

Detaljplan Dp 1956 för del av Västerås 2:4 m fl., Sjöhagen, Västerås SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för nya verksamheter i hamnområdet och säkerställa vattnets användbarhet för hamnen. Syftet är även att reglera markanvändningen i hamnområdet för att stämma överens med nuvarande bebyggelse och användning samt att säkerställa och förstärka riksintressena Kommunikationer – hamn och sjöfart. Hamnområdet är synligt från flera håll inom kommunen och Sjöhagsvägen som finns i direkt anslutning till planområdet utgör en entré till Västerås centrum. Därför är också ett syfte med detaljplanen att säkerställa en god gestaltning inom området.

Hur samrådet har bedrivits

Planen har varit utställd för samråd från 7 februari till 7 mars 2023. Information om samrådet skickades till berörda remissinstanser, myndigheter och sakägare. Samrådshandlingarna har funnits tillgängliga på kommunens hemsida och i stadsbiblioteket.

Ett digitalt samrådsmöte hölls den 20 februari och nio deltagare anslöt till mötet. Under mötet fanns flera representanter från staden med för att presentera planförslaget och svara på frågor.

Sammanfattning

INKOMNA SYNPUNKTER

Under samrådstiden skickades 24 yttranden till Byggnadsnämnden. Fyra av de inskickade yttrandena innehöll inga synpunkter på planförslaget. Inga synpunkter inkom från privatpersoner.

FÖRÄNDRINGAR

Förändringar som gjorts i planhandlingarna sammanfattas nedan.

Planbeskrivning

- Syftet har utvecklats
- Text har ändrats enligt:
 - Uppdaterade utredningar

- Nya/justerade planbestämmelser
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Redaktionella ändringar

Plankarta

- Plangränsen har justerats för att undvika otydliga fastighetsgränser.
- Planbestämmelse har lagts till för
 - gemensamhetsanläggning har lagts till för Södra Seglargatan för att tydliggöra befintlig gemensamhetsanläggning.
 - Startbesked gällande föroreningskada
 - Dagvatten som genereras på tak ska inte avledas via avrinning på mark.
- Gränserna för egenskapsytan för möjlig etableringsyta för silos i södra delen av planen har justerats efter förändrade förutsättningar.
- Användningen NATUR har ändrats till E-område för dagvattendamm efter inkomna samrådssynpunkter.
- X-område har ändrats till GATA efter inkomna samrådssynpunkter.
- Möjlig höjd för nya silos i södra delen av planområdet har ändrats från totalt 60 meter till 40 meter.
- M-bestämmelser om skydd mot störningar har omformulerats att enbart gälla ny bebyggelse efter uppdaterad riskbedömning.
- Redaktionella ändringar

Utredningar

- Miljökonsekvensbeskrivning – ny utredning som tagits fram till granskningsförslaget
- Riskbedömning – redaktionella ändringar och förtydliganden
- Dagvattenutredning - redaktionella ändringar och förtydliganden
- Stoftutredning - redaktionella ändringar och förtydliganden
- Siktlinjeanalys – har justerats gällande höjd som möjliggörs för silos i sydvästra delen av planen till 40 m.
- Bullerutredning – en tilläggsutredning som analyserar flera bullerkällor och kumulativa effekter av verksamhetsbullret.

Inkomna synpunkter

Nedan redovisas de synpunkter som skickades in skriftligt under samrådstiden, samt stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer. Mer omfattande synpunkter redovisas kortfattat men bifogas i sin helhet som bilagor längst bak i dokumentet.

Följande har yttrat sig under samrådstiden men inte haft några synpunkter:

- Luftfartsverket
- Polismyndigheten
- Vafab miljö
- Nämnden för idrott, fritid och förebyggande

Nedan presenteras alla synpunkter som lämnades på samrådshandlingen.

1. Länsstyrelsen	4
2. Trafikverket	8
3. Lantmäterimyndigheten	8
4. Region Västmanland, kollektivtrafikförvaltningen	12
5. Västmanlands läns museum.....	12
6. Kommunstyrelsen	13
7. Fastighetsnämnden.....	13
8. Tekniska nämnden	15
9. Miljö- och Konsumentnämnden.....	16
10. Mälarhamnar	17
11. Mälarenergi	18
12. Vattenfall.....	21
13. Johannisbergs flygplats	21
14. Friluftsförbundet	22
15. Lantbrukarnas riksförbund.....	22
16. Moderaterna.....	25
17. Naturskyddsföreningen.....	27
18. Postnord	28
19. Räddningstjänsten Mälardalen	29
20. Svenska kraftnät	29

1. LÄNSSTYRELSEN – BILAGA 1

Ingripandegrunder

”Buller - Kommunen har låtit göra en bullerutredning för verksamhetsbuller från siloanläggningen. Utredningen visar att den ekvivalenta ljudnivån vid närmaste bostad ligger på 40 dBA, vilket tangerar Naturvårdsverkets riktvärde för natt. Länsstyrelsen ifrågasätter dock bullerberäkningen. Naturvårdsverket skriver i sin vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller (rapport 6538) att ”Vid nyanläggning bör hänsyn också tas till samtidig bullerstörning från flera olika verksamheter. Hänsyn måste alltid tas till kumulativa effekter av tillkommande verksamhet tillsammans med redan befintliga verksamheter.” Efterklang som utförde bullerutredningen återger samma text i sin rapport, men har trots det enbart gjort en beräkning för det tillkommande bullret från silon. Länsstyrelsen anser att bullerutredningen ska kompletteras, så att även befintlig bullerskapande verksamhet i närområdet ingår i beräkningarna.”

Kommentar: En tilläggsutredning till bullerutredningen har tagits fram som redovisar flera olika verksamheter och kumulativa effekter.

”Störande verksamhet - Afry har gjort en utredning av stoftutsläpp från Lantmännens tillkommande siloverksamhet. I utredningen anger Afry att avståndet till närmaste bostäder är mer än 1,3 km. Detta är dock felaktigt. Länsstyrelsen noterar i planbeskrivningen (sid. 15-16) att närmaste bostad ligger strax norr om förskolan vid Lövudden (”bostad syd”), dvs. cirka 500 meter från siloanläggningen. Länsstyrelsen anser att kommunen ska klargöra vilken betydelse detta har för slutsatserna i stoftutredningen. Afry har inte gjort några utsläppsmätningar vid den befintliga siloanläggningen i Västerås, utan baserar sin utredning på kontrollmätningar vid Lantmännens andra siloanläggningar i landet. Afry hänvisar bland annat till en utsläppsmätning för Lantmännens verksamhet i Helsingborg 2021, där stofthalten efter spärffilter var 1 mg/Nm³. Länsstyrelsen anser att kommunen ska klargöra att den planerade anläggningen i Västerås hamn kommer att ha minst lika bra stoftrening som anläggningen i Helsingborg.”

