

Detaljplan för

# Del av Fristaden 1:6, Gredbyvägen- Västermarksrondellen

Väster  
Eskilstuna kommun

## Sammanställning av synpunkter från samråd

---

### Inledning

- Allmänt** Sammanställningen av synpunkterna redogör för ett standardförfarande och sammanfattar inkomna synpunkter från detaljplanesamrådet. Sammanställningen redovisar planavdelningens förslag och motiveringar till hur synpunkterna ska beaktas under den fortsatta hanteringen av planärendet. Sammanställningen av synpunkterna redovisar ytterligare eventuella förändringar som har gjorts efter plansamrådet samt informerar om den fortsatta handläggningen av planärendet.
- Samrådskrets** Samråd har skett med berörda fastighetsägare, kommunala förvaltningar och statliga myndigheter, Länsstyrelsen, Lantmäteriet samt Miljögruppen Venus och Vågen. Utskick har även gjorts till de privatpersoner som skrivit på det yttrande som inkom innan samråd tidens början.
- Plansamråd** Planförslaget skickades ut till berörda för samråd och var utställt *i foajén i Värjan, under tiden 5 juni – 5 juli 2017.*
- Inkomna synpunkter** 15 skriftliga yttranden har inkommit under detaljplanesamrådet, varav 11 med synpunkter. En sammanfattning över skriftliga inkomna synpunkter och planavdelningens svar redovisas nedan. Samtliga skriftliga yttranden finns tillgängliga i sin helhet på planavdelningen för granskning.

## Sammanfattning över inkomna synpunkter

### Länsstyrelsen Länsstyrelsens synpunkter – ingripandegrunder enl. 11 kap. 10§ PBL:

#### *Sammanfattande bedömning*

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10§ PBL och nu kända förhållanden att ett antagande av detaljplanen inte kommer att prövas, under förutsättning att nedanstående synpunkter avseende hälsa eller säkerhet beaktas:

#### **Hälsa eller säkerhet**

##### *Markföroreningar*

Av planhandlingarna ska föroreningssituationen inom berört område framgå. Det ska även framgå vilka åtgärder som krävs, och när åtgärderna ska genomföras för att säkerställa att planerna inte utgör en risk för människors hälsa och miljön. Vidare behöver det framgå om eventuella saneringsåtgärder är tekniskt och ekonomiskt genomförbara.

Länsstyrelsen noterar beskrivningen under rubriken ”Markföroreningar”, sidan 6 i planbeskrivningen. Länsstyrelsen förutsätter att ovanstående klargörs, så att länsstyrelsen i granskningskedet kan ta ställning till om detaljplanen är lämplig för planerat ändamål.

##### *Buller, vibrationer*

Av planhandlingarna framgår att planförslaget genom ökat trafikflöde medför ökad bullerpåverkan på befintliga bostadsfastigheter invid Gredbyvägen, varför olika kompensationsåtgärder föreslås. Länsstyrelsen anser att det är viktigt, med hänsyn till människors hälsa, att det säkerställs att föreslagna åtgärder genomförs innan Gredbyvägen öppnas upp mot Västermarksrondellen. Placering och utformning av föreslagen bullerskyddsskärm vid fastigheterna Venus 1 och 10 kan även behöva säkerställas på plankartan.

### **Länsstyrelsens synpunkter - råd enligt 2 kap. PBL:**

Synpunkter enligt plan- och bygglagen som inte berör ingripandegrunderna men som bör beaktas.

#### **Kulturmiljö**

##### *Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse*

Planområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljövården Eskilstuna (D 5). Gredby bangårdsområde på Väster är en av de platser som tydligt speglar olika faser i stadens utveckling. Enligt planbeskrivningen innefattar planområdet ingen bebyggelse. Planförslaget innebär ingen exploatering. Gaturummets utbredning förblir i stort sett oförändrad.

Planförslaget föreslår åtgärder för att minska påverkan av ökat buller längs med Gredbyvägen, bl.a. att befintliga fönster förses med tillsatsruta eller byts ut och att balkonger glasas in. Länsstyrelsen anser att åtgärder som strider mot förvanskningförbudet enligt 8 kap. 13 § PBL inte får utföras på kulturhistoriskt värdefull bebyggelse längs med Gredbyvägen, t.ex. i kv. Venus, Väduren, Verkstaden och Valnöten. Varsamhetskravet enligt PBL 8 kap. 17 § bör också tillämpas. Med fördel kan antikvarisk expertis konsulteras för åtgärder som berör kulturhistorisk bebyggelse.

**Länsstyrelsens upplysningar/synpunkter enligt annan lagstiftning.**  
Synpunkter enligt annan lagstiftning som måste beaktas men inte berör ingripandegrunderna.

*Ansökan om dispens från biotopskydd (kap. 7 miljöbalken)*

Det finns ett antal alléträd inom planområdet, som kommunen bedömt omfattas av biotopskydd. Planförslaget innebär att några av dessa träd behöver tas bort. Enligt planbeskrivningen avser kommunen därför att hos Länsstyrelsen ansöka om dispens från biotopskyddet. Länsstyrelsen rekommenderar att ansökan om dispens görs parallellt med den fortsatta planprocessen. I ansökan anges förslag på kompensationsåtgärder.

*Svar:*

#### **Markföreningar**

*Synpunkten gällande markföreningar har noterats. Eskilstuna kommun har genom Norconsult AB genomfört en översiktlig miljöteknisk markundersökning samt en utökad markmiljöundersökning för planområdet. I granskningsförslaget redovisar kommunen för föreningssituationen samt huruvida eventuella åtgärder är genomförbara.*

#### **Buller**

*Planbeskrivningen har uppdaterats under rubriken genomförande med ett förtydligande att det är Eskilstuna kommun som ansvarar och bekostar de föreslagna bulleråtgärder som är erforderliga för att klara riktvärdena för buller inomhus. Det tydliggörs även under samma rubrik att åtgärderna ska vara genomförda innan Gredbyvägen öppnas upp för trafik i Västermarksrondellen. Plankartan uppdateras med skrivelsen "För trafikbullervärde som överstiger inomhusriktvärdena enligt Trafikverkets Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg (2017-03-02) ska fasadnära åtgärder genomföras på angränsande bostadshus längs Gredbyvägen innan gatan öppnas för trafik".*

*Kommunen har efter samrådet erbjudit berörd fastighetsägare och bostadsrättsföreningar att teckna ett civilrättsligt avtal som innebär att kommunen ansvarar och bekostar de åtgärder som krävs för att klara inomhusriktvärdena. Syftet har varit att trygga de berörda fastighetsägarna/brf samt säkerställa att åtgärderna genomförs innan gatan öppnas upp för trafik. Bostadsrättsföreningarna har i detta skede inte velat teckna något avtal.*

*Enligt genomförd trafikbullerutredning har samtliga fastigheter tillgång till ytor som innehåller riktvärden för ljuddämpad uteplats utan åtgärd. Föreslagen bullerskyddsskärm vid fastigheterna Venus 1 och 10 är alltså inte ett krav för att klara riktvärdena vid uteplats varför den inte återfinns i plankartan.*

### **Kulturmiljö**

*De bullerdämpande åtgärder som bullerutredningen föreslår ska ta hänsyn till bebyggelsernas kulturhistoriska värden. För dessa åtgärder kommer kommunens stadsantikvarie konsulteras.*

### **Dispens från biotopskydd**

*Kommunen ansökte i juni 2017 om dispens från biotopskyddet där förslag på ersättningsträd inom, samt i direkt anslutning till aktuellt område redovisas. Länsstyrelsen beslutade den 15/9-2017 att tillåta att Eskilstuna kommun tar ner alléträd längs Gredbyvägen i enlighet med inkommen ansökan.*

### **Trafikverket**

Trafikverket vill uppmärksamma avsnittet *Störningar - Gällande bedömningsgrunder* (sid 15), där texten hänvisar till Trafikverkets riktvärden. Här vill vi upplysa om att de bullerriktvärden som anges i Trafikverkets riktlinje "Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg" grundas på Infrastrukturpropositionen, prop. 1996/97:53, som är framtagen av riksdagen.

