



2017-10-06

SBN 2017/195

Kumla kommun

# ANTAGANDE

Detaljplan för

## Vevstaken 2

Kumla, Kumla kommun,  
Örebro län



Samråd: 2017-06-15 – 2017-07-06  
Granskning: 2017-07-12 – 2017-08-18  
Antagen av SBN: 2017-09-07  
Laga kraft: 2017-10-05

# Detaljplan

Med en detaljplan reglerar kommunen vad man får göra inom ett visst område. En detaljplan krävs vid utbyggnad av nya områden och vid ändrad markanvändning av en fastighet eller område. Detaljplanen innehåller bestämmelser om var man får bygga, markens användning och bebyggelsens utformning. Detaljplanen är juridiskt bindande och är styrande vid prövning av lov. Läs mer på [www.boverket.se/pblkunskapsbanken](http://www.boverket.se/pblkunskapsbanken).

En detaljplan visas som ett bestämt område på en plankarta. Till detaljplanekartan hör en planbeskrivning, som förklarar syftet och innehållet i planen. Ibland ingår även andra handlingar som till exempel illustrationskarta eller en miljökonsekvensbeskrivning.

## Standardförfarande

Den här detaljplanen upprättas enligt standardförfarande.



Figuren ovan illustrerar i vilket skede detaljplanen befinner sig i.

Planenheten får i uppdrag av samhällsbyggnadsnämnden att upprätta en detaljplan. Ett förslag till detaljplan tas fram. Under samrådsskedet för detaljplanen ges myndigheter, sakägare och berörda möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Därefter sker en bearbetning av planförslaget som sedan ställs ut för granskning där man har ytterligare en chans att lämna synpunkter. I antagandeskedet antas detaljplanen av samhällsbyggnadsnämnden eller i vissa fall av kommunfullmäktige. Antagandebeslutet vinner efter tre veckor laga kraft om inte beslutet överklagas.

## Handlingar

Planförslaget utgörs av:

- planbeskrivning
- plankarta med bestämmelser i skala 1:1000
- fastighetsförteckning

Bilaga:

- 1. PM kvalitativ riskbedömning 2017-05-09 (WSP Brand och Risk)
- 2. Resultatrapport 2017-09-01 (Structor Miljöteknik AB)

För övriga planeringsunderlag till detaljplan hänvisas till Kumla kommuns hemsida [www.kumla.se/detaljplaner](http://www.kumla.se/detaljplaner) eller handläggaren.

Handläggare  
Elin Däljemar  
019-58 89 24  
[Elin.daljemar@kumla.se](mailto:Elin.daljemar@kumla.se)  
Samhällsbyggnadsförvaltningen

# Planbeskrivning

## Planens syfte, och huvuddrag

Detaljplanens syfte är att möjliggöra för fastighetsägaren Schur Pack Sweden AB att bygga ut sin verksamhet. Schur Pack Sweden AB har behov av att få större byggrätt och behöver växa i första hand österut på sin fastighet. En ny detaljplan behöver tas fram då det enligt gällande detaljplan finns mark som ej får bebyggas (prickmark) inom planområdet där utbyggnaden ska ske, och därför behöver prickmarken tas bort.

## Plandata

### Läge

Området är beläget i södra delen av Kumla tätort och begränsas i norr av Vevstaken 5 (Moelven Modus AB), i öster av Västra Bangatan, i söder av Järsjögatan och i väster av Via industrispår.



Planområdets läge

### Areal

Planområdet har en areal på ca 1,8 ha.

### Markägoförhållanden

Den berörda marken ägs av Schur Pack Sweden AB. Intilliggande fastigheter i öst, väst och syd är i kommunal ägo och fastigheten norr om planområdet är i enskild ägo.

## Tidigare ställningstaganden

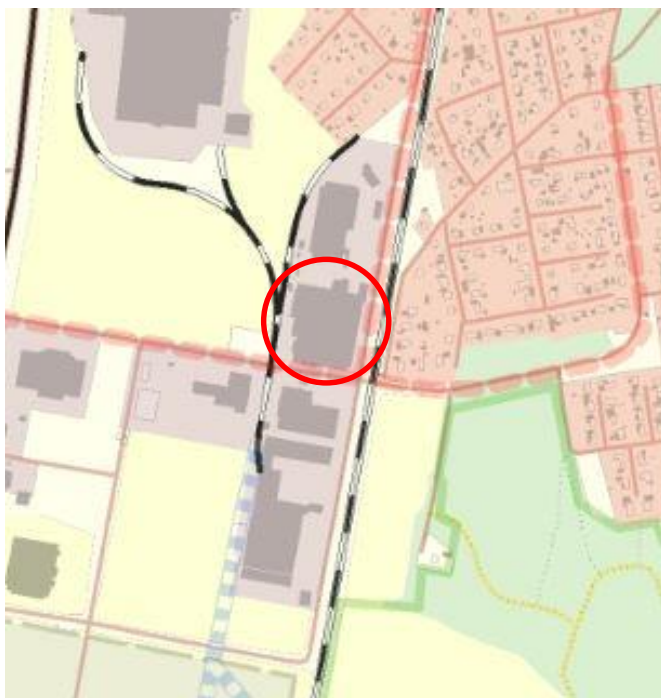
### Riksintressen

Öster om planområdet går järnvägsspåret mellan Hallsberg- Örebro- Frövi, Godsstråket genom Bergslagen, som är klassat som riksintresse då banan ingår i TEN-T nätet och är av internationell