Kommentar: Stoftutredningen har uppdaterats gällande närmsta bostad. Den möjliga nya anläggningen planeras ha lika bra stoftrening som anläggningen i Helsingborg enligt Lantmännen. Det är dock inget som kan regleras i detaljplanen.

Råd

”Miljökonsekvensbeskrivning - Kommunen skriver att en miljökonsekvensbeskrivning kommer att tas fram först till granskningsskedet. Länsstyrelsen invänder mot detta och anser att det är en brist att miljökonsekvensbeskrivningen redovisas så sent i planprocessen, den borde vara tillgänglig redan i samrådsskedet. Miljökonsekvensbeskrivningen ska redovisa samtliga miljökonsekvenser för detaljplanens genomförande, varför Länsstyrelsen i nuläget inte kan ta slutlig ställning till planområdets samlade miljöpåverkan. Länsstyrelsen invänder även mot att kommunen i planbeskrivning och utredningar främst fokuserar på miljöpåverkan från den tillkommande siloverksamheten, medan miljöpåverkan från befintlig verksamhet avhandlas mycket kortfattat eller inte omnämns alls. Länsstyrelsen anser att detaljplanen och även den kommande miljökonsekvensbeskrivningen behöver visa miljöpåverkan från hela planområdet, för såväl befintlig som tillkommande verksamhet. Med hänsyn till planförslagets

omfattning och syfte anser Länsstyrelsen att kommunen bör ställa ut planförslaget för granskning en extra gång.”

Kommentar: Västerås stad hade ett avgränsningssamråd den 11 februari 2022 med Länsstyrelsen som resulterade i att närheten till Sevesoverksamheter var avgörande för att detaljplanen ska antas medföra betydande miljöpåverkan. Staden gjorde därför bedömningen att utredningarna som besvarar de andra frågorna som diskuterades på avgränsningssamrådet, exempelvis risk, buller och dagvatten kunde besvaras genom separata utredningar. Dessa utredningar visar att åtgärder kan vidtas som gör marken lämplig att bebygga enligt planförslaget. En miljökonsekvensbeskrivning som fokuserar på de frågor som berör Sevesoverksamheternas närhet till planområdet bedömdes därför kunna kompletteras med till granskningskedet.

Stadsbyggnadsförvaltningen vill också tydliggöra att det inte finns några krav på att en miljökonsekvensbeskrivning ska finnas tillgänglig under samrådsskedet. Att ställa ut detaljplanen för samråd eller granskning en extra gång bedömer staden därför inte behövas. Det finns dock krav på vad en miljökonsekvensbeskrivning ska innehålla och innehållet ska anpassas till det som är rimligt och bör begränsas till det som verkligen kan förmodas ge betydande miljöpåverkan.

”Kulturmiljö - Västerås stad har inför samrådet tagit fram en enkel siktlinjeanalys. Analysen visar att eventuellt tillkommande silos blir särskilt synliga från områden såsom Lögarängen, Lillåudden och Öster Mälarstrand. Länsstyrelsen bedömer att höjderna på de storskaliga byggnadsvolymerna bör begränsas ytterligare med hänvisning till den omkringliggande bebyggelsen och synbarheten från olika delar av staden. Placering och begränsningar i nockhöjd av ny bebyggelse är av stor betydelse för att bibehålla värdefulla siktlinjer och samband. Det är även av stor vikt att tillkommande bebyggelse ges en arkitektonisk väl anpassad utformning så att den hänger ihop med övrig industribebyggelse i hamnen för att bland annat begränsa påverkan på stadsbilden. Detta skulle med fördel kunna preciseras ytterligare genom planbestämmelser. Länsstyrelsen anser att ny bebyggelse inom planområdet med hänsyn till befintlig och omgivande bebyggelse bör utformas med färgsättning, placering, volym, skala och gestaltning så att kravet på en god helhetsverkan uppfylls i enlighet med 2 kap 6 § PBL.”

Kommentar: Höjden för möjlig ny silo i sydvästra delen av planområdet har sänkts sedan samrådet från 60 till 40 meter. Därmed blir synbarheten och påverkan mindre enligt siktlinjeanalysen.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att utformningen av ny bebyggelse inom planområdet, särskilt nära Sjöhagsvägen, är viktig och därför beskrivs om utformning både i syftet med detaljplanen och det finns även en planbestämmelse om utformning. Stadens avvägning är att det som reglerats gällande utformning är tillräckligt för att uppnå kravet på en god helhetsverkan i enlighet med 2 kap 6 § PBL.

”Klimatomställning och kommunikationer - Sjöfarten är viktig för omställningen till hållbara transporter. Verksamheten inom planområdet och detaljplanens syfte är

viktigt i ett regionalt perspektiv. Flera positiva effekter av planens genomförande för omställningen borde ha behandlats i en färdig miljökonsekvensbeskrivning i samrådsskedet. Vad som är ännu viktigare är att framtida effektbehov behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen.”

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för synpunkterna men bedömer att effektbehovet inte är en fråga som ska hanteras i detaljplaneprocessen eftersom det inte går att reglera i en detaljplan.

”Tung trafik, land-el och laddstationer - Det pågår en snabb utveckling av elektrifierade fartyg för sträckor Stockholm – Västerås och Stockholm – Göteborg. Behovet av land-el för fartyg vid kaj behöver hanteras i planförslaget eftersom kraven på sådana lösningar kommer aktualiseras av EU runt nästa decennium. Allt fler aktörer väljer att ställa om till laddningsbara alternativ i sina fordonsflottor. Planförslaget bör kompletteras med en redogörelse för hur tung trafik kan använda laddstationer inom planområdet. Planförslaget bör därför i allmänhet ta hänsyn till att behovet av att elanvändning kommer att öka avsevärt inom en 10-årsperiod.”

