsformer, och verksamheter ger goda förutsättningar till utveckling av de centrala delarna av Eslöv.*

Gällande och angränsande detaljplaner

Gällande plan anger industriverksamhet som ej vållar närboende olägenhet med hänsyn till sundhet, brandsäkerhet och trevnad. Angränsande detaljplaner anger i öster friliggande bostäder, i söder anges bostäder (Lagerhuset), i väster bostäder med centrumverksamhet (Spritfabriken), i norr småindustri av icke störande karaktär (Kavli).

Bostadsförsörjningsprogram

Enligt Eslövs kommuns Bostadsförsörjningsprogram som antogs 20 december 2016, har bostadsbyggandet av lägenheter i flerfamiljshus varit låg sedan 1980-talet. I genomsnitt har 20 lägenheter producerats per år i kommunen. Det är framförallt lokala byggherrar och det kommunala bostadsbolaget som har stått för byggandet. Byggandet av flerbostadshus har på flera orter varit begränsat. En tredjedel av bostäderna är bostadsrätter och två tredjedelar hyresrätter. Det är störst

efterfrågan på små lägenheter, i form av ettor och tvåor på cirka 50-70 kvm. De senaste åren har byggande av bostäder i flerbostadshus återigen ökat.

Eslöv är även en del av den växande Malmö-Lundregionen, vars målbild är en hållbar sammankopplad storstadsregion och som har Sveriges bästa livsmiljö. För att uppnå målen ska bebyggelse koncentreras till kollektivtrafikhärlägen genom förtätning. Planförslaget tar ingen ny mark i anspråk och ligger cirka 400 meter från Eslövs tågstation med både goda tåg- och bussförbindelser.

Planuppdrag

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade 2017-09-26 §104, att ge positivt planbesked och planuppdrag för detaljplan Örnen 4.

Riksintresse för kulturmiljövård

Planområdet ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövården [M182]. I motiveringen och uttrycket av riksintresset anges följande:

Stadsmiljö -järnvägsstad - som visar järnvägens och industrialismens betydelse för den moderna tätortsutvecklingen, hur en hållplats på den rena landsbygden successivt utvecklades till planmässigt uppbyggt stationssamhälle och så småningom stad.

Uttryck för riksintresset:

Spår av vägsträckningar, markanvändning och bebyggelse från tiden före järnvägens tillkomst och det nya samhällets tidigaste skeden. Den successivt framväxna rutnätplanen med tomtstruktur, platsbildningar och gaturum. Bebyggelsen och dess täta, stadsmässiga, men relativt småskaliga karaktär. De kringbyggda kvarteren med bostäder och lokaler för handel och hantverk samt ekonomibyggnader och bakgårdar. Offentliga byggnader med bland annat den nygotiska kyrkan (1891) som givit upphov till begreppet "Eslövsgotik". Järnvägsmiljön med stationshuset från 1913, industribyggnader och andra till järnvägen knutna byggnader och anläggningar. Den lokala byggnadstraditionen med hus i företrädesvis rött och gult tegel. Inslag av parker och grönska. Det tidiga 1900-talets utvidgningsområden, med tidstypisk terränganpassad plan och villor på stora, grönskande tomter. Medborgarhuset, ritat av H Asplund, från 1957 och annan bebyggelse som visar den fortsatta utvecklingen under 1900-talet."

En bedömning av om planens genomförande kan befaras innebära en påtaglig skada på riksintresset är gjord. Bedömningen är att ingen påtaglig skada befaras.

KULTURMILJÖ

Kulturhistoriska byggnader och miljöer

Planområdet ligger omgivet av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Spritfabriken och Lagerhuset har nämnts liksom det nedlagda industrispåret som restaureras till GC-väg. Även gatunät, fastighetsgränser, och den närliggande och historiska infartsvägen Kvarngatan med sin kantande bebyggelse och gamla vattentorn kan nämnas. Fastighetsbildningen är styrd av det historiska vägnätet och järnvägsområdet. Dels det närliggande svängda industrispåret som format

fastighetsgränser men också den diagonal som fastighetsgränser visar i riktning mot Medborgarhuset, där det en gång fanns en övergång över stambanan och vidare mot Kvarngatan. Inom planområdet har ingen enskild byggnad bedömts som särskilt värdefull, men området består i sin helhet av en sammansatt och historiskt intressant miljö. Det är alltså området med sina omgivningar som sammantaget utgör en kulturhistoriskt intressant och värdefull stadsdel. Planförslaget avser föga in sig i detta genom att med sin nytilkommande bebyggelse tydligt och genom kontrast bidra med en ny årsring och därigenom synliggöra stadsdelens historiska utveckling. Detta ställer särskilda krav på en omsorgsfull och medveten gestaltning av planområdet.

SERVICE

Planförslaget möjliggör bostäder, och verksamheter i centrala Eslöv, med korta avstånd till viktiga målpunkter och goda pendlingsmöjligheter. Närmsta dagligvaruhandel ligger bara ett stenkast från planområdet. I närheten av planområdet finns flera grundskolor och förskolor, samt den nya gymnasieskolan Carl Engström. Nya bostäder stimulerar centrum ytterligare och ger ett ökat underlag för fler servicefunktioner inom och runt planområdet.

TRAFIK

Gång- och cykelvägar

Planområdet ligger i centrala Eslöv med gång- och cykelavstånd till viktiga målpunkter. Bilfri förbindelse med järnvägsstationen finns. Planområdet ligger nära Kvarngatan som är en viktig vägsträckning i östra Eslöv. I norra delen av Kvarngatan korsar Östergatan, som sträcker sig från västra Eslöv till Flygstaden i öster. Längs med Kvarngatan finns separerade gång- och cykelvägar på ömse sidor om vägen. På Östergatan finns trottoarer för gående, medan cykling sker delvis i blandtrafik.

Kollektivtrafik

Planområdet har ett mycket fördelaktigt läge för kollektivtrafik och planområdet ligger cirka 400 meter från Eslövs järnvägsstation med goda pendlingsmöjligheter med både buss och tåg. Från Eslövs järnvägsstation går tåg till hela landet samt finns busshållplatser för både lokal- och regionbusstrafik.