betydelse. Banan ingår även i det strategiska godsnätet. Riksentresset innebär att exploatering nära järnvägen inte får påverka möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling. Planförslaget bedöms inte påverka riksentresset.

## Översiktliga planer

Kumla kommuns översiktsplan "Kumla 25 000", antagen den 14 februari 2011 av kommunfullmäktige, redovisar planområdet som ett befintligt verksamhetsområde.



Verksamheter redovisas med grått.

## Detaljplaner

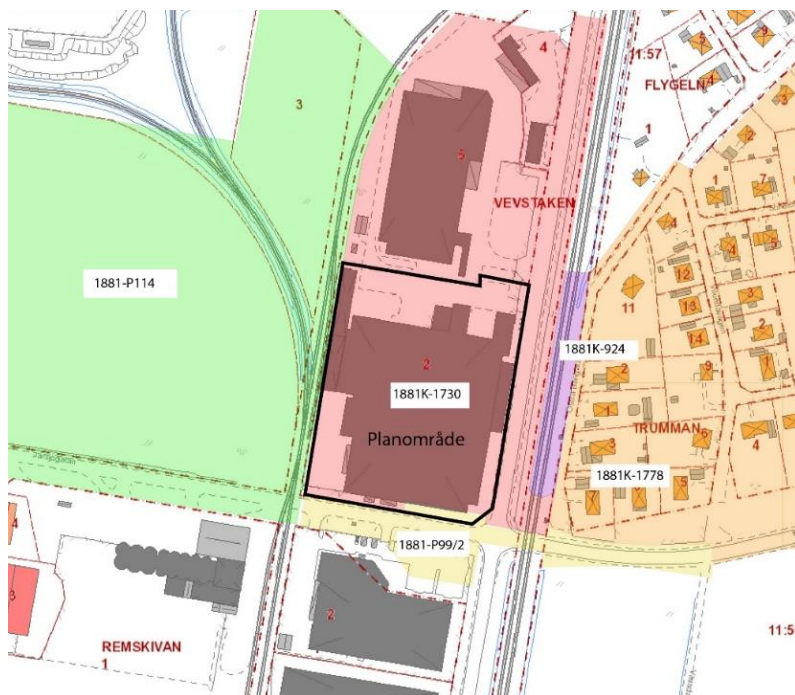
Inom planområdet gäller följande detaljplaner:

- 1881K-1730 (1966-03-11)
- 1881-P99/2 (1999-01-11)

Del av ovanstående detaljplaner, 1881-P99/2, samt 1881K-1730 ersätts i samband med att aktuell detaljplan vinner laga kraft.

Detaljplaneförslaget angränsar till följande detaljplaner:

- 1881-P114 (2014-04-08)
- 1881K-924 (1952-05-23)
- 1881K-1778 (1967-01-27)



Detaljplaner inom och i angränsning till planområdet

## Kommunala program

### Kulturmiljöprogram

Några kulturhistoriska intressen eller dylikt finns ej redovisade i Kumla kommuns *Kulturmiljöprogram* eller på Länsstyrelsens fornlämningskarta.

### Miljöprogram

I Miljöprogram 2012-2016, antaget den 21 maj 2012 av kommunfullmäktige, står skrivet att det är viktigt att Kumla kommun utvecklas hållbart, d.v.s. att miljömässiga, sociokulturella och ekonomiska aspekter samspelar med varandra.

Av de 16 nationella miljö kvalitetsmålen har kommunen valt att fokusera på fem av målen i programmet; begränsad klimatpåverkan, giftfri miljö, ingen övergödning, god bebyggd miljö samt ett rikt växt- och djurliv. Det mål som främst påverkar den fysiska planeringen är målet "God bebyggd miljö". Med "God bebyggd miljö" menas vår livsmiljö, det vill säga den omgivning i vilken vi bor och rör oss i. Definitionen av miljömålet är: 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 till vara 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.

### Klimatprogram

Enligt klimatprogrammet för Kumla kommun, antaget av kommunfullmäktige 2011-05-16, ska Kumlas klimatpåverkan begränsas och kommunen ska sänka utsläppen av växthusgaser.

### Grönplan

Grönplan, antaget den 18 juni 2007 av kommunfullmäktige, anger att den plantering som finns söder om planområdet är viktig som ett visuellt skydd mot fabrikerna i Via samt att den skyddar mot vind.