Kommentar: Laddstolpar kräver inte bygglov och det krävs ingen särskild reglering i plankartan för att möjliggöra för det. Det är alltså möjligt i planen att laddstationer anordnas både för tung trafik och övrig trafik. För att ändå tydliggöra detta har planbeskrivningen kompletterats med kort text. Att behovet av elanvändning kommer att öka bedöms inte påverka förutsättningarna för planen och därmed inget som heller kan eller bör regleras i planen.

”Tillgänglighet och GC-nät - Idag finns möjligheter för människor att använda gång och cykelbanor från Hacksta till Kungsängsgatan och vidare. Konsekvenser för det befintliga GC-nätet och kommande GC-nät bör beaktas i miljökonsekvensbeskrivningen. Länsstyrelsen noterar att GC-nätet tycks ligga utanför planområdet. Om GC-nätet inte påverkas är det tillräckligt att notera det i miljökonsekvensbeskrivningen.”

Kommentar: Gång- och cykelnätet är lokaliserat utanför planområdet. Det har tydliggjorts i planbeskrivningen.

”Buller - Länsstyrelsen anser att fartygsbuller bör ingå i bullerutredningen för planområdet, då allt större och fler fartyg kan förväntas ankomma till Västerås hamn. Av planbeskrivningen framgår att kommunen har gjort en buller-beräkning för transporter till siloverksamheten. Beräkningen finns dock inte tillgänglig i planremissen, vilket Länsstyrelsen anser vara en brist. Kommunen skriver att trafikbullret som genereras av tillkommande transporter till och från silon bedöms vara försumbart i sammanhanget. Länsstyrelsen anser dock att kommunen även bör belysa trafikbuller från övriga verksamheter i planområdet och då väga in den ökning av transporter som kan förväntas när alltmer gods kommer att transporteras med fartyg.”

Kommentar: Bullerutredning nr 1 fanns tillgänglig under samrådsskedet. Efter samrådet har bullerutredningen kompletterats gällande kumulativa effekter för övriga verksamheter även utanför området (bullerutredning 2). I

beräkningarna ingår lastbilstransporter för verksamheterna. Text har också justerats i planbeskrivningen.

Det finns ingen exakt prognos för hur många fartyg som förväntas ankomma Västerås hamn i framtiden. Idag har buller från fartyg inte varit något problem och inga klagomål finns registrerade enligt miljö- och hälsoskyddsförvaltningen. Därför är stadens bedömning att en analys av fartygsbuller skulle behöva baseras på mycket osäkra data/antaganden och därför inte ge ett resultat som är tillförlitligt. Dessutom bedöms behovet inte vara tillräckligt stort för att utredas vidare då inga problem gällande fartygsbuller verkar finnas i dagsläget.

”Störande ljus - Kommunen skriver i planbeskrivningen att det i planområdet finns olika typer av verksamhet som kan vara belysta dygnet runt. Kommunen skriver också att ”För att minska risken för olägenheter bör tillräckliga skyddsavstånd hållas mellan bostäder och verksamheter”. Länsstyrelsen anser att kommunen bör klargöra vad som är ”tillräckliga skyddsavstånd” och säkerställa att detta avstånd uppfylls.”

Kommentar: För störningar i form av ljus saknas riktvärden i Sverige. Avståndet till närmsta bostadsbebyggelse som kan störas av ljus är ca 380 m från planområdesgränsen. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att det är tillräckligt långt för att inga regleringar i planen ska behövas. För att minska risken för olägenheter kan åtgärder vidtas vid behov exempelvis avskärmningar, ljussättning och riktning av ljus samt andra tekniska åtgärder för att förhindra olägenheter. Sådana åtgärder utreds i projektering och redovisas i samband med bygglovsansökan.

”Övriga störningsrisker - Det står ingenting i planbeskrivningen om störningsrisker på grund av skadedjur, t.ex. duvor, vid silon. Länsstyrelsen anser att kommunen bör lyfta denna fråga i planbeskrivningen och klargöra hur man säkerställer att bostäder och den närliggande förskolan inte kommer att störas.”

Kommentar: Närmsta bostad och förskola är ungefär på 500 meters avstånd. Avståndet bedöms vara tillräckligt långt för att inte bostäder och förskola ska drabbas av eventuella skadedjur. Dessutom bedöms inte detta vara frågor som är relevanta att regleras på något sätt i detaljplanen.

”Förorenad mark - Kommunen skriver att anmälan om efterbehandling ska göras till miljö- och hälsoskyddsförvaltningen och att förvaltningen ska underrättas om misstanke uppstår om förorenad mark i samband med exploatering. Länsstyrelsen vill dock uppmärksamma kommunen på att föreningar som gäller Västerås hamn hanteras av Länsstyrelsen, som är tillsynsmyndighet för denna verksamhet enligt miljöbalken.”

Kommentar: Text i planbeskrivningen har uppdaterats.

”Miljöfarlig verksamhet - På sid. 23 i planbeskrivningen redovisar kommunen ”prövning enligt annan lagstiftning”. Länsstyrelsen anser att kommunen bör lägga till en rubrik för miljöfarlig verksamhet. Nyetablering eller förändring av pågående miljöfarlig verksamhet kan kräva tillstånd eller anmälan enligt 9 kap. Miljöbalken.”

Kommentar: Planbeskrivningen har uppdaterats gällande detta.

”Övrigt - Kommunen skriver i planbeskrivningen att det i detaljplanen reserveras tre ytor för silos. Länsstyrelsen anser att kommunen bör klargöra om detta handlar om etablering av tre olika silos eller om det är tre alternativa placeringar för Lantmännens silo. Om det sistnämnda gäller, anser Länsstyrelsen att det är märkligt att kommunen enbart har studerat störningsrisker för en av positionerna.”

Kommentar: Det är endast en yta som möjliggörs för verksamhet liknande Lantmännens silo. Därför har inte störningsrisker studerats vid de andra platserna. Text i planbeskrivningen har justerats gällande detta.

2. TRAFIKVERKET

”[...] Västerås hamn är utpekad riksintresse för kommunikationer. I riksintresset ingår väg- och järnvägsanslutningar, däribland väg 537 och spår både inom och utom hamnområdet. Trafikverket noterar att Västerås stad har genomfört en lokaliseringsbedömning (flyghinderanalys). Västerås flygplats utgör flygplats av riksintresse. Trafikverket förutsätter att flygplatsens eventuella synpunkter beaktas, så att flygplatsen och dess funktion inte påverkas av den nya bebyggelsen.”