Biltrafik

Från planområdet och österut är gatunätet fullt utbyggt mot Kvarngatan. Parallellt med Örnen fyras östra gräns löper Järnvägsgatan söderut mot Lagerhuset och norrut mot Kavlis anläggning och fungerar som infart till denna. Cirka 20 fordonsrörelser med lastbil och ett trettiotal personbilar (personal) genereras av Kavlis verksamhet idag.

Parkering

Parkering för nuvarande verksamheter sker inom planområdet liksom avsikten är för tillkommande bebyggelse. Parkeringsnorm tillämpas för tillkommande bebyggelse.

NATUR

Fastigheten är i dagsläget helt hårdgjord och alla obebyggda ytor är asfalterade. Närmsta grönområde är det smala stråket längs den nedlagda järnvägen som ligger intill planområdet och leder vidare mot Abullahagen i söder. Snärjet i öst kan också nämnas.

Topografi

Planområdet är relativt plan, det sluttar med cirka en meter från Järnvägsgatan ner mot väster och den nedlagda järnvägen.

Högsta punkten ligger i nordöst cirka 67 meter över nollplanet i planområdets nordöstra hörn mot Järnvägsgatan. Denna ligger i sin tur, och i detta läge över planområdet, på cirka 69,5 meter. Nivåskillnaden minskar succesivt söderut längs Järnvägsgatan, för att halvvägs till södra planområdesgränsen vara helt i nivå med planområdet på knappt 67 meter.

Geotekniska förhållanden

Enligt Sveriges geologiska undersökning (SGU) består planområdet nästan uteslutande av moränlera eller lerig morän.

Markföroreningar

2010 gjordes i samband med ett avlägsnande av oljetankar en mark- och grundvattenundersökning och i samband med detta en sanering till nivå mindre känslig markanvändning. Ytterligare sanering behövs för att säkerställa känslig markanvändning. Planområdet har använts för industriändamål under lång tid och kan misstänkas innehålla markföroreningar. Markmiljöundersökning görs senast innan planförslaget går till granskning, för att fastställa eventuella ytterligare föroreningar.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Dag-, spill- och dricksvatten

VA-nätet i kvarteret är sedan länge utbyggt. Planområdet ingår i VA SYD:s verksamhetsområde för dag-, spill- och dricksvatten och är utbyggt i området. Anläggningar för planområdet behöver kompletteras för den tillkommande bebyggelsen.

SOCIALA FÖRUTSÄTTNINGAR

Tillgång till rekreativ miljö

Planförslaget ligger cirka en halv kilometer från Stadsparken och en kilometer från Skytteskogen/Trollsjöområdet/Snärjet/Abullahagen.

Barnkonventionen

FN:s barnkonvention gäller som utgångspunkt för beslut som rör barn och unga, däribland beslut om samhällsplanering och stadsutveckling. Planförslaget kan komma att beröra barn som bor inom planområdet. Idag saknar planområdet någon utemiljö där barn kan vistas säkert.

Tillgänglighet

Planområdet är plant och ger goda förutsättningar för tillgänglighetsanpassning.

BULLER OCH STÖRNINGSSKYDD

Buller

En bullerutredning är genomförd för fastigheten av Tyrens, ”*Trafikbullerutredning till detaljplan, Örnen 4, Eslöv. Slutrapport 2019-06-20, Reviderad 2021-03-03*”

Bullerutredningen inkluderar prognostiserade trafikförändringar för år 2040 samt beräknar bullernivån från närliggande tåg- och vägtrafik. Nedan listas gällande riktvärden för trafikbuller vid bostadsbyggnader eller nybyggnation:

	Ekvivalent A-vägd ljudnivå, L_{pAeq} [dBA]	Maximal A-vägd ljudnivå, L_{pAmax} [dBA]
Ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad som inte bör överskridas Dock om bostaden < 35 m ²	60 ^{a)} 65	-
Ljudnivå som inte bör överskridas vid en uteplats, om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden	50	70 ^{b)}
Högsta ljudnivå vid fasad på en ljuddämpad sida	55	70 (kl. 22-06)
a) Kan överskridas om minst hälften av bostadsrummen är vända mot ljuddämpad sida. b) Kan överskridas med som mest 10 dBA-enheter fem gånger per timme mellan kl. 06.00 och 22.00.		

Utredningen sammanfattas vidare:

SAMMANFATTNING

Eslövs Bostads AB arbetar med att ta fram en ny detaljplan på fastigheten Örnen 4. Fastigheten är belägen i centrala Eslöv, sydost om Eslövs station.

Detaljplaneområdet angränsar mot järnvägen Södra stambanan i väster och Järnvägsgratan på kort avstånd i öster samt Trehäradsvägen i söder.

I tabellen nedan redovisas möjliga lösningar för respektive hus (1-14). Tabellen visar vilka planlösningar som accepteras enligt trafikbullerförordningen.

Hus	Kan planeras med valfri planlösning då L_{eq} 60 dBA uppfylls på alla fasader	Kan planeras med genomgående planlösning där hälften av rummen uppfyller L_{eq} 55 dBA och L_{max} 70 dBA	Enkelsidig bostad <35 kvm möjlig då L_{eq} 65 dBA uppfylls
1		X	X
2	X		X
3	X		X
4	X		X
5	X		X
6	X		X
7	X		X
8	X		X
9	X		X
10	X		X
11	X (enstaka fasader och plan)	X	X
12	X (plan 1-2, samt enstaka fasader och plan)	X	X
13	X (enstaka fasader och plan)	X	X
14	X (enstaka fasader och plan)	X	X

Hus 2-10 uppfyller trafikbullerförordningens grundriktvärde L_{eq} 60 dBA och kan planeras med valfri planlösning ur bullersynpunkt.

I hus 1 överskrider grundriktvärdet Leq 60 dBA på fasad mot järnväg och delar av fasad mot norr och söder, vilket innebär att kompensationsåtgärder krävs. Formen på byggnadsdelen gör det svårt att naturligt planera för genomgående lägenheter. Ett alternativ kan vara att planera för lägenheter om högst 35 m² mot väster, plan 1 i norr och plan 4-5 i söder alternativt att arbeta med tekniska lösningar. Övriga fasader kan sedan planeras med valfri planlösning.