### Trafikstrategi

I *Trafikstrategin för Kumla kommun*, antagen av kommunstyrelsen den 3 juni 2015, har en vision för trafikfrågorna tagits fram som lyder; *År 2025 är våra resor i, till och från Kumla*

*1 smidiga och rationella*

*2 trygga, säkra och förbättrar vår hälsa*

*3 hållbara och utgör minimal klimatpåverkan*

*4 tillgängliga för alla och når överallt*

## Behovsbedömning

### Miljöaspekter

Behovsbedömningen (bifogas) visar att detaljplanläggningen och exploateringen inte förväntas medföra någon betydande påverkan på miljön såsom avses i miljöbalken 6 kap 11§. Den mest påtagliga miljökonsekvensen är att planområdet ligger nära Godsstråket genom Bergslagen. En utredning över de risker och fördelar som detaljplaneförslaget innebär kommer att tas fram.

### Sociala aspekter

Inom planområdet finns idag en befintlig industriverksamhet och planområdet ligger i ett industriområde, vilket gör planområdet lämpligt för ökad industriverksamhet.

Planområdet är ingen allmän plats och är därmed ingen naturlig plats att vistas på om du inte arbetar där.

## Förutsättningar och förändringar

### Mark och vegetation

Marken inom planområdet är hårdgjord och redan bebyggd med industribyggnader samt att områden för parkering och varutransporter finns. Det finns inga naturområden inom planområdet.



*Planområdet.*

### Landskapsbild

Området är idag ett industriområde. Om planområdet bebyggs med den ökade byggrätten kommer inte landskapsbilden ändras speciellt mycket, då det fortfarande kommer vara ett industriområde.

### Geoteknisk undersökning

Kommunens jordartskarta anger att jordarten inom planområdet består av glacial lera.

Det finns ingen geoteknisk undersökning gjord i den aktuella delen av planområdet. Det finns en undersökning gjord 1970 av VIAK AB i den sydvästra delen av planområdet som anger att marken där består av torrskorpelera som vilar på friktionsmaterialet morän. Där kan grundläggning ske på plattor som förs ned till det fasta friktionsmaterialet och uppfyllnad bör bestå av grus.

Det finns även en geoteknisk undersökning gjord på Vevstaken 5, norr om planområdet, som utfördes av K-konsult 1983. Denna undersökning visar att marken där består av en fyllning med grus, sand och silt som vilar på några meter finsediment och under det sandig morän. Undersökningen visar att vid högre grundpåkänning kan lasten från stomme och väggar behöva föras ned till moränlagret via plintar, annars kan grundläggningen ske direkt på plattor eller sulor av betong.

### Förorenad mark

Detaljplanområdet har klassats av Länsstyrelsen som ett potentiellt förorenat område, riskklass 3, vilket innebär måttlig risk. Det har inte tagits några prover i marken tidigare men de misstänkta föroreningarna är metaller (låg föroreningsnivå) respektive alifatiska och aromatiska kolväten, petroleumprodukter (måttlig föroreningsnivå) samt att det kan finnas risk för att marken för utbyggnaden är förorenad med klorerade lösningsmedel. Om det finns klorerade lösningsmedel i marken kan det bli problem med inomhusluften i den nya byggnaden.

För att säkerställa att det inte finns några klorerade lösningsmedel i marken har en markundersökning genomförts av Structor Miljöteknik AB. Markundersökningen har undersökt förekomsten av klorerade lösningsmedel inom nybyggnadsområdet samt att prover på marken har genomförts för att underlätta klassning av massor med avseende på metaller och PAH-er.

Resultatet av markundersökningen visar att provtagningen kan påvisa klorerade alifater i grundvattnet inom nybyggnadsområdet, i form av dikloreten. Halterna som uppmätts i grundvattnet är under tillämpade riktvärden för otjänligt dricksvatten varpå det inte identifierats några hinder för

genomförande av detaljplanen för fastigheten Vevstaken 2. Beträffande markprover har inga hinder mot återanvändning av massor inom fastigheten konstaterats. Dock bedöms massorna inte vara så pass rena att bortforsling kan ske utan dialog med tillsynsmyndighet och avfallsmottagare, då halterna kadmium i ett fall översteg naturvårdsverkets nivå för ringa risk (se bilaga 2, *Resultatrapport 2017-09-01*).

#### **Radon**

Planområdet befinner sig i ett lågriskområde för radon (< 10 kBq/m<sup>3</sup>).

#### **Fornlämningar**

Inga kända fornlämningar finns inom planområdet. Om man vid grävning eller annat arbete påträffar fornlämning föreligger anmälningsplikt enligt 2 kap. 10 § kulturmiljölagen.

Den som vill göra ett ingrepp i en fornlämning, det vill säga rubba, ändra eller ta bort en fast fornlämning ska be om tillstånd hos länsstyrelsen, enligt 2 kap. 12 § kulturmiljölagen.