Kommentar: Västerås flygplats har inte yttrat sig i samrådet. Enligt flyghinderanalysen kommer inte planförslaget påverka flygplatsen negativt.

”Trafikverket noterar att antalet transporter till och från hamnen förväntas öka och vill informera att framkomligheten till hamnen via väg 537, som är en del av riksintresset, inte får begränsas. Västerås stad måste säkra att trafiken fungerar både under byggtiden men även trafikflödesmässigt efter exploateringen. Dispenstransporter med målpunkt ro-ro-läget som idag finns vid Östra hamnen kommer efter avveckling av Östra hamnområdet behöva ta sig till och från Västerås hamn via Sjöhagsvägen. Kommunen kan behöva säkerställa att det finns möjlighet för dispenstransporterna att vid behov färdas på ett alternativt vägnät. Trafikverket rekommenderar därför att kommunen ser över alternativa vägsträckningar om Sjöhagsvägen tillfälligt inte kan användas. Ansökan om dispens för transporter på det statliga vägnätet behöver alltid göras. För mer information besök Trafikverkets hemsida: <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/vag/Transportdispens/>.”

Kommentar: Det finns alternativa vägnät till framtidens ro-ro-läge dock ej för alla typer av transporter. De vägar som finns kan nyttjas men där finns begränsningar så som vikt- och höjdbegränsningar. Vid transporter som är kombinerat höga, långa och tunga (dispenstransporter) finns inga alternativa vägar. Vår bedömning är att det fungerar idag och även i fortsättningen.

3. LANTMÄTERIMYNDIGHETEN

”I vissa fall kombineras bestämmelserna ö3 (marken får inte förses med byggnadsverk) och h1 (högsta nockhöjd på byggnadsverk och upplag är 25 meter) vilket kan upplevas som otydligt när en bestämmelse om högsta

nockhöjd för bl.a. byggnadsverk kombineras med en bestämmelse om förbud mot byggnadsverk.”

Kommentar: Det har ändrats i plankartan.

”Det framgår inte av planbestämmelserna om utfartsförbudet endast avser fordonstrafik eller om det gäller all passage.”

Kommentar: Bestämmelsen syftar till att skapa en trafiksäker miljö och avser därför fordonstrafik. Andra passager för exempelvis fotgängare är tillåtna. Motivet till bestämmelsen i planbeskrivningen har uppdaterats med förtydligande.

”Utfart från kvartersmarken synes möjliggöras norrut där en öppning har lämnats i PARK-marken. I angränsande detaljplan är marken dock planlagd som PARK, vilket torde vara planstridigt att anordna utfart över.”

Kommentar: Det är inte meningen att det ska möjliggöras för utfart vid denna öppning, utan anledningen är att plangränsen lagts i fastighetsgränsen just där. Det stämmer att det i angränsande detaljplan är planlagd som PARK och det är därför också planstridigt att anordna utfart där.

”Inom planområdet finns ett flertal befintliga ledningsrätter varav endast en till viss del säkras med u-område. Lantmäterimyndigheten vill upplysa om att det inte finns någon garanti för att befintliga ledningsrätter kan flyttas eller nya kan bildas utanför u-området, detta då byggrätt skulle kunna komma att påverkas. Befintliga ledningsrätter bör tryggas med u-område för att säkerställa att de inte kommer upphävas ifall fastighetsägaren vill utnyttja all byggrätt. Prövning sker dock först efter att en ansökan inkommit.”

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för upplysningen. Dock gör vi fortfarande samma bedömning om att de ledningar som är svåra att flytta, eller är nödvändiga för exempelvis systemlösningen för dagvatten säkras genom u-område. Detta medan andra ledningar som är lättare att flytta inte regleras som u-område för att det kan komma att innebära onödiga begränsningar för framtida verksamheter inom hamnområdet. Befintliga ledningsrätter finns kvar oavsett om markanvändningen i planen regleras som u-område eller inte.

”Markreservat för gemensamhetsanläggning (g-område) saknas för befintlig gemensamhetsanläggning Västerås ga:31, vilken enligt planbeskrivningen inte avses ändras.”

Kommentar: Gemensamhetsanläggning för Västerås ga:31 har lagts till som bestämmelse i plankartan.

”Området där befintlig gemensamhetsanläggning för väg finns (Västerås ga:31) är i plankartan utlagt som ö2 (marken får endast förses med tältmagasin och upplag). Denna bestämmelse anser lantmäterimyndigheten strider mot gällande anläggningsbeslut eftersom marken ska kunna nyttjas för väg.”

Kommentar: Bestämmelserna har justerats och marken för gemensamhetsanläggningen får i nu gällande planförslag inte förses med byggnadsverk.

”Det syns inte i plankartan vilken typ av gräns som avgränsar x-området.”

Kommentar: X-området har bytts ut till markanvändningen GATA och därmed har också gränsen ändrats till användningsgräns.

”Gatunamn verkas saknas i grundkartan.”

Kommentar: Det har justerats.

”Strandskyddet upphävs inte inom PARK-området i norra delen av planområdet vilket innebär att det återinträder. Strandskyddet upphävs inte heller inom kvartermarken i södra delen av planområdet vilket innebär att det kommer att återinträda för mark som i dagsläget är bebyggd, nyttjas för parkering etc.”

Kommentar: Inom PARK-marken behöver inte strandskyddet upphävas utan strandskyddet är kompatibelt med markanvändningen PARK. Men i södra delen av området har bestämmelsen lagts till.

”Med nuvarande användnings- och egenskapsbestämmelser synes det vara möjligt att uppföra byggnader och anläggningar framför alla planerade in- och utfarter till planområdet från Sjöhagsvägen förutom den vid Oljevägen. Lantmäterimyndigheten rekommenderar att åtminstone ytan närmast in- och utfarterna planläggs som prickmark eller med annan bestämmelse som omöjliggör uppförande av byggnader inom detta område för att säkerställa att in- och utfart kan ske.”

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att begränsningen med utfartsförbud är tillräcklig för att möjliggöra in- och utfarter till hamnområdet. I övrigt finns det möjligheter att anordna och ändra vägar inom hamnområdet efter behov och därför bedöms prickmark eller liknande bestämmelse kunna innebära onödiga begränsningar för framtida behov.