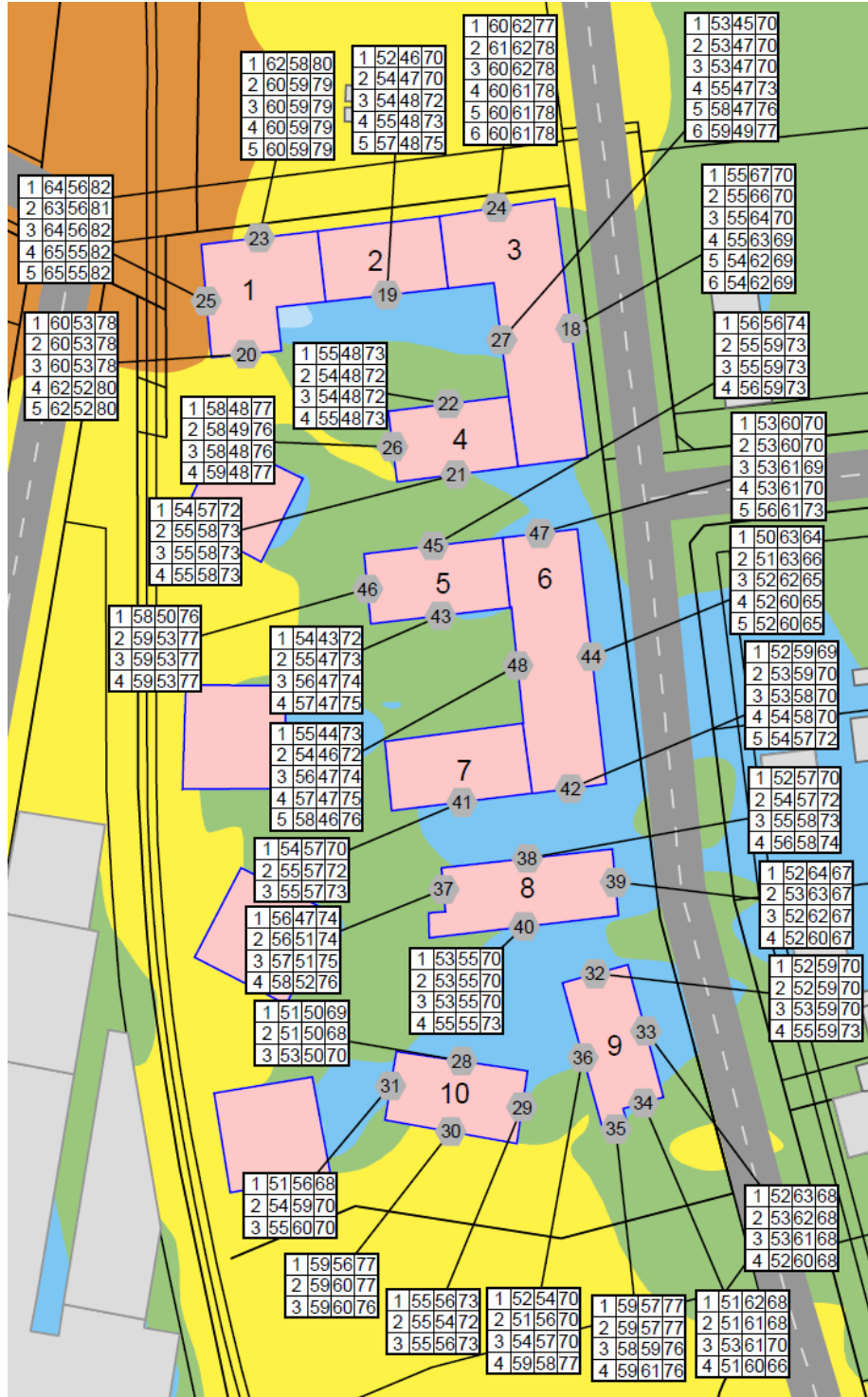


Illustration ekvivalenta nivåer 2 meter över mark. Grön och blå färg i utbredningskartorna anger ljudnivåer under 60 dBA. I kolumnerna för fasadnivåer anges hur Leq (dBA) (2:a kolumnen) och L_{max} järnväg (3:e kolumnen) och L_{max} väg (4:e kolumnen) fördelas per fasad och våningsplan (1:a kolumnen).

I punkthusen överskrider grundriktsvärdet Leq 60 dBA på flera fasader och våningsplan, framförallt mot järnvägen och vinkelrätt mot denna. Riktvärdet Leq 65 dBA för lägenheter om maximalt 35 m² uppfylls på alla fasader och våningsplan. I vissa delar av punkthusen, framförallt hörnor, är det möjligt att planera för genomgående lägenheter om det är möjligt att utforma en sida som uppfyller Leq 55 dBA och Lmax 70 dBA vinkelrätt mot den bullerexponerade fasaden. För denna lösning krävs i flera fall att tekniska lösningar arbetas in i byggnaderna. Det kan vara indragna och inglasade balkonger i hörnor och/eller vinkelrätt mot bullerexponerad fasad. Mer exakt utformning och placering av denna typ av lösning görs när planlösningen är känd.

Fasader och våningsplan där Leq 60 dBA uppfylls kan planeras med valfri planlösning.