Planbeskrivningen kan med fördel förtydligas i detta avseende.

Trafikverket har i övrigt inget att invända mot planförslaget.

*Svar:*

*Synpunkten har noterats och planbeskrivningen uppdateras.*

### **Miljökontoret**

Man bör överväga om det skall finnas en planbestämmelse om att vägen inte får öppnas mot cirkulationsplatsen förrän bullerskyddsåtgärder genomförts för de befintliga bostäderna.

*Svar:*

*Synpunkten har noterats. Planbeskrivningen har uppdaterats under rubriken genomförande med ett förtydligande att det är Eskilstuna kommun som ansvarar och bekostar de föreslagna bulleråtgärder som är erforderliga för att klara riktvärdena för buller inomhus. I genomförandedelen tydliggörs det även att åtgärderna ska vara genomförda innan Gredbyvägen öppnas upp för trafik i Västermarksrondellen.*

*Plankartan uppdateras med skrivelsen "För trafikbullervärde som överstiger inomhusriktvärdena enligt Trafikverkets Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg (2017-03-02) ska fasadnära åtgärder genomföras på angränsande bostadshus längs Gredbyvägen innan gatan öppnas för trafik".*

- ESEM – el** Under ”Ekonomiska frågor – Kostnader” på sidan 18(19) står ”Genomförandet av detaljplanen bekostas av Eskilstuna kommun”.
- Det bör stå ”Genomförandet av detaljplanen bekostas av Eskilstuna kommun. Kostnader för eventuell flytt av befintliga elledningar som måste göras för planens genomförande bekostas av Eskilstuna kommun.”
- Svar:*  
*Synpunkten har noterats och planbeskrivningen uppdateras.*
- Skanova** Skanova har kablar i området. Se bifogad kartskiss. Flytt av detta bekostas av byggherren.
- Svar:*  
*Synpunkten har noterats och planbeskrivningen uppdateras.*
- Från Bf De 18  
upa, Brf  
Rinman, Brf  
Venus, Brf  
Vågen,  
Miljögruppen  
Venus & Vågen  
och  
privatperson 1-  
89  
(inkom innan  
samråd tidens  
början)** Undertecknade motsätter sig planförslaget om Gredbyvägens öppnande. Eftersom ingen av styrelserna för bostadsrättsföreningarna eller Miljögruppen inom området har blivit kallade till något informationsmöte eller på annat sätt direkt fått ta del av det pågående planarbetet så sammanfattar vi här våra synpunkter på det planerade projektet och begär att dessa beaktas i det pågående planeringsarbetet.
- Vi ifrågasätter att förslaget är planerat att tas fram och hanteras som ett "standardförfarande" istället för "utökat förfarande". Enligt Plan och bygglagen sägs att ett utökat förfarande skall användas om man kan anta att de föreslagna förändringarna kan medföra en "betydande miljöpåverkan", vilket vi anser att den föreslagna förändringen gör. Vi förutsätter även att en fördjupad miljökonsekvensbeskrivning (MKB) genomförs där det belyses hur trafikanter och boende inom kvarteren Vågen och Venus kommer att påverkas av förslaget och vilka åtgärder kommunen planerar för att uppfylla kraven på säkerhet boende- och trafikmiljön samt hur en långsiktig och hållbar utveckling av trafiksituationen i Eskilstuna uppnås genom planförslaget.
- Vi anser även att ett utökat förfarande och en MKB motiveras av de stora avsteg som görs från den gällande detaljplanen och tidigare beslut vad gäller:
- Tidigare målen för en trafiksanering i området
  - Förhindrande av genomfartstrafik inom området
  - Kvarteren Vågen och Venus status som lokalområde
  - Möjligheterna till boendeparkering för de boende
  - Kungsgatan som huvudled för genomfartstrafik (10,200 fordonspassager uppmättes 1981) samt att Stenmansgatan, Hedlundsgatan, Rothoffsvägen och Gredbyvägen skall fungera som lokalgator.

Enligt gällande detaljplan så ska parkering anordnas bl.a. genom skapande av gemensamhetsanläggningar på gatumark inom Hedlundsgatan, Rothoffsvägen och Gredbyvägen. Planförslaget redovisar 181 parkeringsplatser vilket skulle tillgodose det då befintliga behovet samt det behov som senare tillkommande lägenheter skulle komma att innebära. Det förtydligas också i planen att om behovet skulle öka ytterligare så kan parkeringsplatser anordnas parallellt med järnvägen väster om Stenmansgatan. Ett antal fastighetsägare inom planområdet fick också avstå mark för att dessa gemensamhetsanläggningar skulle kunna uppföras. Gemensamhetsanläggningarna skulle förutom parkeringsmöjligheter för boende också inrymma trädplanteringar, gång och cykelstråk.

I den gällande detaljplanen konstateras att Kungsgatan är en "betydande bullerkälla" som måste hanteras genom att t.ex. 3-glas fönster monteras i de exponerade fasaderna. Planförslaget innebär stora miljöstörningar och höga bullernivåer längs Gredbyvägen där ett stort antal boende och verksamma i området kommer att drabbas.

Dessutom anser vi att planförslaget bland annat inte kommer att uppfylla:

- Folkhälsomyndighetens FoHMFS 2014:13, allmänna råd om buller inomhus
- De miljö kvalitetsmål som finns i Boverkets delmål för 2020, gällande god boendemiljö.
- Svensk författningssamling SFS 2015:216, beträffande väsentliga förändringar i infrastruktur i äldre befintlig miljö byggd före 1997
- Naturvårdsverkets ÄNR NV-08465-15, riktvärden för buller från väg och spårtrafik

Vidare så försvåras tillträdet till Rinmansparken som i gällande detaljplan från 1981 utpekades som ett viktigt rekreationsområde och har en frekvent utnyttjad lekplats för boende, dagis och fritidsverksamheter i området och staden, vilket idag också har en ännu större betydelse genom att centrala delarna av staden förtätats ytterligare sen den nu gällande planen fastslogs. Under rubriken "Lek- och fritidsaktiviteter" nämns också i det gällande planförslaget att "Friytor i kvarteren bedöms som tillräckliga".

Den enda möjligheten vi kan se till en förbättrad situation av biltrafiken i centrala delarna av Eskilstuna är att leda bort den större delen av trafiken innan den kommer in till stadskärnan eftersom den bara passerar och går vidare ut från centrum igen. Med tanke på att staden delas av järnvägen och Eskilstunaån så förstår vi också att det inte är något "lätt" problem att hantera, men vi är övertygade att detta är den enda riktiga och hållbara lösningen för framtiden.

Vi vill också ta del av en utomstående utredning och analys som påvisar vilka faktiska fördelar planförslaget kommer att medföra.