”Västerås 2:27 berörs av detaljplanen men räknas inte upp under ”Ågarförhållanden” i planbeskrivningen (s. 4, s. 20).”

Kommentar: Det har ändrats i planbeskrivningen.

”Av planbeskrivningen (s. 23) framgår att huvudmannaskap för allmän plats innebär att kommunen ansvarar för utbyggnad och drift av allmän plats. Däremot framgår det inte hur NATUR-området med enskilt huvudmannaskap ska genomföras (vanligtvis som en gemensamhetsanläggning). Enligt planbeskrivningen (s. 19) ska Mälarenergi ansvara för dagvattendammen. Denna är dock planlagd som allmän plats med enskilt huvudmannaskap vilket vanligtvis innebär att berörda fastighetsägare/tomträttsinnehavare etc. ska ansvara för utförande och drift av området/anläggningen. Planbeskrivningen saknar redovisning av de fastighetsrättsliga och ekonomiska konsekvenser en gemensamhetsanläggning för NATUR-marken medför. Enligt planbeskrivningen är motiveringen till att ha enskilt

huvudmannaskap för NATUR-marken att den inte ska vara allmänt tillgänglig. Det är dock oklart vad som gäller för allmänhetens rätt till tillträde till och användning av en gemensamhetsanläggning som har bildats för en plats med enskilt huvudmannaskap. Lantmäteriets uppfattning i bl.a. SOU 2005:77 s 550 f. har varit att en gemensamhetsanläggning i grunden är en privat anläggning till vilken allmänheten kan hävda sin rätt till tillträde endast med stöd av allemansrätten. Det torde därmed inte vara möjligt att helt utestänga allmänheten från området. Enligt Boverket ska de särskilda skälen för val av enskilt huvudmannaskap anges i planbeskrivningen liksom de avvägningar som gjorts samt vad huvudmannaskapet innebär för de som blir berörda. Konsekvensbeskrivning av valet av huvudmannaskap samt de avvägningar som ligger till grund för området med enskilt huvudmannaskap saknas i planbeskrivningen. Enligt planbeskrivningen är motivet bakom bestämmelsen a2 (huvudmannaskapet är enskilt för den allmänna platsen) att marken huvudsakligen ska användas för dagvattenhantering. Lantmäterimyndigheten vill uppmärksamma kommunen på att när kommunen inte ska ansvara för dagvattenhanteringen på allmän plats kan den rättsliga situationen ibland bli komplicerad, eftersom det kan uppstå avgränsningsproblem mellan reglerna i anläggningslagen och miljöbalken.”

Kommentar: Udden i söder för allmän platsmark, NATUR, har ändrats till kvartersmark, E-område med specificering för dagvattenhantering. Bestämmelsen om enskilt huvudmannaskap har därför tagits bort.

”Av planbeskrivningen (s. 21) framgår att fastigheter kan komma att behöva inträda i befintliga Västerås ga:31. De ekonomiska konsekvenser detta kan medföra för inträdande fastigheter enligt 37-39 §§ anläggningslagen bör framgå av planbeskrivningen.”

Kommentar: Detta har justerats i planbeskrivningen.

”Av planbeskrivningen (s. 20) framgår att samtliga ledningar inom kvartersmarken som är upplåtna med ledningsrätt inte planläggs med bestämmelser om markreservat då de bedöms kunna flyttas vid behov och i samråd med ledningshavaren. Lantmäterimyndigheten vill upplysa om att det inte är givet på förhand hur/om en eventuell omprövning av en ledningsrätt kan ske när markreservat saknas och byggrätt kan komma att påverkas.”

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för upplysningen.

”Motivet bakom planbestämmelsen x1 (markreservat för allmännyttig gång och cykeltrafik) är att befintlig gång- och cykelbana säkras. Redovisning av hur x-området ska genomföras, vilka konsekvenser markreservatet innebär för berörd fastighetsägare och i vilka situationer kommunen är skyldig att genomföra området saknas i planbeskrivningen. Ett x-område ger ingen rätt att använda området för avsett ändamål. Att en bestämmelse om markreservat för allmännyttiga ändamål används i en detaljplan innebär inte heller att det har prövats att en rättighet kan bildas. Ett x-område innebär ingen garanti för att det genomförs och säkras då en rättighet måste bildas för att få utnyttja området. Vanligtvis sker det genom ett avtal med markägaren, ett servitut eller förvärv med äganderätt (inlösen). Nuvarande utformning av x-området innebär att det ska vara tillgängligt för gång- och cykeltrafik, samtidigt som området synes utgöra in- och utfart mellan

planområdet och Sjöhagsvägen. In- och utfart över x-område torde inte vara möjligt och planenligt, i sådant fall kan det vara lämpligare att marken utgörs av allmän plats gata.”

Kommentar: X-området har ändrats till markanvändningen GATA.

”Enligt ”Förutsättningar”, underrubrik ”Detaljplaner, fastighetsplaner och områdesbestämmelser” (sidan 28 i planbeskrivningen) påverkas nio stycken befintliga detaljplaner av nuvarande planförslag. Utöver dessa synes även ytterligare två beröras, SPL 932J och DP 1121K, som inte finns uppräknade i planbeskrivningen.”

Kommentar: Detta har justerats i planbeskrivningen.

”Av planbeskrivningen bör det framgå vad som sker med gällande detaljplaner som berörs av planområdet. Det är viktigt för allmänheten att det går att förstå konsekvenserna av planläggningen. Detta kan till exempel beskrivas genom en text i stil med ”Om föreslagen detaljplan antas och får laga kraft upphör tidigare detaljplaner att gälla inom planområdet, men fortsätter att gälla som tidigare utanför det nu aktuella planområdet.””

Kommentar: Detta har justerats i planbeskrivningen.

”Vissa fastighetsgränser som planområdet gränsar till är oklara. För att säkerställa att rätt fastigheter planläggs bör fastighetsbestämning av de oklara gränserna ske innan detaljplanen antas.”

Kommentar: Vid de oklara fastighetsgränserna har plangränsen dragits om så att de undviks.