#### **Friytor**

Nordväst om planområdet finns ett naturområde. Sydöst om planområdet på andra sidan stambanan ligger Viaskogen som är ett skogsområde med motionsspår och möjlighet för rekreation. Inom planområdet är marken hårdgjord och det finns inga grönområden.

#### **Bebyggelseområden**

##### **Bostäder**

Inom planområdet finns inga bostäder. Närmaste villaområde ligger ca 45 meter från planområdet på andra sidan stambanan.

##### **Industri och arbetsplatser**

Planområdet ligger i ett industriområde med främst småskalig industri. Planområdet är idag redan bebyggt med en industribyggnad. Huvudindustribyggnaden ligger idag ca 32 meter från närmaste spårmitt samt att det finns en tältliknande tillbyggnad längs Västra Bangatan som ligger ca 25,5 meter från närmaste spårmitt.

Inom planområdet ligger idag företaget Schur Pack Sweden AB. Syftet med detaljplanen är att företaget ska kunna bygga ut sin verksamhet öster ut, samt permanenta den befintliga tältbyggnaden, och därför kommer samma användning för industri (J) fortsätta gälla inom fastigheten. För att göra detaljplanen mer flexibel görs det även möjligt att bebygga planområdet med kontor (K) samt verksamheter (Z).

Planförslaget medger en ökad byggrätt för byggnader med en högsta nockhöjd på 14 meter.

##### **Teknisk anläggning**

Inom planområdet finns idag två transformatorstationer. Det finns även ett bygglov för en tredje transformatorstation längs Järsjögatan, väster om de befintliga transformatorstationerna.

##### **Offentlig service & kommersiell service**

Planområdet ligger ca 1,3 km söder om Kumla centrum där det finns bland annat restauranger, butiker och ett bibliotek.

##### **Tillgänglighet**

Den nya bebyggelsen ska uppfylla kravet på tillgänglighet enligt plan- och bygglagen. Detta innebär att bostaden med tillhörande gemensamma utrymmen är tillgängliga och användbara för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga.

Lagstiftningen ställer särskilda tillgänglighetskrav för allmänna platser och lokaler dit allmänheten har tillträde.

### **Byggnadskultur och gestaltning**

Nybyggnationen bör anpassas till de befintliga byggnaderna.

## **Gator och trafik**

### **Gatunät**

Inga förändringar i gatunätet är planerade i samband med detaljplaneförslaget.

Den nya tillbyggnaden får inte placeras för nära korsningen Järsjögatan/Västra Bangatan för att det inte ska bli ett siktproblem i korsningen. Detta regleras genom prickmark (byggnad får inte uppföras).

### **Järnväg**

Öster om planområdet, ca 25 meter ifrån, går Godsstråket genom Bergslagen. Godsstråket genom Bergslagen trafikeras av både godstrafik och persontåg. På andra sidan om planområdet, ca 4 meter ifrån, går Via industrispår. Industrispåret trafikeras sparsamt av Lantmännen och Orkla Foods och båda har sidospår till respektive fastighet.

### **Gång-, cykel- och mopedtrafik**

Från planområdet finns det en befintlig gång- och cykelväg längs Järsjögatan som fortsätter längs Viagatan in till centrala Kumla. Det finns även en cykelväg som idag går från planområdet och bara en bit längs Köpmangatan. Denna cykelväg planeras dock att förlängas hela vägen in till centrum.

### **Trafikmätning**

Det finns ingen trafikmätning gjord i området.

Eftersom verksamheten är befintlig beräknas inte trafiken att öka nämnvärt i och med en tillbyggnation.

### **Kollektivtrafik**

Till Kumla resecentrum är det ca 1,3 km. Norr och söder om planområdet stannar regionbuss nummer 740 som går mellan Kumla och Odensbacken.

### **Parkering, varumottagning, in- och utfarter**

In- och utfarter sker från Järsjögatan och Västra Bangatan.

I dagsläget sker varumottagning på den egna fastigheten längs Västra Bangatan. Om verksamheten byggs ut längs Västra Bangatan måste varumottagningen flyttas. Varumottagningen bör ske inom den egna fastigheten för att inte påverka trafiksäkerheten och för att säkerställa det införs en planbestämmelse (Lastning och lossning av transportfordon ska ske inom verksamhetens fastighet). Utlastning sker idag på den västra sidan av fastigheten och föreslås fortsätta ske där, medan varumottagning föreslås ske inom den södra delen av fastigheten längs Järsjögatan.

Parkering för personal och besökare finns inom den egna fastigheten.

## **Risker och störningar**

### **Industrispår**

Väster om planområdet löper Via industrispår. Industrispåret trafikeras sparsamt av Lantmännen och Orkla Foods och båda har sidospår till respektive fastighet. Lantmännen trafikerar spåret ca 30 gånger per år och Orkla Foods ca en gång om dagen. Den högsta tillåtna hastigheten på industrispåret är 10 km/h.