Planavdelningens förslag att leda stora delar av Kungsgatans trafik via Gredbyvägen skulle enligt vår mening endast medföra att en ohållbar trafiksituation och boendemiljö uppstår inom området. "Trafikin farkten" som idag uppstår speciellt undertiderna för högtrafik, men även vid andra tillfällen, beror på till största delen på att trafiken måste passera genom det "nålsöga" som Västermarksrondellen och järnvägsbron över Tullgatan innebär och där huvuddelen av trafikflödet skall passera. Detta har vi kunnat konstatera nu i verkligheten under det tillfälliga öppnandet av Gredbyvägen (i samband med ledningsarbetena på Kungsgatan). Som förväntat har det visat sig att köerna av bilar nu sträcker sig mellan korsningen Björksgatan och Västermarksrondellen istället för att stå på Kungsgatan. Vid en flytt av genomfartstrafiken till Gredbyvägen kommer denna att påverka fler boende och komma mycket närmare bostäder än vad som är fallet på Kungsgatan.

Dessutom så sker ju nu också en omfattande ombyggnad i kvarteret mellan Stenmansgatan och Björksgatan i och med Energimyndighetens etablering i de gamla Bröderna Söderbergs gjuteribygnad. Etableringen innebär att det kommer till ca 300 arbetsplatser i området där personal och besökare kommer att röra sig i kvarteren och samtidigt behöver ha tillgång till parkeringsmöjligheter i närheten. Denna etablering tillsammans med "Green Cargo's" nuvarande behov kommer att belasta området ännu mer varför vi anser att en genomfartstrafik på Gredbyvägen även ur denna aspekt är helt olämplig.

*Svar:*

*Kommunen hade ett möte med undertecknande föreningarna 26 maj 2015. Sedan dess har viss kontakt hållits och frågor besvarats när representanter för föreningarna hört av sig. Kommunens arbete med detaljplanen har intensifierats under 2017 och mellan den 5 juni – 5 juli 2017 hölls samråd. Samrådet är det första officiella tillfället när allmänheten får ta del av detaljplanen. I samrådsutskicket bjöd kommunen in till att boka möte för att diskutera detaljplanen.*

*Kommunen har i behovsbedömningen kommit fram till att detaljplanen inte medför betydande miljöpåverkan. Behovsbedömningen har samrått med Länsstyrelsen som delar kommunens uppfattning. Kommunen gör bedömningen att detaljplanen kan tas fram enligt standardförfarande.*

*Planeringsideal och idéer skiftar över tid. Den befintliga detaljplanen för aktuellt område är från 1981 och vid den tiden var intentionen att arbeta med säckgator och klassificera olika områden, däribland lokalområden. Sedan 1980 har staden växt och brett ut sig. Idag ses kvarteret Venus (Venus och Vågen) som en del av innerstaden och dess fortsatta utveckling. Idag är avsikten att länka samman gatunätet och skapa ökad integration för alla trafikslag.*

*De gemensamhetsanläggningar som skapades för parkering m.m. inom nuvarande Hedlundsgatan och Rothoffsvägen i samband med gällande detaljplan ligger utanför planområdet och påverkas inte av förslaget.*

*Gällande detaljplan pekar på åtgärder som behöver genomföras för att uppnå en acceptabel bullernivå inomhus. På samma sätt utreds i detta planarbete vilka åtgärder som behöver vidtas för att uppnå en acceptabel ljudmiljö inomhus i samband med genomförandet. Bulleråtgärderna ska ta hänsyn till bebyggelseernas kulturhistoriska värden.*

*Kommunen gör bedömningen att närheten och tillgängligheten till Rinmansparken inte påverkas negativt av planförslaget. Trygga och hastighetsäkrade passager ska möjliggöras över Gredbyvägen i samband med genomförandet.*

*I samband med planförslaget har en extern konsult analyserat trafikkonsekvenserna av planförslaget. Bedömningen är att Kungsgatan avlastas från trafik och att kapaciteten i Västermarksrondellen är tillräcklig.*

*Kommunen anser att det inte går att göra en rättvis jämförelse mellan den tillfälliga och permanenta öppningen av Gredbyvägen. Under den tillfälliga öppningen genomfördes inga större permanenta åtgärder då vägarbetet pågick under en begränsad tid. Den permanenta öppningen innebär att kommunen tar ett helhetsgrepp om Gredbyvägen vilket betyder att gatan, mellan infarten från cirkulationen till Ståhlbergsvägen, kommer byggas om med hänsyn till alla trafikslag.*

*Bedömningen är att inga bullervärden kommer att överskridas inom aktuellt område efter det att föreslagna kompensationsåtgärder genomförts. Planförslaget leder till förbättrade förhållanden på Kungsgatan vad gäller trafikflöden och därmed också bullernivåer.*

*Kommunen gör bedömningen att utvecklingen av Väster och nyetableringar i området gynnas av bättre tillgänglighet i området. Den fortsatta utvecklingen innebär att fler människor kommer röra sig inom planområdet - och alla kommer inte att färdas med bil. Avsikten är därför att höja standarden på Gredbyvägen och skapa en gata med ett mänskligt perspektiv där alla trafikslag ges utrymme. Planförslaget redovisar gång- och cykelbanor på båda sidorna av Gredbyvägen och pekar på vikten av gröna inslag i gaturummet.*

*Kommunen anser att planförslaget uppfyller lagar, råd och rekommendationer från myndigheter.*



Från Bf De 18  
upa, Bf  
Rinman, Bf  
Venus, Bf  
Vågen,  
Miljögruppen  
Venus & Vågen  
och  
privatperson 1-  
89 (yttrande 2)

På sid 3-7 i samrådshandlingen SBN/2015:371 finns en sammanställning över kommunens ställningstagande beträffande skyddsvärden, effekter på miljö hälsa osv. De bedömningar som kommunen har gjort anser vi i följande punkter är felaktiga:

### **Synpunkter på kommunens bedömningar beträffande förslagets påverkan**

Vi anser att bedömningen skall vara "Ja" istället för kommunens "Nej" för nedanstående punkter.

#### **Effekter på miljön**

*Luft och Klimat* –Miljön kommer att försämrats betydligt längs hela Gredbyvägen och intilliggande områden

*Miljöpåverkan från omgivningen* - Det befintliga spårområdet och järnvägstrafiken kommer att tillsammans med en kraftigt ökad biltrafik på Gredbyvägen skapa en samverkande miljöpåverkan som kan antas bli högst betydande för hela området Venus Vågen samt att de föreslagna förändringarna påverkar nuvarande planförslag och dess förutsättningar.

#### **Effekten på hushållning av mark och vatten och andra resurser**

*Rekreation och rörligt friluftsliv* -Rinmansparken som är ett av de viktigaste grönområden inom stadens centrala delar, med både lekpark och tillfällen till rekreation, kommer att påverkas negativt av den starkt ökande fordonstrafiken på Gredbyvägen.

*Kulturminnesvård* - Bostadsfastigheterna inom kvarteren Vågen och Venus har tidigare avkulturförvaltningen utpekats som viktiga för staden ur kulturminnessynpunkt. Förändringar av fasader och fönster skulle förvanska byggnaderna och man skulle frånga det nuvarande och bevarade utseendet på fastigheterna. Fastighetsägarna för föreningarna Vågen och Venus har också vid nyligen genomförda fönsterrenoveringar ombetts att behålla sina originalfönster och renovera dessa.

#### **Övergripande miljömål och bärkraftsprinciper**

*Långsiktiga miljömål* –I Boverkets rapport från projektet BETSI beträffande "byggnader och dess egenskaper" anser vi att målsättningarna för år 2020 inte kommer att kunna uppfyllas utan mycket omfattande åtgärder på fastigheterna efter Gredbyvägen och sannolikt även fastigheterna på tvärgatorna mellan Kungsgatan och Gredbyvägen. Detta bör belysas i samrådshandlingen med beskrivning av de förväntade åtgärder som kan behöva vidtas för att uppfylla målen 2020.