4. REGION VÄSTMANLAND, KOLLEKTIVTRAFIKFÖRVALTNINGEN

”I detaljplanen framgår det att i direkt anslutning till planområdet, längs Sjöhagsvägen, trafikerar linje 7, förortslinje 22 och 23. Det framkommer även att trafikökningen som förväntas i och med planförslaget bedöms vara försumbar. I övrigt påverkas inte kollektivtrafik eller övrig trafik av planförslaget. Kollektivtrafikförvaltningen ser positivt på möjliggörandet av att befintlig verksamhet fortsatt kan bedrivas inom Västerås hamn samt att nya verksamheter kan utvecklas. En tillgänglig kollektivtrafik möjliggör ett hållbart resande till och från planområdet med dess verksamheter. Kollektivtrafikförvaltningen har inga övriga synpunkter i ärendet.”

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för synpunkterna.

5. VÄSTMANLANDS LÄNS MUSEUM

”Västmanlands läns museum är positivt till planförslagets intention att ny bebyggelse i planområdet ska utformas med en medveten gestaltning och hög industriarkitektonisk nivå, eftersom den påverkar Västerås stads- och landskapsbild på både nära och långt håll. Läns museet vill påpeka att detaljplanen innebär en negativ påverkan på stads- och landskapsbilden i och med att nya stora och höga

byggnader möjliggörs inom planområdet som kommer att påverka olika siktlinjer. Denna negativa påverkan lyfts även fram i planbeskrivningen. Störst påverkan på stads- och landskapsbilden ses i den för planarbetet aktuella siktlinjeanalysen från vpunkterna Lögarängspromenaden och Lillåudden. Platserna bedöms som allmänna platser där många människor vistas. Den planerade bebyggelsen skulle utgöra nya tillägg för vyerna som skulle synas tydligt och utmärkas i landskapsprofilen. Siktlinjeanalysen beskrivs som enkel och läns museet rekommenderar att komplettera med att ta fram en mer omfattande och djupgående siktlinjeanalys. Läns museet anser att det fortsatta planarbetet bör se över möjligheten att minska de planerade byggnadernas volymer och se över alternativa placeringar för byggnader för att minska den negativa påverkan på stads- och landskapsbilden.

Kommentar: Den högsta volymen i samråden har sänkts till granskningen från 60 meter till 40 meter och siktlinjeanalysen har uppdaterats och visar nu på mindre påverkan än i samrådet. En djupare analys bedöms inte behövas.

6. KOMMUNSTYRELSEN

”Stadsledningskontoret under kommunstyrelsen ställer sig positiv till planförslaget som möjliggör en flytt av Lantmännens siloverksamhet från östra hamnen till västra hamnen samt möjliggör en fortsatt utveckling av Västerås hamn. Det är ännu oklart om Lantmännen kommer vilja etablera sig i västra hamnen och inför granskning av detaljplanen behöver mer information väntas för att säkerställa rätt förutsättningar för detaljplanen. Plangränsen kan behöva utredas vidare då Allmän plats/park norr och nordost om fastigheten Oljetorget 1 inte behöver ingå i planområdet. I övrigt har Stadsledningskontoret inget att erinra mot planförslaget.”

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för synpunkterna och har sedan samrådet fått besked från Lantmännen att de avser etablera sig i hamnen. Stadsbyggnadsförvaltningen vill dock tydliggöra att planförslaget inte på något sätt villkorar att det enbart är Lantmännens verksamhet som kan etableras på en specifik plats, utan detaljplanen möjliggör för en etablering likt Lantmännens siloverksamhet. Men det är alltså möjligt för en annan industri/hamnverksamhet att etableras där enligt planförslaget. Allmän plats nordost om fastigheten Oljetorget 1 finns med i planområdet för att undvika ha kvar mindre delar av gamla detaljplaner. Inga förändringar planeras för den allmänna platsmarken PARK på den ytan.

7. FASTIGHETSNÄMNDEN

Sid 3 – ”Vi delar inte uppfattningen att Sjöhagsvägen är entré till Västerås centrum, detta är ett industriområde.”

Kommentar: Sjöhagsvägen är en större allmän väg som finns utanför planområdet, men i direkt anslutning till planområdet. Sjöhagsvägen är en av få större vägar som leder in till de mer centrala delarna av staden, och därför anser Stadsbyggnadsförvaltningen att Sjöhagsvägen utgör en entré till staden.

Sid 10 – ”Man bör inte exkludera materialval i en DP.”

Kommentar: Inga materialval är exkluderade i detaljplanen. Det som är begränsat och skulle kunna tolkas som kopplat till materialval är bestämmelsen om att tältmagasin ej får uppföras i exponerade lägen. Stadsbyggnadsförvaltningen står fast i bedömningen att huvudinriktningen ska vara att tältmagasin ej ska uppföras i exponerade lägen, därefter blir det en tolkningsfråga i bygglovsskedet om vad exponerat läge innebär.

Sid 12 – "Näst sista stycke benämner "Kolkajen" rätt namn Tvärkaj"

Kommentar: Det har justerats i planbeskrivningen.

Sid 13 – "Karta benämns delar av hamnområden med gamla benämningar som "Oljekajen" "Energikajen", "Kolplan/ kolkaj" Västraplan."

Kommentar: Det har uppdaterats i planbeskrivning och dagvattenutredningen.

Sid 16 – "Tillåten hastighet inom området är 30 km/h inte 15 km/h"

Kommentar: Text har justerats i planbeskrivningen.

Sid 17 – "stycke bör omformuleras till: Det har funnits olika industriverksamheter inom planområdet. Dessa har i vissa fall gett upphov till förorenad mark. Vi införande av utvecklingsplanen har staden nu under flera år åtgärdat ytor som har varit förorenade av tidigare verksamhet. Inför förändringar i markanvändningen eller inför åtgärder i marken bör marken undersökas på grund av att det bedrivs miljöfarligt verksamhet på området. Eventuell anmäla om efterbehandling ska ske till de berörda miljömyndigheterna."

Kommentar: Text har justerats i planbeskrivningen.

Sid 31 – gällande extrem nederbörd "Är detta relevant information i en DP när det är under utförande"

Kommentar: Det som beskrivs under rubriken extrem nederbörd handlar om förutsättningar för planen och planförslaget. Information bedöms av stadsbyggnadsförvaltningen som relevant information för att som stad kunna vara transparent om markens lämplighet i den frågan.