Någon riskutredning finns inte framtagen för Via industrispår, men 2014-03-25 tog WSP fram en rapport över riskerna vid Kvarntorps industrispår, *Övergripande riskbedömning för Kumla kommun, Järnvägstrafik och transport av farligt gods på järnväg*. I rapporten har de studerat risker med hänsyn till både urspårning och farligt gods. Enligt rapporten rekommenderar WSP att nyetablering av byggnader/verksamheter undviks inom 15 meter från industrispåret, och där det är möjligt inom 30 meter från järnvägen. Platser utan stadigvarande vistelse, exempelvis parkering kan etableras närmare spåret. Via industrispår trafikeras betydligt mer sällan och med lägre hastighet än Kvarntorps industrispår. I detaljplanen säkerställs därför ett skyddsavstånd på 15 meter från industrispåret. Detta fastställs i detaljplanen med prickmark (byggnad får inte uppföras).

### Godsstråket genom Bergslagen

Den största risken i området är att öster om planområdet går Godsstråket genom Bergslagen som trafikeras av både godståg (varav en del farligt gods) och persontåg. År 2014 gjorde WSP en riskbedömning för järnvägstrafiken, *Övergripande riskbedömning för järnvägstrafik och transport av farligt gods på järnväg i Kumla kommun*. Enligt utredningen är risker vid bebyggelse nära järnväg, risken för urspårning samt risken för farligt gods. Urspårning sker vanligen av materiella skador på järnvägen eller tåget, andra anledningar kan bl.a. vara kraftig inbromsning, spårlägesfel, solkurvor eller sabotage. Enligt deras bedömning påverkas generellt enbart ett område på maximalt 30 meter av urspårning.

Deras sammanfattade bedömning är att inom 30 meter från järnvägen är individrisknivån oacceptabelt hög och nybyggnation bör därför inte ske närmare än 30 meter. Avståndet kan dock ändras om åtgärder vidtas. Studier visar att vid urspårning av persontåg hamnar inga tåg längre än 25 meter från spåret och vid godståg hamnar endast 2,2 % längre än 25 meter från spåret.

| Avstånd från spår               | 0-1 m  | 1-5 m  | 5-15 m | 15-25 m | >25 m |
|---------------------------------|--------|--------|--------|---------|-------|
| <b>Persontåg</b>                | 77,5 % | 18,0 % | 2,2 %  | 2,2 %   | 0,0 % |
| <b>Godståg</b>                  | 70,3 % | 19,8 % | 5,5 %  | 2,2 %   | 2,2 % |
| <b>Viktat medel efter andel</b> | 74,1 % | 18,8 % | 3,8 %  | 2,2 %   | 1,1 % |

Källa: WSP (2014)

För att utreda riskerna vid planområdet genomförde WSP Brand och risk en kvalitativ riskbedömning (se bilaga 1, PM- Kvalitativ riskbedömning, 2017-05-09) för just det aktuella området. I utredningen studerar de risken för urspårning samt risken för farligt gods. Sedan 2014 då den övergripande utredningen gjordes har tågmängden ökat något på Godsstråket genom Bergslagen. WSP:s bedömning är att den ökade tågmängden i princip innebär en oförändrad individrisk. Inom det aktuella området är det individrisken som är det som detaljplanen behöver ta hänsyn till. Deras sammanfattade bedömning är den samma som i den förra rapporten, att nyetablering av byggnader/verksamheter undviks inom 30 meter från Godsstråket genom Bergslagen. De gör dock bedömningen att den planerade utbyggnaden kan genomföras om riskreducerande åtgärder genomförs. I rapporten presenterar de olika förslag på riskreducerande åtgärder med hänseende på urspårningsrisken, bl.a. en mur/vall eller förstärkt fasad/stomme, samt att åtgärderna nedan bör utföras med tanke på risken förknippad med farligt gods:

- Möjlighet till utrymning via utrymningsvägar som vetter bort från järnvägen ska säkerställas.
- Om byggnadens ventilation utformas med mekanisk tilluft skall denna utformas så att möjlighet till manuell avstängning finns.
- Om möjligt bör friskluftsintag placeras på oexponerad sida från järnvägen.
- Den östra fasaden utförs brandskyddad.

Sydöst om planområdet finns en plankorsning med bommar och ljus för biltrafik. Kommunen bedömer inte att denna plankorsning kommer att påverkas av den planerade tillbyggnaden, eftersom tillbyggnaden inte kommer medföra någon ökad trafik. Det är samma verksamhet som kommer

fortsätta att verka på fastigheten. Däremot utgör plankorsningar en ökad risk för urspårning. För denna plankorsning finns även en detaljplan framtagen. Detaljplanen möjliggör att bygga en tunnel under järnvägen, från Järsjögatan till Köpmangatan, för motorfordon samt gång- och cykeltrafikanter, så i framtiden kanske denna plankorsning inte finns kvar.