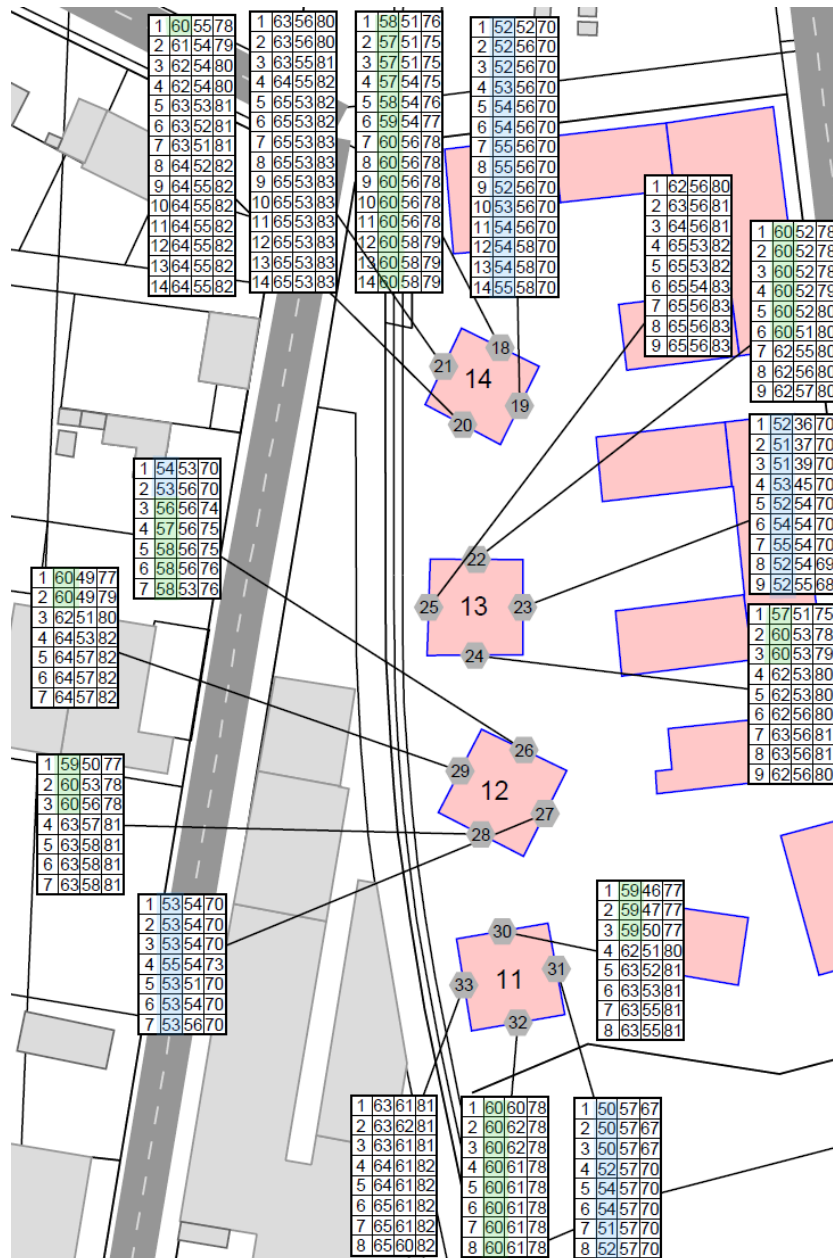


Illustration fasadnivåer som frifältsvärden på del av fastigheten Örnen 4. I kolumnerna för fasadnivåer anges hur Leq (dBA) (2:a kolumnen) och Lmax järnväg (3:e kolumnen) och Lmax väg (4:e kolumnen) fördelas per fasad och våningsplan (1:a kolumnen). Tabellerna är markerade med två olika färger. Grön färg anger att grundriktsvärdet Leq 60 dBA uppfylls, medan blå anger att även "ljuddämpad sida" uppfylls.

KONSEKVENSER

Planförslaget innebär att en äldre småindustrimiljö får en ny användning som bostäder. På detta sätt utgör den en viktig del i stadsomvandlingen som sker i Eslöv öster om järnvägen. Staden berikas, komplexitet, dynamik, täthet och närhet ökar.

MILJÖKONSEKVENSER

Strategisk miljöundersökning enligt miljöbalken

Kommunledningskontoret bedömer med vägledning av förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar, att planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap 11–18 §§ miljöbalken och i 4 kap 34 § PBL. En undersökning angående behovet av en miljöpåverkan är gjord. I undersökningen görs bedömningen att ett genomförande av planförslaget inte kommer att riskera en betydande (negativ) miljöpåverkan varför ingen ytterligare miljöbedömning behövs.

Påverkan på riksintresse

Planområdet ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövården [M182]. I motiveringen och uttrycket av riksintresset anges av riksantikvarieämbetet följande:

*Stadsmiljö -järnvägsstad - som visar **järnvägens och industrialismens betydelse för den moderna tätortsutvecklingen**, hur en hållplats på den rena landsbygden successivt **utvecklades till planmässigt uppbyggt stationssamhälle** och så småningom stad.*

Uttryck för riksintresset:

***Spår av vägsträckningar**, markanvändning och bebyggelse från tiden före järnvägens tillkomst och det nya samhällets tidigaste skeden. Den successivt framvuxna rutnätsplanen med tomtstruktur, platsbildningar och gaturum. Bebyggelsen och dess täta, stadsmässiga, men relativt småskaliga karaktär. De kringbyggda kvarteren med bostäder och lokaler för handel och hantverk samt ekonomibyggnader och bakgårdar. Offentliga byggnader med bland annat den nygotiska kyrkan (1891) som givit upphov till begreppet "Eslövsgotik". **Järnvägsmiljön** med stationshuset från 1913, **industribyggnader och andra till järnvägen knutna byggnader och anläggningar**. Den lokala byggnadstraditionen med hus i företrädesvis rött och gult tegel. Inslag av parker och grönska. Det tidiga 1900-talets utvidgningsområden, med tidstypisk terränganpassad plan och villor på stora, grönskande tomter. Medborgarhuset, ritat av H Asplund, från 1957 och annan bebyggelse som visar den fortsatta utvecklingen under 1900-talet."*

I dessa delar av staden är ovan (av oss) fetmarkerade motiv och uttryck angående riksintresset tydliga.