"Allmänt: Identifierade riskkällor behöver ses över då dessa inte överensstämmer med verksamheten som idag bedrivs i hamnen.

Antagande om hantering av gas och ammoniak på hamnområdet är felaktigt då detta endast hanteras i Mälarhamnars verksamhet i Köping.

Detta innebär att en rad regler och riskhanteringar behöver justeras."

Kommentar: Dialog har förts mellan teknik- och fastighetsförvaltningen, stadsbyggnadsförvaltningen och riskkonsulten och riskbedömningen har uppdaterats sedan samrådet och mindre justeringar har gjorts.

8. TEKNISKA NÄMNDEN

"I planbeskrivningen under stycket "Mark och vatten – Naturmiljö" nämns förekomst av mistelbärande träd, en allé samt flertalet större och äldre träd på parkmark längs med Sjöhagsvägen. Informationen om de mistelbärande träden och allén är bra i beskrivningsdelen men dessa bör för tydlighetens skull även återges på plankartan. Vad gäller ambitionen att bevara de större och äldre träden är detta bra och viktigt men i dagsläget går det inte att utläsa vilka träd som avses, var de är belägna mer exakt och vilka intentioner om långsiktigt hänsynstagande och bevarande som finns då de inte omfattas av bestämmelser eller annat skydd. Detta bör förtydligas."

Kommentar: Att ange exakt var träden i anslutning till Sjöhagsvägen finns bedöms inte nödvändigt eftersom marken planläggs som allmän platsmark PARK. Träden finns dock ändå med i grundkartan som utgör underlag till plankartan, och vissa träd är inmätta vilket ger en exakt position. Men då mistelbärande träd omfattas av artskyddsförordningen och alléträd omfattas av förordningen om områdesskydd bedöms ytterligare skydd inte vara lämpligt att reglera i plankartan.

"Kapellbäckens nedre del innan den mynnar i Mälaren har kulverterats under området som är aktuellt för detaljplanering. Att öppna upp den kulverterade sträckan borde utredas i samband med planen och om möjligt genomföras. Det skulle kunna tillgängliggöra bäcken för till exempel fiskar och andra vattenlevande organismer. Att öppna upp kulverten skulle också öka möjligheten att rena dagvatten och ligga i linje med Västerås stads policy för dagvatten. Den kulverterade sträckan skulle i så fall behöva utgöra naturmark i detaljplanen."

Kommentar: Att öppna upp den kulverterade dagvattenledningen bedöms inte vara lämpligt enligt stadsbyggnadsförvaltningen. Detta eftersom, så som tekniska nämnden beskriver, en betydande del av området i så fall behöver ha markanvändningen NATUR, vilket skulle ha stor negativ påverkan på befintliga och framtida verksamheter inom hamnområdet och riksintressena *kommunikationer – sjöfart och hamn.*

"Man bör bestämma sig om område a2 i detaljplanen är allmän plats eller inte. Enligt plankartan så är det allmän plats med enskilt huvudmannaskap. Det i sig är inga konstigheter. I planbeskrivningen skriver man dock "Då marken huvudsakligen ska användas för dagvattenhantering för omkringliggande verksamheter bedöms det inte lämpligt att den är allmänt tillgänglig". Detta bedömer vi inte är förenligt med allmän plats då denna ska vara öppen för alla att ta del av, en avstängning av ytan bedömer vi alltså strider mot bestämmelsen a2."

Kommentar: Området är justerat i planhandlingarna till E-område, teknisk anläggning för dagvattenhantering.

9. MILJÖ- OCH KONSUMENTNÄMNDEN

"Buller - Utöver de större bostadsområden som finns norr om planområdet finns enstaka bostadshus söder och väster om planområdet som kan påverkas av industribuller. De riktvärden som gäller för industribuller vid bostäder bör för tydlighetens skull finnas med i planbeskrivningen. Text finns att hämta från bullerutredningen.

Även kartan som redovisar resultatet från beräkningen av buller i omgivningen behöver vara med i planbeskrivningen.

Det står på sidan 15 "Om hänsyn tas till bullerskyddsåtgärder bör det finnas goda förutsättningar att bedriva en siloverksamhet inom den planerade lokaliseringen i Västerås hamn". Det är lättare att förstå texten om den ändras till: "Om bullerskyddsåtgärder görs vid byggnation av siloanläggningen inom den planerade lokaliseringen i Västerås hamn finns goda förutsättningar att bedriva en siloverksamhet som klarar riktvärdena vid närliggande bostäder. Hur bullerriktvärdena ska klaras ska redovisas vid ansökan om bygglov". Bullernivåer vid Johannisbergs herrgård som ligger intill planområdet bör beräknas i uppdaterad bullerutredning inför granskningskedet. Johannisbergs herrgård används som konferensanläggning vilket kan räknas som undervisningslokal.

S 25. "Men med bulleråtgärder som exempelvis tekniska åtgärder och exakt placering av bullerkällan kan för höga bullernivåer undvikas". Texten bör ändras till: "Men med bullerskyddsåtgärder som exempelvis tekniska åtgärder och anpassad placering av bullerkällan kan för höga bullernivåer vid närliggande bostäder undvikas". "

Kommentar: Text om riktvärden och karta som redovisar beräkningen av buller i omgivningen har kompletterats i planbeskrivningen. Bullerutredningen har kompletterats med beräkningar för Johannisbergs herrgård. Text på sidan 15 och 25 i planbeskrivningen har justerats.

"Markföreningar - På sidan 24 bör texten om markföreningar ändra till: "Det finns kända föreningar inom planområdet eller dess närmaste omgivning. Anmälan om efterbehandling ska ske till tillsynsmyndigheten (miljö- och konsumentnämnden respektive länsstyrelsen) i god tid innan åtgärder i mark görs i enlighet med 28 § förordning om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Om misstanke uppstår om förorenad mark i samband med exploatering måste arbetet avbrytas omedelbart och tillsynsmyndigheten underrättas i enlighet med 10 kapitlet 11 § miljöbalken.

Det är viktigt att anmälan görs i god tid innan schakt och byggnationer påbörjas. På sidan 34 finns en sammanställning i en kartbild över de marksaneringar som genomförts och vilka som återstår att göra inom området. Länsstyrelsen är tillsynsmyndighet för markföreningar inom hamnområdet och miljö- och hälsoskyddsförvaltningen har därför ingen tillgång till uppgifter om saneringar i området och har därför inte kunnat granska denna information."