Ett eventuellt genomförande av planförslaget får också tillsammans med den verksamhet järnvägen har idag betydande effekter på miljön och hälsan för de boende inom kvarteren.

### **Kommunens ställningstagande**

Beträffande kommunens ställningstagande så anser vi med anledning av våra ovanstående bedömningar att slutsatsen under "Kommunens ställningstagande" istället bör vara följande alternativ:

*Ett genomförande av planen innebär en så stor miljöpåverkan inom kvarteren Venus och Vågen samt Rinmansparken att andra lokaliseringalternativ bör utredas.*

Övriga kompletterande synpunkter på planförslaget.

### **Björkallén**

Vi mot sätter oss planerna att ta ner björkallen mellan Gredbyvägen och Järnvägen. Dels på grund av biotopskyddet men framförallt på grund av den bullerskärm som dagens allé innebär mellan bostäderna och järnvägen och den betydelse den har för att ta hand om luftföroreningarna i området. Den ersättningsplantering som beskrivs i planförslaget är inte definierad till omfattning eller dess läge. Här anges att utformningen presenteras senare i samband med dispensansökan. Vi anser att detta skall presenteras redan i planförslaget så att allmänheten och de boende har möjlighet att värdera om insatserna motsvarar det som skall ersättas samt att nuvarande trädens bullerdämpande och renande effekt kommer att motsvaras av ersättningsplanteringen.

### **"Attraktiv lokalgata"**

I planförslaget och i samrådshandlingarna anges att målsättningen för kommunen är att, -citad" skapa en attraktiv lokalgata med funktionen av en stadsgata" -slut citat-. Vi anser inte att resonemanget att skapa en attraktiv lokalgata och samtidigt öppna för trafik med 11 000 bilar per dygn håller. Vi skulle vilja ha ett förtydligande vad kommunen menar med en attraktiv lokalgata och också hur en gata med 11.000fordon per dygn kan anses vara attraktiv.

### **Energimyndighetens etablering i området**

I samrådshandlingarna nämns i förbigående den förestående etableringen av Energimyndigheten och det ökade antalet arbetsplatser och trafik i planområdet denna etablering innebär. Men i trafikanalysen och parkeringsutredningen beskrivs inte hur trafiksituationen samt behovet av tillkommande parkeringsplatser påverkas av denna etablering med 300 nya arbetsplatser och ca 100,000 besökare per år. Vi vill få detta belyst i utredningen.

### Parkeringsplatser

Bl.a. i. sammanfattningen från parkeringsutredningen, 2016-11-22, anges att ett underskott av parkeringsplatser kommer att uppstå om inte kommunen och fastighetsägarna tar ansvar för upprättande av bilpooler, fler "hållbara" resor och gemensamma parkeringsplatser.

Som fastighetsägare (bostadsrättsförening) så ingår inte i uppdraget eller i befogenheterna att skapa och hantera bilpooler och inte heller arbeta för eller påverka boende till samåkning och kommunala färdmedel. Detta arbete måste ske genom en politisk styrning av demokratiskt valda politiker och bör iså fall också omfatta hela kommunen och inte bara ett enskilt bostadsområde. Vid planering av bostäder och nybyggnationer inne i tätorten så gäller idag att det skall finnas möjligheter till ett rimligt antal boendeparkeringar i närområdet i förhållande till antalet innevånare. Detta löses normalt med bl.a. parkeringshus, markparkeringar eller liknade under planeringsarbetet. Viboende och verksamma inom kvarteren Venus och Vågen anser inte att kommunen kan bortse från att dessa behov också finns inom vårt bostadsområde. Att då kommunen idet nya planförslaget tar bort befintliga parkeringar trots att behoven ökar, utan att ersätta dessa med andra likvärdiga gemensamhetsparkeringar t.ex. P-hus, anser vi är helt fel. Det är inte heller rätt att hänvisa till att överföra ansvaret på fastighetsägarna att lösa behoven där miljöpolitiska åtgärder krävs. Vi kräver sammamöjlighet till parkeringsytor vid våra bostäder som övriga områden inom staden. Därför skall minst ett "noll" alternativ ingå i planförslaget, d.v.s. oförändrat antal parkeringsplatser mot idag.

### **"Oreglerade" parkeringar**

Vi ställer oss också frågande till beskrivningen i samrådshandlingen gällande "oreglerade parkeringar". Man kan, när man läser handlingarna, lätt få uppfattningen om att området efter Gredbyvägen till största delen består av ett okontrollerat uppställande av fordon. Den mer nyanserade beskrivningen är istället att all parkering mellan Rinmansskolan upptill korsningen Stenmansgatan redan är kontrollerad och avgiftsbelagd och varför det sen inte har varit fallet med parkeringarna längre västerut beror på att den oreglerade parkeringen till största delen skett på privatmark. Det kan sannolikt inte mött något hinder tidigare om kommunen tillsammans med markägarna kommit överens om att reglera även dessa parkeringar? Att ta detta förhållande med att vissa parkeringar varit oreglerade och bristande skötsel avytorna bredvid Gredbyvägen som ett argument för att förbättringar nu är möjliga att göra i och med det nya planförslaget har inget med planen i sig att göra utan skulle varit fullt möjligt utan några detaljplaneändringar. Detta förhållande bör förtydligas eller argumentet tas bort i samrådshandlingen.

## Trafikutredningen och trafikanalysen, PM 2017-04-18

I samrådshandlingen anges syftet att avlasta närliggande gator från dagens trafikflöden. Vi anser fortfarande att förslaget endast kommer att flytta dagens problem med köbildning på Kungsgatan och korsningen Tullgatan till Gredbyvägen, samtidigt som en ökad "inducerande" trafik kommer att uppstå på samtliga fyra tvärgator mellan Gredbyvägen och Kungsgatan inom planområdet. Denna inducerade trafik berörs endast i förbigående i trafikanalysen. Vi vill ha belyst vilka konsekvenserna blir av denna ökande trafik på tvärgatorna och att detta tydliggörs för de boende och verksamheterna på dessa gator om planförslaget skulle genomföras .

I trafikutredningen kan man också utläsa att trafikflödet genom Västermarksrondellen och under Järnvägsbron kommer att öka med 2,100 fordon per dygn till 19,900. Vi hävdar att orsaken till den barriäreffekt, som också beskrivs i under nollalternativet i samrådshandlingens sammanfattning, beror på att trafikflödet hindras av järnvägsbron och Västermarks- och Tunavallens rondeller och att detta inte kommer att förbättras med det nya planförslaget. Tvärtom kommer kö problemen förvärras ytterligare i och med att trafiken under Järnvägsbron beräknas öka. Scenariot hur trafikflödet före och efter järnvägsbron över Tullgatan kommer att se ut beskrivs inte i trafikutredningen, vilket vi anser är en brist som skall kompletteras i utredningen.

Överbelastande flöden oavsett om det gäller vatten, trafik eller andra typer av flöden kan endast lösas genom att öka kapaciteten nedströms! D.v.s.om kommunens målsättning med ett nytt planförslag verkligen är att komma tillrätta med trafikproblemen i centrala delarna av staden, så måste lösningen vara att öka kapaciteten att få trafiken ut ur de centrala delarna eller undvika att genomfartstrafik behöver passera genom centrum.