Planområdet ligger i omedelbar närhet till de järnvägsmiljöer riksintresset omtalar. Ett starkt motiv för att arbeta med detta område har varit att tillvarata, utnyttja, bevara, stärka och säkra de miljöer vi här talar om. I avsnitt, tidigare i

planbeskrivningen, har Spritfabriken, Industrispårets dragning, Lagerhusets närhet de insomnande industrimiljöerna omnämnts. Tanken är att dessa miljöer behöver skänkas en förnyad användning och därmed ett bevarande. Nyanvändning, integrerad i historiska miljöer, spår och platser. På så vis har exploateringen ambitionen att injicera ny ekonomi och nytt socialt liv i den stomme som den kulturhistoriska miljön utgör och vända det förfall som annars hotar platsen. Förhoppningen är att denna förnyelse snarare säkrar värden i riksintresset än stjälpur dessa och att genomförandet av planen, i sitt sammanhang därför stärker nämnda intresse och kulturmiljö.

Planförslagets genomförande medför visserligen att befintlig bebyggelse inom planområdets tomtmark kommer att ersättas med ny bebyggelse. Denna bebyggelse är ur flera synpunkter utjänt och bedöms inte ha de större värden som skulle motivera ett bevarande. Vidare avses järnvägssträckan mellan spritfabriken och nu aktuellt planområde restaureras. Planförslaget avser vidare, genom sin utformning med delvis högre och accentuerad bebyggelse, inte underordna sig det äldre bebyggelsemönstret utan snarare genom kontrast understryka och därmed synliggöra omgivande kulturmiljöer från annan tid. Men också med en likhet i den komplexitet och monumentalitet som Spritfabriken, Lagerhusets och järnvägens stora former tecknar sig. Vidare annonserar sig området med tydlig gräns till sin omgivning och genom sin egenart som ett ytterligare nytt landmärke i järnvägsstadens utveckling.

MILJÖKVALITETSNORMER (MKN)

Luftkvalitet

Området riskerar inte att överskrida MKN luft. Beräknade årsmedelvärdet för kvävedioxid ligger kring 10–15 µg/m³ i Eslövs tätort och 5–8 µg/m³ på landsbygden.

Vattenkvalitet

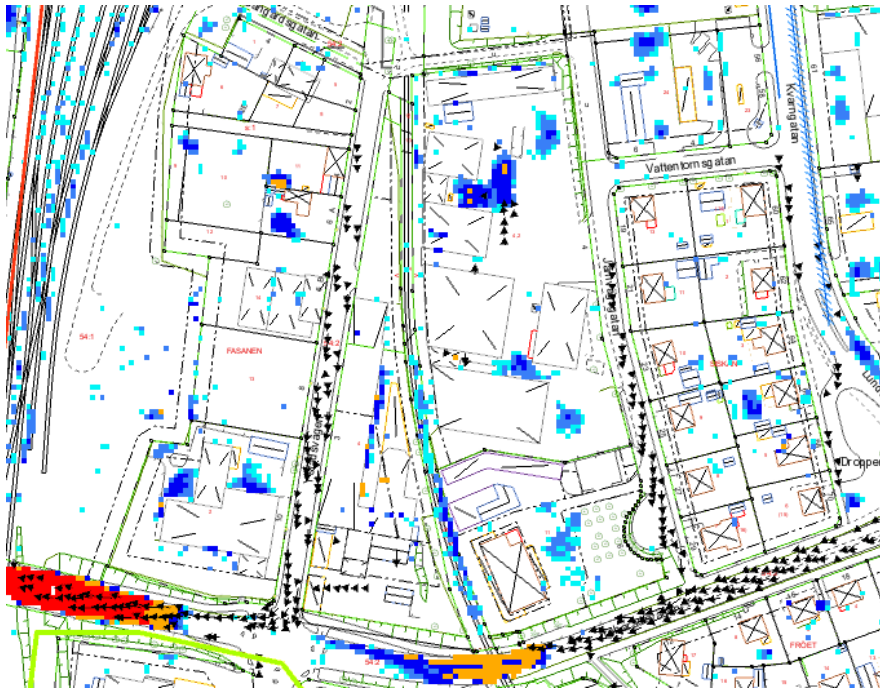
Vid detaljplanering ska gällande miljökvalitetsnormer för vatten iakttas. Planförslaget ligger inom det grundvattenområde som har identifierats inneha god kemisk och kvalitativ status. Planområdet ligger inte inom vattenskyddsområde. Området har avrinning mot Bråån: Kävlingeån-Damm i Rolsberga. Nödvändiga dagvattenåtgärder ska anläggas för att dagvattnet inte ska ge en negativ påverkan på ytvattenförekomstens kemiska och ekologiska status. Kommunledningskontoret bedömer att planförslaget inte påverkar möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten.

DAGVATTEN

Idag är hela fastigheten hårdgjord vilket belastar systemet på dagvattensystemet maximalt. För att minimera att dagvattensystemet översvämmas vid extrema skyfall bör vattnet absorberas eller fördröjas i vegetativa ytor. Gårdsutrymmena bör utformas minimalt hårdgjort och med dagvattenfördröjning inom fastigheten. Idag har fastigheten en anslutningspunkt i gatan österut. Ny anslutning till dagvattennätet kan efter fördröjning ske även västerut mot Ystadvägen.

ÖVERSVÄMNING OCH SKYFALL

Enligt skyfallskartering från 2018 över Eslövs tätort, drabbas inte planområdet av översvämningar vid extrema skyfall mer än i lokal befintlig asfalterad gårdsmiljö. Marken bör doseras så att skyfallsvatten ohindrat rinner mot GC vägen i väst och efter fördröjning vidare ner i viadukten på Trehäradsvägen. Planbestämmelse om markens lutning införs. Markvatten rinner också söderut längs Järnvägsgatan och vidare ner i samma viadukt. Då planområdet sluttar lätt åt sydväst mot järnvägsspåret, bör här finnas utrymme för en fördröjning innan det breddar ner mot viadukten under nedlagda järnvägsspåret.



Utsnitt från Eslövs kommuns skyfallskartering, hundraårsregn och instängda områden

NATURMILJÖ OCH BIOLOGISK MÅNGFALD

Ny vegetation

Planförslaget föreslår att delar av den asfalterade marken bryts upp och ersätts med genomsläppliga markmaterial såsom grus och gräs. Vegetation bör planteras inom planområdet, vilket kommer förbättra den biologiska mångfalden inom området, men även för hela närområdet i stort. För att gynna den biologiska mångfalden bör utemiljö planeras med stor variation.