Detaljplaneförslaget skulle innebära att nybyggnation får ske ca 25 meter från närmaste spårmitt, samt att den tältliknande byggnaden som idag redan finns 25 meter från spåret permanentas. Den planerade utbyggnationen kommer att vara sammanbyggd med den befintliga byggnaden. I den nya delen kommer framdelen på en ny maskin och en pallvärdare att stå samt att byggnaden kommer användas som lager. Det är enbart ett begränsat antal personer som kommer att vistas i lokalen. Uppskattningsvis kommer två personer under vissa perioder att vistas i lokalen, en person som vänder pallar och en person som sköter lagret. Lagerpersonalen arbetar enbart dagtid (07-16) och kommer under dagen endast vistas i lokalen ca 10 % av tiden. Personalen som bemannar pallvärdaren arbetar i tre skift, och under skiftet är personen ca 50 % av sin tid i pallvärdaren.

Idag sker varumottagningen där den planerade utbyggnaden föreslås bli, längs Västra Bangatan. Vid en byggnation behöver därför varumottagningen flytta och förslagsvis flyttas den till den södra delen av planområdet, längs Järsjögatan. Idag står flera lastbilar ute på gatan och den trottoar som finns öster om planområdet längs Västra Bangatan, vilket inte är bra ur trafiksäkerhetssynpunkt. Om fastigheten bebyggs och varumottagningen flyttar, skulle det innebära att varumottagningen skulle ske inne på den egna fastigheten. På södra sidan av Järsjögatan finns även en gång- och cykelväg, så därför skulle inga gångtrafikanter gå på den sida där varumottagningen sker och därför skulle det totalt innebära en säkrare trafiklösning.

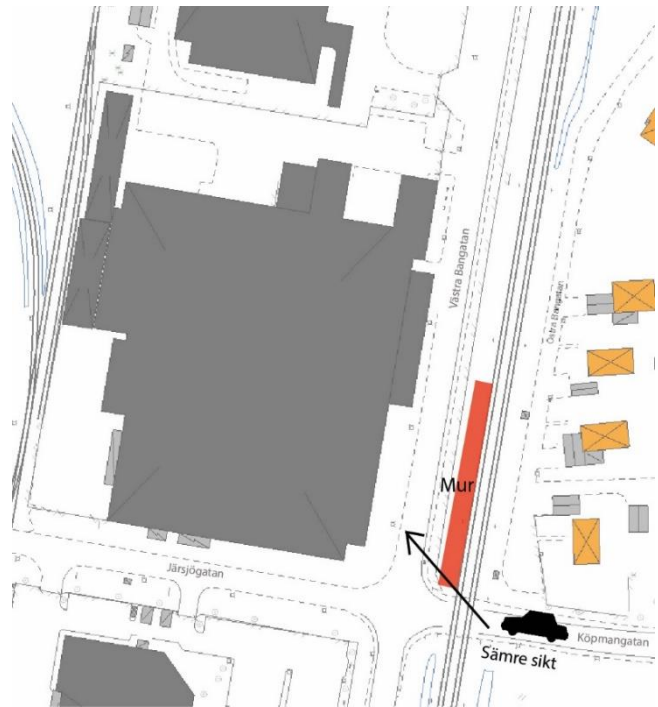
Då fastigheten idag är hårt exploaterad finns inte mycket mark kvar att bebygga inom fastigheten och därför måste verksamheten växa öster ut, mot järnvägen. Då fastighetsgränsen slutar ca 25 meter från närmaste spårmitt kan de i framtiden inte växa närmre än 25 meter från närmaste spårmitt. Kumla kommun har under senaste året drabbats av framförallt Ericsson AB varsel av 360 personer av totalt 420 anställda i Kumla. Detta är en stor påfrestning för de enskilda, men också för kommunen och den regionala arbetsmarknaden. Detta inverkar på underleverantörer, varför antalet personer som berörs stiger till ca 400 personer. Analysföretaget Kontigo har beräknat sammantagna effekter av varslen hos Ericsson. Kontigo beräknade att om 340 arbetstillfällen försvinner hos Ericsson i Kumla så kommer det via tillkommande effekter innebära att 738 arbetstillfällen "kan gå förlorade". Utifrån dessa beräkningar innebär Ericssons varsel i Kumla att cirka 800 arbetstillfällen berörs. Kontigos slutsats av Ericssons varsel är att "Kumla drabbas hårdast" av de orter som Ericsson drar ned verksamheten på.

Schur Pack i Kumla är strategiskt viktigt företag med drygt 60 anställda i fabriken i Kumla. Schur Pack är ett danskt företag som har andra anläggningar både i Danmark och i Sverige. Om inte satsningen i Kumla är möjlig att göra så finns det tyvärr stor risk att verksamheten i Kumla läggs ned och flyttar till annan ort, vilket också kan vara till Danmark. Schur Pack avser att investera i en ny produktionslinje som kräver större utrymme och därför behöver fastigheten utökas mot järnvägen. För Kumla kommun är det mycket viktigt att Schur Pack blir kvar i Kumla och ges möjligheter att utöka sin verksamhet.