Åtgärderna bör alltså inriktas västerut på Stålbergsvägen med bron över Eskilstunaån och rondellen vid Mått Johanssons väg och motsvarande österut för den trafik som måste passera under järnvägsbron på Tullgatan ut mot Västeråsvägen istället för att göra om Gredbyvägen till en genomfartsgata vilket vi anser inte kommer att bidra till någon total förbättring ur trafikflödessynpunkt. Vi menar att den fysiska avgränsning som kommunen nu gjort för planområdet medför att de verkliga orsakerna till varför trafikflödesproblemet uppstår och följderna av dessa/r inte hanteras i planförslaget och att det blir helt fel fokus för att hitta en hållbar och kostnadsmässigt effektiv lösning på trafikproblemen.

Effekterna som blir av ett eventuellt öppnande av Gredbyvägen kunde dessutom ses i verkligheten när Gredbyvägen tillfälligt öppnades i maj då ledningsarbeten utfördes på Kungsgatan. Det visade sig snabbt att trafiksituationen som uppstod på Gredbyvägen idet närmaste kunde liknas vid kaotisk på Gredbyvägen och tvärgatorna, med långa stillastående köer mellan Järnvägsbron och in på Gredbyvägen fram till Björksgatan. Det blev också stora svårigheter och många dagliga incidenter med boende och övriga trafikanter som försökte komma ut och in med cykel och bil till gårdarna eller när man försökte korsa Gredbyvägen. Bara som exempel kan nämnas att Kommunens renhållningsfordon (sopbilar) stoppade upp trafiken samt renhållningspersonalen tvingades korsa körbanorna med soptunnor etc. Post och tidningsbilar hade stora problem med tillgängligheten. Problemen med köer finns givetvis även idag österut på Kungsgatan och fortsatt genom korsningen in på Tullgatan ner mot Järnvägsbron och motsvarande västerut på Kungsgatan-Ståhlbergsvägen-

Västeråsvägen, men då med den stora skillnaden att köerna inte är direkt utanför bostadshus och verksamheter med in/utfarter samt boende trafik. Största delen av köerna på Kungsgatan går utefter Rinmansparken och på Tullgatan utanför "fortet" eller där varken bostadshus eller in och utfarter till fastigheter finns. Kungsgatan är dessutom betydligt bredare än Gredbyvägen och där ligger också bostadsfasaderna längre från vägmitten. Kungsgatan har dessutom redan idag breda gångbanor övergångsställen och cykelbanor. Därför anser vi att Kungsgatan är mer lämpad att fortsätta att användas som genomfartsgata tills en hållbar lösning tas fram för att leda genomfartstrafiken utanför de centrala delarna av staden. Att fortsätta använda Kungsgatan som huvudalternativ för genomfartstrafiken innebär också att den biotopskyddade växtligheten träd mm. inte behöver tas bort samt att den relativt skyddade miljön i och runt södra delarna av Rinmansparken kan behållas.

Om målsättningen från kommunens sida är, som det också beskrivs i samrådshandlingarna, att "underlätta" passagen mellan "Väster" och Munktellstaden för gång och Cykeltrafik så måste den enklaste och billigaste lösningen att sänka hastigheten till 40 km/tim, och kanske även 30 km/tim mitt för Rinmansparken, samt anlägga ett lämpligt antal upphöjda cykel och gångpassager på Kungsgatan.

Detta ökar tillgängligheten och rörligheten mellan "Väster" och Munktellstaden utan att öka på köerna mer än idag eftersom hastighetssänkningen och de nya säkrare passagerna "lugnar" ner trafiken så att tillflödet mot de flaskhalsar som tidigare beskrivits blir jämnare. Det kan också till och med vara så att kö problemen minskar p.g.a. detta. En liknande och fungerande lösning finns redan idag på huvudleden Intagsgatan mellan Sjukhusområdet och Djurgårdsparken. Detta billigare och enklare alternativ och de effekter dessa åtgärder skulle innebära bör utredas.

Att genomföra den stora investering som det nuvarande planförslaget föreslår och att resultatet endast kommer att bli att man flyttar dagens trafikproblem som finns på Kungsgatan och Tullgatan till närliggande gator inom kvarteren Venus och Vågen och då främst till Gredbyvägen, anser vi inte är hållbart och ett slöseri med skattemedel. Dessutom är ju också kommunens egen slutsats att "förslaget kommer att bli kostnadmässigt dyrare än beräknat".

Vår slutsats är att det nuvarande planförslaget bör stoppas och ett nytt förslag arbetas fram innehållande en hållbar lösning som innebär att genomfartstrafiken leds utanför centrum och "propparna" nedströms i trafiksystemet får en lösning.

Sammanfattning av våra kompletterande synpunkter på planförslaget:

- Ett genomförande av planen innebär en så stor miljöpåverkan inom kvarteren Venus och Vågen samt Rinmansparken att andra hållbara alternativ bör utredas.
- Ersättningsplanteringen för de träd och växtlighet som i planförslaget är planerade att tas bort skall presenteras redan i planförslaget för att allmänheten och de boende skall ha möjlighet att förstå om de tänkta insatserna motsvarar det som skall ersättas.
- Vi vill ha ett förtydligande vad kommunen menar med en "attraktiv lokalgata" och hur en gata (t.ex. Gredbyvägen) med 11,000 fordon per dygn kan anses vara attraktiv.
- Vi vill få tydligare belyst i planförslaget hur den förestående etableringen av Energimyndigheten påverkar trafiksituationen samt behovet av parkeringsplatser inom planområdet.
- Vi kräver samma rätt till parkeringsytor inom kvarteren Venus och Vågen som övriga områden inom staden har idag och att minst ett "noll" alternativ, d.v.s. oförändrat antal parkeringsplatser, ingår i det nya planförslaget.
- Vi vill att det förtydligas i planförslaget att åtgärdande av den s.k. "oreglerade" parkeringen och bristande skötsel av ytorna bredvid Gredbyvägen inte har något med ett nytt planförslag att göra, utan att önskade åtgärder redan kunde ha genomförts av kommunen utan några planändringar om kommunen upplevt detta som ett problem tidigare.
- Vi vill ha belyst vilka konsekvenserna blir av den ökade, s.k. inducerande trafik, som kommer att uppstå på tvärgatorna mellan Kungsgatan och Gredbyvägen om planförslaget skulle genomföras. Samt att dessa konsekvenser tydliggörs för de boende och verksamheterna på dessa gator.
- Vi vill få utrett och beskrivet hur trafikflödet vid järnvägsbron och rondellen mot Tunavallen som idag är orsaken till köerna på Tullgatan påverkas av det nya planförslaget.

- Vi vill att kommunen utreder trafikflödes-, ekonomiska- och miljöeffekter av ett enklare alternativ till nuvarande planförslag, där förslaget går ut på att sänka hastigheten till 40 km/tim och kanske även 30 km/tim på Kungsgatan mitt för Rinmansparken, samt anlägga ett lämpligt antal upphöjda cykel och gångpassager på Kungsgatan.
- Vi vill att planområdet utökas och att ett nytt förslag tas fram där en hållbar och permanent lösning för de "flaskhalsar" väster och österut från Kungsgatan som är rotorsaken till trafikproblemen i centrum ingår och inte som nuvarande förslag bara flytta problemen till Kvarteren Venus Vågen.