MARK OCH GRUNDLÄGGNING

Grundläggningsförhållanden är inte utredda men kommer att göras efter samrådet men innan nästa skede i planprocessen, då planen går ut på granskning.

MARKRADON

Planförslaget ingår i området som har identifierats som normalrisk för radon. Högriskområden kan dock förekomma lokalt med hänsyn till Eslövstraktens geologi. Vid normalriskmark ska byggnader utföras med radonskyddad grundläggning.

MARKFÖRORENINGAR

Markföroreningar har utretts, konstaterats och i delar sanerats till mindre känslig markanvändning. Markföroreningar kommer att behöva saneras ytterligare, till känslig markanvändning i kvarteret.

HUSHÅLLNING MED NATURRESURSER

Kommunledningskontoret bedömer att planområdet inte har några negativa konsekvenser på hushållningen med naturresurser, eftersom planförslaget inte tar någon ny mark i anspråk. Planförslaget är ett förtätningsprojekt i centrala Eslöv och som möjliggör bostadsbebyggelse inom den befintliga strukturen.

STADSBILD / LANDSKAPSBILD

Planförslaget innebär en större förändring i stadsbilden. Planområdets extensiva verksamheter och låga bebyggelse ersätts med bostäder, i som högst fjorton våningar, och en ny central stadsdel växer fram och bildar kärna i det som i fördjupningen av ÖP kallas järnvägsstaden. Vidare kommer området trots exploatering att bjuda mer av utemiljö, grönska, stråk och inte minst tillgänglighet och minskade kvarter och omvägar.

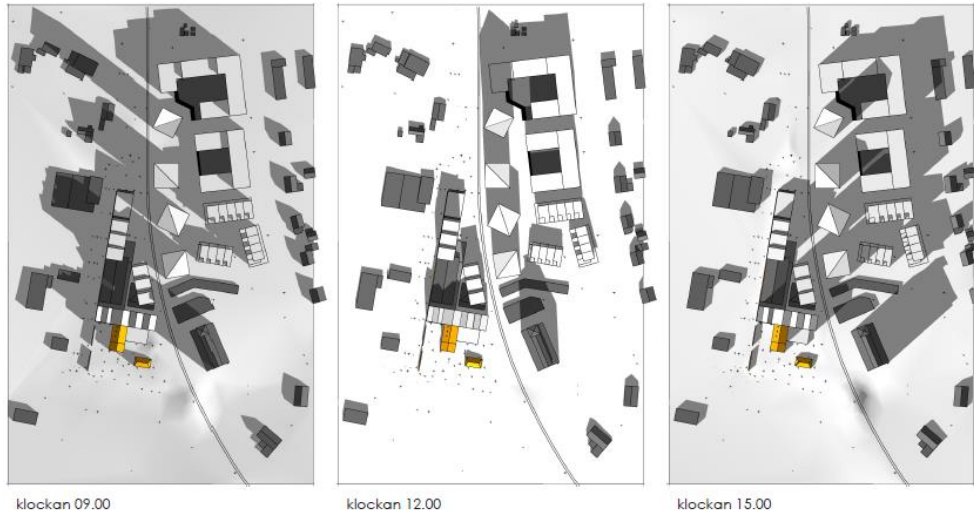
ARKEOLOGI

Enligt Riksantikvarieämbetet finns inga kända fornlämningar i eller i närheten av planområdet. Om fornlämningar upptäcks i samband med markarbete, ska arbetet avbrytas på den yta där fornlämningar påträffas och exploatören ska kontakta länsstyrelsen.

SOLFÖRHÅLLANDEN

Området är anpassat efter solens rörelser, slutet i norr, lågt i söder, med öppningar öster och västerut. Efter dygnets och årets skiftningar, kommer alltid sollägen att finnas, om än inte överallt samtidigt eller på samma plats alltid.

Kommunledningskontoret har genomfört en enkel skuggstudie, för att se hur solförhållandena och skuggningen skiftar under ett dygn. Genom planförslaget nordliga läge och höjdanpassning i förhållande till befintlig bostadsbebyggelse är skuggning begränsad. Under vinterhalvåret samt på kvällar under sommarhalvåret kommer dock en begränsad skuggning att ske av befintlig bostadsbebyggelse.



Skuggstudie vårdagjämning 20/3 2021

TRAFIK

Planområdet innehåller 124 parkeringsplatser och genererar om alla bilar gör fyra trafikrörelser per dag, knappt 500 rörelser totalt per dag. Parkering sker till största del under mark. Inga nya in- och utfarter kommer att upprättas mellan planområdet och Kvarngatan. Planförslaget kommer att medföra en ökad trafik till och från området på Vattenverksvägen, men ingen genomfartstrafik kommer att ske.

Parkering

Parkeringen kommer att ske på kvartersmark, inom planområdet. Planförslaget ska tillgodose 124 bilparkeringsplatser och 400 cykelplatser för boende.

BEFINTLIG TEKNISK FÖRSÖRJNING

Befintlig teknisk infrastruktur kan fortsätta byggas ut utan större förändringar av befintliga nät om fördröjning av dagvatten sker enligt dagvattenstrategierna.

HÄLSA OCH SÄKERHET

Risker

En riskutredning avseende farligt gods är genomförd för fastigheten (Gaupa, 2018-08-24). Risker som har med stambanan, bensinstationer, Kavlis och Orclas verksamheter analyseras. Slutsatser redovisas nedan.

Stambanan

Den föreslagna placeringen med flerbostadsbus vid ett avstånd om 130 meter från järnvägen att en fördjupad riskvärdering skall utföras, som utgår från vilka olyckshändelser som kan inträffa och vilka konsekvenser dessa får. Dessa analyser visar att såväl individrisken som samhällsrisken ligger väl under nivån för acceptabel risk. Vid sidan av att jämföra med de beräknade absoluta risknivåerna, beskrivna som en sammanvägning av sannolikhet och konsekvens, och Länsstyrelsens förslag till riktlinjer finns fyra övergripande principer vid värdering av huruvida en risk är acceptabel eller om olika riskreducerande åtgärder bör övervägas.