### Sammanfattad bedömning:

Detaljplaneförslag skulle innebära att en nybyggnation skulle hamna ca 25 meter från Godsstråket genom Bergslagen. En del av nybyggnationen hamnar då närmare än rekommendationen för bebyggelse nära järnväg (30 meter). Verksamheten kommer i framtiden inte kunna växa närmare än så, eftersom fastighetsgränsen slutar ca 25 meter från järnvägen. De riskreducerande åtgärderna som presenteras av WSP för att förebygga risken för urspårning är bl.a. att bygga en mur/vall intill järnvägen eller förstärka fasaden/stommen.

Kumla kommun har utrett de olika riskreducerande alternativen. Att anlägga en vall intill järnvägsspåret är något som kräver tillstånd från Trafikverket, då det kan påverka deras banvall. Alternativet med vall har analyserats och det har konstaterats att denna lösning skulle minska risker vid en eventuell urspårning, men är inte möjlig utifrån att det inte finns plats att anlägga en vall, samt om en vall skulle anläggas så skapar den trafiksäkerhetsproblem i korsningen Västra Bangatan och Köpmangatan/Järsjögatan, genom att sikten för trafikanter i korsningen försämras.



Alternativet med mur har också analyserats. En mur kräver också tillstånd från Trafikverket och anses som en dyr åtgärd. Muralternativet är tekniskt möjligt att anlägga utifrån utrymmesskäl. Däremot så medför en mur att sikten i korsningen Västra Bangatan och Köpmangatan/Järsjögatan försämras för bilister. Att bygga en mur skulle alltså minska risken vid eventuell urspårning men öka risken för trafikolyckor i korsningen. Under 2017 bygger Kumla kommun en cykelväg från centrala Kumla till Via-området längs Köpmangatan. Detta bedöms innebära ökat cyklande i korsningen Västra Bangatan och Köpmangatan/Järsjögatan. Vår bedömning är att en mur sammantaget skapar betydande trafiksäkerhetsproblem för både fordon som oskyddade cyklister och fotgängare.

Alternativet att förstärka fasaden/stommen för att klara en eventuell urspårning har efter diskussion med Trafikverket bedömts som ej genomförbart. Den konstruktion som skulle krävas för att klara att stå emot ett urspårat tåg bedöms inte rimlig med hänsyn till den risk som finns för att detta skulle ske. Detta tillsammans med att tillbyggnaden kommer ha låga personantal och ligger 25 meter från järnvägsspåret gör att Trafikverket inte ställer några krav på riskreducerande åtgärder med hänsyn till urspårningsrisken.

Med hänsyn till risken för farligt gods är de rekommenderade byggnadstekniska åtgärderna genomförbara och åtgärderna kommer därför att säkerställs med två planbestämmelser (Utrymning via utrymningsväg som vetter bort från Västra Bangatan ska finnas. Friskluftsintag ska placeras på oexponerad sida från Västra Bangatan) och (Om byggnadernas ventilation utformas med mekanisk tilluft ska denna vara manuellt avstängningsbar. Fasaden mot Västra Bangatan ska utföras brandskyddad).

Kumla kommun har i dialog med Länsstyrelsen och Trafikverket kommit fram till att då ingen av de föreslagna riskreducerande åtgärderna med hänsyn till urspårningsrisken anses genomförbara kommer de inte ställa några krav på att sådana åtgärder genomförs. Risken för att ett godståg skulle spåra ut och hamna längre än 25 meter från spåret är endast 2,2 %. Den möjliga risken måste därför ställas mot den nytta som en utbyggnad skulle innebära. Schur Pack är ett strategiskt viktigt företag i

Kumla. Schur Pack är ett danskt företag som har andra anläggningar både i Danmark och i Sverige. Om inte satsningen i Kumla är möjlig att göra så finns det tyvärr stor risk att verksamheten i Kumla läggs ned och flyttar till annan ort, vilket också kan vara till Danmark. Schur Pack avser att investera i en ny produktionslinje som kräver större utrymme och därför måste fastigheten utökas mot järnvägen. För Kumla kommun är det mycket viktigt att Schur Pack blir kvar i Kumla och ges möjligheter att utöka sin verksamhet. Om den östra delen av planområdet får bebyggas innebär det även att den befintliga tältliknande byggnaden längs Västra Bangatan kan permanentas och det skulle göra denna byggnad säkrare än vad den är idag. I den nybyggda delen kommer även väldigt få personer att vistas, endast en person kommer under ca 50 % av sin arbetstid att befinna sig i lokalen samt en person under ca 10 % av sin arbetstid.

## Teknisk försörjning

### Vatten och avlopp

Fastigheten är ansluten till befintliga vatten- och avloppsledningar.

### Dagvatten

Dagvatten ska omhändertas i enlighet med *Riktlinjer för dagvattenhantering i Kumla kommun*, antagen av kommunstyrelsen 2014-09-03.