*Svar:*

*Kommunen har i behovsbedömningen kommit fram till att detaljplanen inte medför betydande miljöpåverkan. Behovsbedömningen har samråtts med Länsstyrelsen som delar kommunens uppfattning.*

*Kommunen har under juni månad 2017 ansökt om dispens från biotopskydd där kommunen redovisat för förslag på ersättningsträd inom, samt i direkt anslutning till aktuellt området. Länsstyrelsen beslutade den 15/9-2017 att tillåta att Eskilstuna kommun tar ner alléträd längs Gredbyvägen i enlighet med inkommen ansökan. Motiveringen till beslutet är att Länsstyrelsen bedömer att det finns ett allmänintresse vad gäller utvecklingen av Gredbyvägen och att de björkar som utgör allén har relativt låga värden för natur- och kulturmiljön. Gredbyvägen ska även fortsättningsvis vara en gata kantad av träd och präglad av grönska. Vegetationen regleras inte i detaljplanen och exakt placering av träd/växtlighet kommer fastställas i samband med projekteringen av gatan. Anslutningen mot järnvägstunneln har efter samrådet breddats med 5 meter för att ge plats för trädplantering och justeringar under detaljprojekteringen.*

*Förutsättningen är att gatan ska öppnas upp för trafik. Med den förutsättningen vill vi skapa en attraktiv stadsgata - attraktiv i den bemärkelsen att genom dess utformning ge gatan ett mänskligt perspektiv med bland annat gatuträd, hastighetssäkrade åtgärder och ökad prioritet för gående och cyklister. Planbeskrivningen uppdateras för att förtydliga att kommunens avsikt är att skapa en attraktiv gata med stadskaraktär.*

*Den genomförda trafiksimuleringen har beaktat Energimyndighetens etablering. I granskningsförslaget är parkeringsplatser avsedda för Energimyndighetens behov markerade med användningsbestämmelsen P.*

*Trafik- och parkeringsutredning belyser konsekvenserna av planförslaget. En konsekvens är att antalet parkeringsplatser i området kommer minska. Stadsbyggnadsförvaltningen har som avsikt att arbeta vidare med frågan. Enligt kommunens årsplan 2018 ska ett nytt p-hus i stadsdelen Väster utredas.*

*I senaste "Parkeringstal för ett Eskilstuna" i förändring, antagen av Stadsbyggnadsnämnden 2016-01-18, anses att ett rimligt avstånd mellan bostad/kontor och parkeringsplats är ca 400-500m. Personer med rörelsehinder kräver naturligtvis kortare avstånd. Detaljplanen och dess parkeringslösningar ska ses utifrån det måttet.*

*I parkeringsutredningen för Gredbyvägen (2016-11-22), nämns att kommunen och fastighetsägare tar ansvar för upprättandet av bilpooler, fler hållbara resor och gemensamhetsanläggningar för att klara behovet av parkering i framtiden. I detta avseende menas i första hand kommersiella fastighetsägare och inte bostadsrättsföreningar och syftar till att huvudsakligen lösa arbetspendlingen inom området. Planhandlingarna uppdateras med ett förtydligande kring detta.*

*Den oreglerade parkeringen som planhandlingarna refererar till är de parkeringar som sker mellan korsningen Stenmansgatan och Ståhlbergsvägen. Majoriteten av de parkerade bilarna längs den sträckan gör intrång på allmän platsmark eller annans fastighet och regleras inte av någon avgift varpå de i planhandlingarna benämns som oreglerade. Ett genomförande av planen förutsätter att samtliga parkeringen i området omstruktureras. Huvudanledningen till detta är att befintliga parkeringar är placerade vinkelrätt mot körriktningen och medför att bilarna måste backa ut på körbanan.*

*Vad gäller synpunkten angående oron kring inducerad trafik på tvärgatorna mellan Kungsgatan och Gredbyvägen har kommunen inte fått några indikationer från konsulten att så skulle vara fallet. Kommunen bedömer inte att genomfartstrafiken på tvärgatorna skulle öka avsevärt med tanke på gatornas karaktär.*

*Ett öppnande av Gredbyvägen innebär att trafiken fördelas på ett större nät vilket minskar behovet av stora trafikleder genom staden. Detta skapar förutsättningar att på sikt omvandla bildominerade gator så som Kungsgatan till stadsgator med attraktiva stråk som också bidrar till att minska barriäreffekterna. Kommunen delar inte uppfattningen att de lösningar på Kungsgatan som detta yttrande föreslår bidrar till planförslagets syfte.*

**Privatperson 80**  
2017:2050

Tänker ni alltså på fullaste allvar öppna upp Gredbyvägen för trafik och ta bort alla parkeringsplatser för oss boende runt Gredbyvägen?! Tyckte ni det fungerade bra de veckorna ni prövade det? Nä, inte direkt va....totalt kaos. Hur hade ni tänkt kompensera med parkeringsplatserna? Säg inte Rothoffsparken i alla fall! Där hade vi massor med inbrott och vandalisering av bilarna pga. helt oskyddade parkeringar. Ni bör ju åtminstone öppna upp vägverkets parkering till ett en1-område med möjlighet till månadsbiljett. Nä, ni ställer till det ganska rejält med det här för föreningarna runt Gredbyvägen. Lägenheterna kommer att bli mycket mindre attraktiva pga. att det inte kommer att finnas en enda parkering att tillgå! Tror ni att ni kommer att förbättra flödet och köerna i och med det här så är ni ju helt fel ute. Det kommer att bli precis lika mycket köer från alla håll, om än inte mer. Nä, tänk om och tänk rätt.



*Svar:*

*Planförslaget innebär inte att alla parkeringsplatser inom området försvinner, men däremot kommer antalet parkeringar att minska. Med tanke på fortsatt utveckling i området och planens möjlighet till genomförande kommer parkeringarna behöva omstruktureras.*

*I senaste "Parkeringstal för ett Eskilstuna i förändring", antagen av Stadsbyggnadsnämnden 2016-01-18, anses att ett rimligt avstånd mellan bostad/kontor och parkeringsplats är ca 400-500m. Personer med rörelsehinder kräver naturligtvis kortare avstånd.*

*Detaljplanen och dess parkeringslösningar ska ses utifrån det måttet. Detaljplanen visar på tillgängliga parkeringsplatser i närheten av planområdet i den parkeringsutredning (s. 1-3) som genomförts i samband med planarbetet.*

*Kommunen bedömer, utifrån genomförda analyser, att Kungsgatan kommer avlastas från trafik vilket är huvudsyftet med planförslaget.*

**Privatperson 50**  
2017:1889

Jag har tagit del av den skrivelse, med komplettering, som lämnats in av bostadsrättsföreningarna i området och håller helt med om det som skrivits där, har även läst in mig på kommunens planhandlingar med diverse utredningar, utifrån detta så har jag flera synpunkter som enligt min mening inte har belysts ordentligt.

### **Barnens miljö och skolväg**

Förskolor och skola för området ligger på Nyforssidan, barnen inom kvarteren Vågen och Venus tillhör Björkatorpskolans upptagningsområde, och ett öppnande vid Västermarksgatan skulle innebära ytterligare en barriär att korsa. Barnens möjligheter till vinterlek minskas eller kanske till och med omöjliggörs då områdets enda pulkabacke hamnar vid en starkt trafikerad gata.

### **Parkering**

Fastigheter fick på 80-talet avstå mark längs med Gredbyvägen för att parkeringar skulle anläggas, parkeringarna var markerade och avgiftsbelagda. Parkeringar längs med Rothoffsvägen och Hedlundsgatan öronmärktes för boende i fastigheter tillhörande Graflund och Diös, brf Vågen 6 ville då också öronmärka platser på Gredbyvägen men nekades med kommentaren att kommunen skulle tillhandahålla avgiftsbelagda parkeringar i anslutning till fastigheten.