I enlighet med rimlighetsprincipen diskuteras olika riskreducerande åtgärder. I enlighet med proportionalitetsprincipen är nyttan stor av att exploatera det aktuella området med goda kommunikationsmöjligheter. Den marginellt förhöjda risken från järnvägsolyckor med farligt gods berör inte tredje man, utan den som har nytta av etableringen – de boende; vilket är i enlighet med fördelningsprincipen. Avståndet är så pass stort att sannolikheten för katastrofer, med flera dödsfall, är mycket litet, lägre än 1×10^{-8} per år. Detta är i enlighet med principen om undvikande av katastrofer.

Bensinstationerna

Även vid en mycket allvarlig olycka med brandfarlig vätska, såsom bensin, är riskavståndet avseende dödsfall ganska begränsat, lägre än 25 meter enligt en studie av VTI.

Bensinstationerna Preem och Ingo ligger på ett avstånd av 50 meter respektive 75 meter från de planerade bostäderna. Boverket rekommenderar dock 100 meter. Ett kortare avstånd kan motiveras av att det finns skyddande bebyggelse mot planområdet.

Kavli

För etanol är det vid leverans när transporten passerar intill planområdet, som en olycka med antändning skulle kunna leda till letala förhållanden inom planområdet (riskavståndet är 25 meter).

För Kavli skulle en olycka med ammoniak vid stabil skiktning och vind från nordöst kunna medföra en situation med letalt höga gaskoncentrationer inom planområdet, sannolikheten för detta är dock, enligt beräkningar av Tyréns, mycket låg och motsvarar en händelse per sju miljoner år. Den låga sannolikheten innebär att risknivån hamnar inom vad som kan definieras som acceptabel risk. Trots detta, bör undersökas möjligheter att ytterligare reducera risken.

För att begränsa risken föreslås att planområdet disponeras så att människor inte varaktigt uppehåller sig i den nordöstra delen. Vidare föreslås åtgärder, som begränsar spridningen av utrunnen etanol och skyddar mot strålningsvärme.

Orkla Food

Den planerade bebyggelsen ligger på ett avstånd av 500 meter från fabrikslokalerna. Enligt en riskanalys av Tyréns är detta tillfyllest. Risker till följd av verksamheten vid Orkla Food antas således inte annat än ytterst marginellt påverka samhällsrisken eller individrisken vid det planerade bostadsområdet..

Bebyggelsen har orienterats söderut och kvarteret har slutits mot nordost för att skärma mot verksamheten i denna riktning. Inga uteplatser möjliggörs heller här.

SOCIALA KONSEKVENSER

God bebyggd miljö

God bebyggd miljö är ett miljömål som beslutades av Riksdagen år 2012.

Miljömålet definieras på följande sätt av Riksdagen:

Syftet med målet är att städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas tillvara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.

För att kunna arbeta mer konkret med styrningen mot en God bebyggd miljö finns tio preciseringar som regeringen beslutade om den 26 april 2012. Preciseringarna innefattar bland annat att området ska ha en hållbar bebyggelsestruktur, infrastruktur, tillgång till natur- och grönområden, bevara och utveckla kulturvärden, etc. Planförslaget bygger vidare på befintlig stad och säkerställer kulturvärden i planområdet och dess omgivning. Området ges funktionella bostäder, grönytor och kopplingar till befintlig stad och land. Planförslaget tar fasta på majoriteten av preciseringar och förslaget uppfyller miljömålet för God bebyggd miljö.

Tillgång till rekreativ miljö

Området i sig själv omvandlas till en tillgänglig, transparent och befolkad plats med gårdsmiljöer och bostäder på en yta som tidigare var otillgänglig och avskild.

Barnkonventionen

FN:s barnkonvention gäller som utgångspunkt för beslut som rör barn och unga, däribland beslut om samhällsplanering och stadsutveckling. Barn och unga bedöms inte beröras i någon större omfattning av det aktuella planförslaget. För att skapa säkra kommunikationsmöjligheter till, och förbi, planområdet, planläggs en gång- och cykelväg längs med Rörstrandsgatan, där trafiken inte behöver interagera med biltrafiken inom verksamhetsområdet.

Tillgänglighet

Inom planområdet finns inga betydande höjdskillnader som skulle kunna utgöra ett hinder för individer med nedsatt förmåga att orientera sig och röra sig inom planområdet. Vid utarbetande av planförslaget har kravet på god tillgänglighet och användbarhet för funktionshindrade beaktats. Hur kraven på tillgänglighet i 8 kap 4§ och 8 kap 9 § PBL i detalj kommer att tillgodoses avgörs i samband med byggnads- och markprojekteringen och därmed vid kommande bygglovsprövning.

GENOMFÖRANDE

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Genomförandetid

Planen har en genomförandetid på 5 år från det datum den vinner laga kraft. Före genomförandetidens utgång får, mot berörda fastighetsägares bestridande, detaljplanen ändras eller upphävas, endast om det är nödvändigt på grund av nya förhållanden av stor allmän vikt, vilka inte kunnat förutses vid planläggningen.

Efter genomförandetidens utgång får planen ändras eller upphävas utan att rättigheter som uppkommit genom planen beaktas. (4 kap 40 § PBL).

Huvudmannaskap

Eslövs kommun är huvudman för all allmän platsmark inom planområdet.

Ansvarsfördelning

Ansvar för utbyggnad av allmän plats kommer att regleras i exploateringsavtal. Utbyggnad inom kvartersmark bekostas och utförs av respektive fastighetsägare/exploatör. Exploatör/fastighetsägare ansvarar för att erforderliga tillstånd inhämtas innan exploatering påbörjas.

EKONOMISKA FRÅGOR

Planekonomi

Planavtal har upprättats mellan Kommunledningskontoret och exploatören. I avtalet regleras ansvars- och kostnadsfördelning gällande detaljplanearbetet. Exploatören bekostar eventuella undersökningar och utredningar som erfordras för detaljplanens framtagande och genomförande. Ingen planavgift utgår i samband med bygglov.

Exploatören bekostar eventuella undersökningar och utredningar som erfordras för detaljplanens framtagande och genomförande. Ingen planavgift utgår i samband med bygglov.