Dagvatten från tak och hårdgjorda ytor ska fördröjas på den egen fastighet genom infiltration och avledning till grönytor eller dagvattenmagasin innan det avleds till diken eller det kommunala ledningsnätet.

### Värme

Området är idag anslutet till befintlig fjärrvärmeledning norrifrån.

### El, tele, bredband m m

Området är anslutet till befintligt elkabelstråk och bredbandsledningar norrifrån.

### Avfall

Avfallshantering ska ske enligt kommunens Avfallsplan och Renhållningsordning.

Avfallet ska så långt som möjligt källsorteras för att återanvändas/återvinnas. Miljöfarligt avfall ska tas om hand av respektive verksamhet.

## Fastighetsrättsliga genomförandefrågor och konsekvenser

### Tidplan (preliminär)

- |                                                                                           |              |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| • Samhällsbyggnadsnämndens beslut att påbörja planarbetet och skicka förslaget på samråd. | april        |
| • Samråd                                                                                  | juni/juli    |
| • Samhällsbyggnadsnämndens beslut om granskning                                           | juli         |
| • Granskning                                                                              | juli/augusti |

- Samhällsbyggnadsnämndens beslut att anta detaljplanen september
- Planen vinner laga kraft efter tre veckor om inget överklagande sker september

Uppförande av bebyggelse och liknande kan ske när erforderliga planbeslut är fattade och bygglov erhållits och i den takt byggherrarna finner det lämpligt alternativt vad som avtalats i exploateringsavtal eller motsvarande.

### **Huvudmannaskap & ansvarsfördelning**

Samhällsbyggnadsförvaltningen upprättar detaljplan och svarar för myndighetsutövning vid bygglov och bygganmälan. Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder.

Exploatören ansvarar för genomförande av planen inom kvartersmark med ansökan om bygglov och bygganmälan, uppförande av bebyggelsen, och iordningställande av tomtmark.

### **Fastighetsrättsliga frågor**

Ingen ny fastighetsbildning krävs då detaljplanen inte syftar till att förändra fastighetsgränserna.

### **Fastighetskonsekvenser**

Fastigheter inom planområdet:

- **Vevstaken 2:** Fastigheten får en mer flexibel detaljplan då det förutom industri, J, även tillåts kontor, K, samt verksamheter, Z. Fastigheten kommer få en ökad byggrätt då arean med så kallad prickmark (byggnad får inte uppföras) minskas i öster. Samtidigt införs ny prickmark i den västra delen. Inom den södra delen av fastigheten ersätts gällande detaljplan. Inom denna detaljplan finns ett u-område, men inom detta område finns inga ledningar och därför tas u-området bort. Högsta tillåtna nockhöjd är 14 meter.

Fastigheter utom planområdet:

- **Kumla 12:3:** Ingen påverkan förväntas för Kumla 12:3.
- **Vevstaken 5:** Ingen påverkan förväntas för Vevstaken 5.
- **Kugghjulet 2:** Ingen påverkan förväntas för Kugghjulet 2.
- **Kullagret 1:** Ingen påverkan förväntas för Kullagret 1.
- **Kullagret 3:** Ingen påverkan förväntas för Kullagret 3.
- **Kumla Bandel 3:1:** Framtida bebyggelse kommer kunna byggas närmare järnvägsspåret än vad som är tillåtet idag, men bebyggelsen bedöms inte påverka järnvägsspåret.

### **Ekonomiska frågor**

Kostnad för planläggning är reglerad genom upprättat planavtal mellan samhällsbyggnadsförvaltningen och exploatören enligt gällande taxa. Kommunen tar ut avgifter för bygglov och bygganmälan.

Kommunens får direkta intäkter i form av bygglovsavgifter och anslutningsavgifter.

Fastighetsägaren och/ eller hyresgästen bekostar all byggnation inom kvartersmark.

### **Tekniska frågor**

Byggnaderna inom planområdet är anslutna till kommunalt vatten och avlopp.

Exploatören ansvarar för erforderliga undersökningar.

Exploatören beställer erforderliga grund- och radonundersökningar.

## **Administrativa frågor**

### **Genomförandetid**

Genomförandetiden är 10 år från den dag planen vunnit laga kraft.

Under genomförandetiden har fastighetsägaren rätt att exploatera i enlighet med planen och detaljplanen får inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens utgång fortsätter planen att gälla men kan då ändras eller upphävas utan att fastighetsägaren har rätt till ersättning.

### **Medverkande tjänstemän**

Detaljplanen har upprättats av samhällsbyggnadsförvaltningen genom Elin Däljemar i samarbete med berörda tjänstepersoner inom Kommunen.

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Elin Däljemar  
Fysisk planerare

Johannes Ludvigsson  
Planchef

Detaljplanen antogs av Samhällsbyggnadsnämnden i Kumla kommun den 7 september och vann **laga kraft den 5 oktober 2017**.

Elin Däljemar  
Fysisk planerare