### **Utfart**

Vid planläggning i början på 80-talet bestämdes det att den gamla bebyggelsen i hörnen av kvarteren skall bevaras. Dessa hus har utfart från innergårdarna mot Gredbyvägen vilket utgör en säkerhetsrisk då den planerade gång/cykelvägen ser ut att gå ända intill huskroppen. Husets grund kräver att det finns luftning vilket innebär att det inte går att asfaltera eller lägga plattor som tätar mot huskroppen.

Jag och min familj har bott i området i drygt trettio år, ett boende vi valt för att kunna ställa bilen och gå eller cykla så ofta det varit möjligt, tycker nu att det är helt galet att kommunen hänvisar till bilpooler, mm, för att det inte finns utrymme till parkeringar för boende och besökande till området medan stadens alla övriga bilister, boende i t ex Skogstorp, Mesta, Hällbybrunn, Skiftinge, landsbygden, m fl., ska ledas in och åka genom vårt bostadsområde.

Erfarenheten från den tillfälliga öppningen av Gredbyvägen i våras är att det var kaos och långa köer pga. att trafiken stoppas upp vid rondellen Västermarksgatan eftersom det blir ytterligare stopp och köbildning vid Tunavallsrondellen.

Vi motsätter oss å det bestämdaste att det blir en permanent öppning av Gredbyvägen.

*Svar:  
Synpunkten har noterats.*

*Gällande synpunkten om barnens miljö och skolväg så kommer kommunen även i det fortsatta arbetet med planförslaget arbeta för att få till en så bra lösning som möjligt utifrån förutsättningen att gatan öppnas upp för trafik. Detta genom att identifiera viktiga stråk, säkerställa passager över gatan samt arbeta med att hastighetssäkra den aktuella sträckan.*

*De gemensamhetsanläggningar som skapades för parkering m.m. inom nuvarande Hedlundsgatan och Rothoffsvägen i samband med gällande detaljplan ligger utanför planområdet och påverkas inte av förslaget.*

*Vad gäller gång- och cykelbanan på den nordöstra sidan så följer den fastighetsgräns och lämnar således en grön remsa intill husfasaden. Sektionerna i planhandlingarna uppdateras för att klargöra detta.*

*Kommunen anser att det inte går att göra en rättvis jämförelse mellan den tillfälliga och permanenta öppningen av Gredbyvägen. Under den tillfälliga öppningen genomfördes inga större permanenta åtgärder då vägarbetet pågick under en begränsad tid. Den permanenta öppningen innebär att kommunen tar ett helhetsgrepp om Gredbyvägen vilket betyder att gatan, mellan infarten från cirkulationen till Ståhlbergsvägen, kommer byggas om med hänsyn till alla trafikslag.*

**Privatperson  
90**

Vi som bor nere vid Rinmanparken har valt att bo där det är grönt och lugnt och skönt.

Det finns parkeringsplatser som det är nu. Familjer med barn måste kunna ha p-plats i närheten av lägenheten. Barn som ska till förskola eller annan barnpassning behöver snabbt till bilen. Som det var när Gredbyvägen var öppen i mars/april fick föräldrar att gå flera kvarter bort till bilen. Det är inte bra.

Öppnas Gredbyvägen upp igen blir det färre parkeringsplatser och mycket mer biltrafik. Inte bra för de boende (mycket oväsen, dålig luft).

Den lilla tid som köer bildas på Kungsgatan får bilister helt enkelt stå ut med. Alla vägar i Eskilstuna går långsamt att ta sig igenom på grund av alla "förträningar" som gjordes en gång i tiden. Helt idiotisk i min mening när bussen stannar upp en hel väg. Ambulans och utryckningsfordon kommer inte heller fram. De som trodde att de lyckats med de "säkra" "oframkomliga" vägarna får skämmas tycker jag. Bilister blir bara irriterade och frustrerade och kör sämre på grund av detta när det äntligen blir fria breda vägar igen.

Gör inte en massa dåliga förändringar utan att tänka igenom allt väldigt noggrant. Vi valde oasen Rinmansparken fastän tågen gick och hördes lite. Nu har oljuden från tågområdet ökat. Ska vi dessutom få biltrafik oljud och bensinutsläpp – folk kände att de inte kunde vara på sina balkonger på grund av oljud och co utsläpp när Gredbyvägen öppnades.

Tänk på människorna som bor och trivs där de bor. Förstör inte bara för att en massa bilar ska slippa stå i kö. Den lilla snutt som Gredbyvägen tillför är försumbar. Sen ska bilarna ut på Kungsgatan igen.

Svar:

*Synpunkten har noterats. Planförslaget innebär att antalet parkeringar inom planområdet kommer att minska. Med tanke på fortsatt utveckling i området och planens möjlighet till genomförande kommer parkeringarna behöva omstruktureras.*

*I senaste "Parkeringstal för ett Eskilstuna i förändring", antagen av Stadsbyggnadsnämnden 2016-01-18, anses att ett rimligt avstånd mellan bostad/kontor och parkeringsplats är ca 400-500m. Personer med rörelsehinder kräver naturligtvis kortare avstånd. Detaljplanen och dess parkeringslösningar ska ses utifrån det måttet. Detaljplanen visar på tillgängliga parkeringsplatser i närheten av planområdet i den parkeringsutredning (s. 1-3) som genomförts i samband med planarbetet.*

*Kommunen anser att det inte går att göra en rättvis jämförelse mellan den tillfälliga och permanenta öppningen av Gredbyvägen. Under den tillfälliga öppningen genomfördes inga större permanenta åtgärder då vägarbetet pågick under en begränsad tid. Den permanenta öppningen innebär att kommunen tar ett helhetsgrepp om Gredbyvägen vilket betyder att gatan, mellan infarten från cirkulationen till Ståhlbergsvägen, kommer byggas om med hänsyn till alla trafikslag.*

*Bedömningen är att inga bullervärden kommer att överskridas inom aktuellt område efter det att föreslagna kompensationsåtgärder genomförts.*

*Ett öppnande av Gredbyvägen innebär att trafiken fördelas på ett större nät vilket minskar behovet av stora trafikleder genom staden. Detta skapar förutsättningar att på sikt omvandla bildominerade gator så som Kungsgatan till stadsgator med attraktiva stråk som också bidrar till att minska barriäreffekterna.*

**Tuna-  
fastigheter i  
Eskilstuna AB**

Att öppna upp Gredbyvägen för kontinuerlig trafik riskerar att kraftigt inskränka på användningsmöjligheterna av Tunafastigheters Fastigheter.

Vår grundläggande synpunkt är att kommunen helt bör avstå från att öppna upp Gredbyvägen för trafik via Västermarkrondellen, men om det görs eventuellt begränsa genomfarterna till t.ex. kollektivtrafik.

Vad gäller utförande av en upprustning av vägområdet längs Gredbyvägen lämnar vi följande synpunkter:

Förskjut Gredbyvägens sträckning så långt emot banvallen det är möjligt och planera området intill fastigheterna inom kvarteret Valnöten som kvartersmark och erbjud fastighetsägarna att förvärva marken för access till fastigheterna och parkeringar för att möjliggöra förtätning av arbetstillfällen över tiden.

Detaljplanera marken längs Ståhlbergsvägen som kvartersmark och erbjud fastighetsägarna till Valnöten 10 och 11 att förvärva marken och rensa upp och göra parkeringar för att fortsätta arbetet med att förtäta antalet arbetstillfällen. (En upprustning av partiet (fasader, portar, fönster, ändrad användning av lokalerna) kan först ske när fastighetsägaren kan säkerställa parkeringar och marken intill huskroppen.