Exploateringsavtal

Exploateringsavtal ska tecknas mellan Eslövs kommun och exploatören innan detaljplanen antas. Kostnader och ansvar för utförande av allmänna anläggningar, erforderlig fastighetsbildning etc. som behövs för planens genomförande regleras i exploateringsavtalet. Ett iordningställande av gc-väg på det nedlagda järnvägsspåret, bildande av eventuella gemensamhetsanläggningar och servitut inom området kommer att regleras i exploateringsavtalet. Exploateringsavtalet kommer också att reglera samordningen mellan kommunen och exploatören under genomförandet av detaljplanen.

Andra avtal

Avtal behöver tecknas mellan fastighetsägaren och Kraftringen för att reglera flytt av elcentral.

Exploatering

Kostnad för iordningställande av gc-väg på det nedlagda järnvägsspåret kommer delvis att belasta kommunen. Pengar behöver avsättas i kommunens investeringsbudget för att projektera och bygga ut gc-vägen. Fördelning av kostnaderna mellan kommunen och exploatören kommer fastställas i exploateringsavtalet.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR OCH KONSEKVENSER**Fastighetsbildningsåtgärder**

Kvartermarken inom planområdet ingår i fastigheten Örnen 4. Allmän plats ingår i kommunens fastigheter Örnen 12, Örnen 13, Örnen 14 och Eslöv 54:11.

Fastighetsindelningen behöver inte ändras för att genomföra detaljplanen.

Avstyckning

Kvartermark inom detaljplanen kan avstyckas för att bilda fler fastigheter inom planområdet. Avstyckning och fastighetsreglering prövas i lantmäteriförrättning enligt fastighetsbildningslagen (1970:988).

Gemensamhetsanläggningar

Markreservat för gemensamhetsanläggning finns inom planområdet. Om avstyckning sker för att bilda fler fastigheter kan gemensamhetsanläggning behöva inrättas för gemensamma funktioner och utrymmen. Detta prövas i lantmäteriförrättning enligt anläggningslagen (1973:1149).

Ledningsåtgärder

Inom planområdet finns en ledningsrätt för optokabel som kan behöva upphävas. Detta prövas i lantmäteriförrättning enligt ledningsrättslagen.

Ansökan om fastighetsbildning

Det ankommer på exploatören att hos Lantmäteriet ansöka om eventuellt erforderlig fastighetsbildning, inrättande av gemensamhetsanläggning eller omprövning av ledningsrätt.

Servitut

Örnen 4 belastas av ett avtalsservitut för fjärrvärmeledning mm och ett avtalsservitut för kraftledning. Exakt lokalisering är inte utredd.

MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER

**Kommunledningskontoret,
Tillväxtavdelningen**

Åsa Simonsson
Avdelningschef

Mikael Vallberg
Planchef

Torsten Helander
Planarkitekt

2021-04-07

Emil Ahlqvist

+4641362192

Emil.Ahlqvist@eslov.se

Kultur- och fritidsnämnden

Synpunkter till samråd kring detaljplan för del av fastigheten Örnen 4 med flera

Ärendebeskrivning

Eslövs Bostads AB (EBO) inkom den 2 maj 2017 med begäran om planbesked för del av fastigheten Örnen 4. Sökanden vill omvandla fastigheten till en plats för nya bostäder. Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade enligt § 104, 2017 att bevilja positivt planbesked. Ett planförslag är nu upprättat och skickas ut på samråd.

Beslutsunderlag

- Underrättelse om samråd detaljplan för del av fastigheten Örnen 4 med flera, Eslövs kommun
- KSAUs beslut § 34 2021 Underrättelse om samråd detaljplan för del av fastigheten Örnen 4 med flera, Eslövs kommun
- Undersökning om betydande miljöpåverkan
- Riskanalys avseende farligt gods
- Trafikbullerutredning
- Plankarta
- Planbeskrivning

Beredning

Tjänstepersoner på kultur- och fritidsförvaltningen har läst underlaget för att bilda sig en uppfattning och lämnar följande synpunkter:

Detaljplanen upplevs som välarbetad och ser ut att kunna förbättra Eslövs stad. I detaljplanen beskrivs det att inom planområdet kommer det att upprättas torgliknande allmänna platser, Kultur- och fritidsförvaltningen poängter att man bör se över möjligheten till offentlig konst redan i ett tidigt skede.

Förslag till beslut

- Kultur- och fritidsnämnden tar förvaltningens yttrande som sitt eget och överlämnar det till kommunstyrelsen

Kultur och Fritid

Postadress: 241 80 Eslöv | Besöksadress: Stadshuset, Gröna torg 2

Telefon: 0413-620 00 | E-post: myndighetsbrevlåda@eslov.se | www.eslov.se

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen

Stefan Persson
Förvaltningschef

Emil Ahlqvist
Controller

Upphandlingsgenomförandeplan 2022

8

KOF.2021.0071

2021-05-11

Emil Ahlqvist

+4641362192

Emil.Ahlqvist@eslov.se

Kultur- och fritidsnämnden

Upphandlingsgenomförandeplan 2022

Ärendebeskrivning

Enligt Eslövs kommuns nya upphandlingsorganisation ska nämnderna se över nästkommande års upphandlingsbehov i god tid. Detta för att resurser ska kunna fördelas på rätt sätt på upphandlingsenheten och för att se över om det finns likande behov på olika förvaltningar.

Beslutsunderlag

Upphandlingsgenomförandeplan, KoF 2022

Beredning

Tjänsteperson på Kultur- och fritidsförvaltningen har i samråd med verksamhetscheferna kommit fram till en upphandlingsgenomförandeplan för 2022.

Det kan fortfarande vara så att andra behov uppstår, men behoven i planen är de som det finns vetskap om i nuläget.

Förslag till beslut

- Kultur- och fritidsnämnden godkänner upphandlingsgenomförandeplanen för 2022.

Beslutet skickas till

Kommunledningskontoret, upphandlingsenheten

Stefan Persson
Förvaltningschef

Emil Ahlqvist
Controller

[illegible]