En personlig reflektion är hur svårt det är att förstå hur kommunen tänker när arbetstillfällen å ena sidan ska vara det mest prioriterade medan planeringen medför tydligt begränsade förutsättningar för det område som över en tio års period genererat flest arbetstillfällen och för de aktörer som lyckats genomföra mest. Området är ju dessutom det mest lämpade för fortsatt tillväxt av arbetstillfällen p.g.a. läge, disposition och fastighetsägarnas avsikter.

**Parkeringar**

I området kring Gredbyvägen sker en känd ökning av arbetstillfällen om mellan ca 800 och 1100 beroende på utfall. Ca 300 hos Tunafastigheter, ca 400-700 hos energimyndigheten och ytterligare ca 70 i kommunens tågdepå.

En stor del av de anställda på Energimyndigheten bor inte inom kommunen och åker bil. De parkeringsplatser som nyttjas idag kommer inte finnas kvar framledes.

Enligt Per Idesten kommer marken inom tågdepån inte räcka till för parkeringar till personal inom anläggningen.

Tunafastigheter har helt fullt och klarar inte lokalisera fler arbetstillfällen inom området utan fler parkeringar. Att beläggningen är 65 % inom kvarteret Valnöten är inte korrekt. Det är redan kapacitetsbrist även om det naturligtvis finns tidpunkter då inte alla nyttjas.

Enligt planbeskrivningen skulle ändringen medföra en reduktion om ca 150-160. Samtidigt ökar antalet arbetstillfällen i direkt anslutning med mellan 800 och 1100. Det är fullständigt olämpligt.

Vidare hänvisas till parkeringsnormen om upp till 8 parkeringar per 1000 BTA. Det är ett högst olämpligt mått. Ur miljösynpunkt (och ekonomiskt) bör liten lokalyta per arbetstillfälle eftersträvas. Som exempel har Transcom ca 470 anställda på mindre än 1900 m<sup>2</sup>. Att det skulle räcka med 15 parkeringar till 470 anställda är orealistisk.

Energimyndigheten får ca 400 anställda på ca 5300 m<sup>2</sup>. Att det skulle räcka med 40 parkeringar när de idag nyttjar 122 kända och sannolikt ett stort antal okända är inte rimligt.

Avstå från att minska antalet parkeringar och säkerställ istället en utökning totalt sett inom området. Överför (sälj) marken till fastigheterna i området och låt ägarna till dessa utforma och bekosta upprustningen så att antalet arbetstillfällen ökar mest.

### **Lassning/Lossning**

Säkerställ att lassning och lossning för 18 meters lastbilar även framledes är möjligt längs Gredbyvägen. (L1, L2, L3, L4, L5 och L6 enligt Bilaga 1). Ståhlbergvägen nämns i handlingarna. Även där behövs och kommer även i framtiden behövas möjligheter för lassning och lossning.

### **Tillfartsvägar**

Säkerställ att det inte sker begränsning i nuvarande tillfartsvägar till fastigheterna Valnöten 1 och 10 (T1, T2, T3 enligt Bilaga 1).

*Svar:*

*Synpunkten har noterats. Kommunen har inte som avsikt att begränsa genomfarterna till endast kollektivtrafik då det inte skulle ge den önskade effekt som planförslaget syftar till.*

*Vad gäller synpunkten om att förskjuta vägen mer mot bangården så anser kommunen inte att det är en god lösning med hänsyn till det allmänna intresset och framtida utveckling av Väster. Synpunkten tillgodoses inte.*

*Angående synpunkten om Ståhlbergsvägen så ligger gatan inte inom aktuellt planområde varpå frågan inte kommer behandlas i detta sammanhang.*

*Det ligger på varje enskilds fastighetsägares ansvar att ordna med parkeringslösningar för den egna fastigheten. Kommunens inriktning är att Väster ska förtätas och bli en centrumstadsdel. För att klara det totala behovet av parkeringsplatser i framtiden krävs därför ett samarbete mellan huvudsakligen kommersiella fastighetsägare och kommunen. Kommunen förespråkar att parkeringen huvudsakligen löses i gemensamhetsanläggningar. En gemensamhetsanläggning (garage eller parkeringshus) där parkeringsbehovet för flera fastigheter samlokaliseras är ofta ett effektivt sätt att lösa parkeringsfrågan. Det skapar också goda möjligheter till samnyttjande mellan ärendetyper. Initiativ till en gemensamhetsanläggning kan tas av kommunen eller av fastighetsägaren. Vinsten är framförallt ekonomisk men det innebär också ett effektivare markutnyttjande. I kommunens årsplan 2018 är den politiska inriktningen att ett nytt p-hus i stadsdelen Väster ska utredas.*

*Bifogade skisser är mottagna. Befintliga in- och utfarter till fastigheterna Valnöten 1 och 10 kommer vara tillgängliga även efter planens genomförande. Samtliga trafikanter kommer däremot behöva ta hänsyn till den nya rådande trafiksituationen på Gredbyvägen.*

*Kommunen är medveten om att lassning och lossning till fastigheterna har kunnat ske i gaturummet. Detta har inte skapat några konflikter med tanke på gatans karaktär och låga trafikflöden.*

*Kommunen anser att det allmänna intresset överväger det enskilda intresset och att trafiksäkerheten och framkomligheten ska vara god på platsen. Med anledning av detta kommer Gredbyvägen inte vara anpassad för att lassning och lossning med större fordon sker i gaturummet. Kommunen hänvisar till att detta sker på fastighetsmark.*

*Angöring för mindre leverenser och/eller korttidsuppställning möjliggörs på Gredbyvägen i anslutning till fastigheterna Valnöten 1 och 10. I förprojektering av gatan frigörs yta för angöringsfickor med ett djup på 2,5m.*

Ytterligare förändringar som gjorts sedan samrådet:

- Allmänplatsmark (GATA) har ändrats till parkering på kvartersmark (P) i anslutning till Väduren 23 med anledning av en överenskommelse mellan berörd fastighetsägare och Eskilstuna kommun som ingicks innan detaljplanearbetet hade påbörjats.
- Befintliga transformatorstationer regleras in i planen (E).
- Planområdet har utökats med en markremsa in på Langsgatan och Stenmangatan. I detaljplanen regleras marken till kvartersmark och syftar till att efterlikna den byggda verkligheten vid Väduren 23.
- Anslutningen mot järnvägstunneln har breddats med 5 meter för att ge plats för trädplantering och justeringar under detaljprojekteringen.
- Angöringsfickan framför Visdomen 1 tas bort, angöring planeras ske inom fastigheten, i direkt anslutning till entrén.
- En angöringsyta förläggs i anslutning till Green Cargos in- och utfart för att förhindra att stora fordon blir stående på Gredbyvägen och därmed riskerar att påverka trafikflödet.
- Gatusektionen justeras för att underlätta driften (ex snöröjning). Körbanan blir 7meter bred och gång- och cykelbanorna blir 3,5 respektive 4 meter breda. De separata parkeringsytorna disponeras för snedställda parkeringar för att klara det totala måttet på gatusektionen.

Yttranden utan erinran har inkommit från:

- Brf Vågen 9
- Kommunfastigheter
- Lantmäteriet
- Räddningstjänsten

Fortsatt handläggning:  
Granskning april 2018  
Antagande våren/sommar 2018

Stadsbyggnadsförvaltningen  
Planavdelningen

Anna Ekwall  
Planchef

Lisa Eriksson  
Planarkitekt