Kommentar: Text i planbeskrivningen har justerats.

"Plankartan - En planbestämmelse behöver införas som reglerar att en bullerutredning som redovisar att bullerriktvärdena klaras tas fram i bygglovsskedet vid etablering av nya verksamheter.

En planbestämmelse som reglerar att markföreningar avhjälps innan nybyggnation och markarbeten utförs behöver läggas till."

Kommentar: Planbestämmelse om markföreningar har lagts till i plankartan. Att bullerriktvärdena kan klaras visar bullerutredningen. Att det ska lösas i bygglovskedet är inte en lagenlig planbestämmelse.

10. MÄLARHAMNAR

Synpunkt inkommen 27 februari 2023:

"Mälarhamnar önskar se att samrådstiden förlängs till 30/6 så att den sammanfaller med tidpunkt för Lantmännens svar kring deras (eventuella) etablering i området.

Mälarhamnar framför redan nu att vi saknat dialog under detaljplanens framtagande. Tyvärr konstaterar vi missförstånd, felaktigheter och oönskade verksamhetsbegränsningar som hade kunnat undvikas och/eller konsekvensbeskrivas. Hamnens nuvarande och framtida verksamhet måste få större utrymme i en detaljplan med relativt sett få berörda aktörer."

Synpunkt inkommen 7 mars 2023:

"Vi har tidigare framfört önskemål om att remisstiden förlängs till 30/6, så att den sammanfaller med tidpunkt för Lantmännens svar kring deras (eventuella) etablering i området.

Mälarhamnar anser att detaljplanen hade kunnat arbetas fram i dialog med de verksamheter som idag finns inom planområdet. Det resultat som nu presenteras innehåller missförstånd, felaktigheter och oönskade verksamhetsbegränsningar som hade kunnat undvikas och/eller konsekvensbeskrivas. Dessutom måste trafiksituationen till, från och inom detaljplanens område utredas.

Vi ser fram emot en dialog i det fortsatta arbetet med detaljplanen, där verksamheternas behov och förutsättningar beaktas och områdets gestaltning samtidigt får mer rimliga proportioner. Enorma investeringar, i stadens mått mätt, har genomförts och pågår inom detaljplanens område för både Mälarenergis och Mälarhamnars verksamheter."

Kommentar: Dialog har förts mellan stadsbyggnadsförvaltningen, teknik- och fastighetsförvaltningen och Mälarhamnar för att utreda de missförstånd, felaktigheter och oönskade verksamhetsbegränsningar som nämnts i yttrandet.

Samrådet syftar till att samla in information, önskemål och synpunkter som berör planförslaget och överväga dessa i ett tidigt skede av detaljplanarbetet. Men det finns ingen anledning att förlänga samrådet på grund av Lantmännens eventuella etablering i hamnen. Detaljplanen är inte beroende av att Lantmännen etableras i hamnen. Detaljplanen endast möjliggör för en sådan typ av verksamhet, men det skulle kunna bli en annan aktör som etableras på platsen.

Vad gäller trafiksituationen är stadens bedömning att de allmänna gatorna kommer påverkas i väldigt liten utsträckning i och med planförslaget, och därför behövs ingen trafikutredning. När det kommer till Lantmännens möjliga etablering planerar verksamheten att utreda den lokala trafiksituationen för att deras verksamhet ska kunna fungera. Dock, som

tidigare nämnt, är detaljplanen inte låst till att just Lantmännens verksamhet ska etableras på platsen.

11. MÄLARENERGI

”ME Värme: Inget nytt att erinra, se tidigare remissvar som fortfarande är aktuellt. ”Vi har stora kritiska fjärrvärmeledningar ut från Kraftvärmeverket som ska beaktas och flytt är inte möjlig i dagsläget utan en större utredning, ev servisledningar inom aktuellt område går att flytta på men bekostas av exploitören om det skulle bli aktuellt. Mälarenergi måste kontaktas i tidigt skede för rätt förutsättningar samt för att hinna utreda möjligheter om det är möjligt eller inte med flytt av ledningar eller byggnationer. Ingen byggnation får ske ovan våra ledningar och nya eller befintliga infarter med större frekvens/tyngre fordon från Sjöhagsvägen in till detaljplaneområdet ska beaktas. Här kommer framtida RORO trafik att köra över befintlig fjärrvärme. Efter utredning kan det handla om förstärkning över befintlig FV eller omläggning som exploitören får bekosta. Vi har väl goda möjligheter att ansluta nya fastigheter i området till fjärrvärme. Under teknisk försörjning-ledningar nämns inget om fjärrvärme men det beror väl på att våra ledningar ligger strax utanför detaljplanen, önskar ni mer input kan vi gärna hjälpa till med att skriva mer relevant info.”

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för informationen. Det stämmer att ledningar för fjärrvärme finns strax utanför planområdet och att det därför inte omnämns mer i planbeskrivningen.

”Värme Strategi & Utveckling Strategi:

Trafik

- Ingen trafikutredning har genomförts, en total utredning för hela detaljplaneområdet behöver göras.
 - Mälarenergi bedömer våra egna transporter till ca 13 fordon i timmen på Kraftvärmegatan, det är ungefär 100 lastbilar i vardera riktning under en dag. Vi har verksamhet på infartsvägen (Kraftvärmegatan) samt behöver korsa över Kraftvärmegatan för att komma emellan våra verksamhetsområden.
 - Generellt viktigt att beakta logistklösningar då området runt Kraftvärmegatan redan är hårt belastat av trafik från verksamhetsutövarna i området.
- Vi har behov av att lätt komma in till infarten KVV från Sjöhagsvägen.
- Transport tåg avseende ammoniak hanteras idag med jämna mellanrum in till Kraftvärmeverket. Utförs idag på spår inom detaljplaneområdet. Mälarenergi anser att detta ska tas hänsyn till.
- Förberedande plats för elektrifiering av fordonsflotta saknas i området. Mälarenergi önskar en samplanering av laddplatser för olika typer av fordon för framtida behov. ”

Kommentar: Vad gäller trafiksituationen är stadens bedömning att de allmänna gatorna kommer påverkas i väldigt liten utsträckning i och med planförslaget, och därför behövs ingen trafikutredning. När det kommer till Lantmännens möjliga etablering planerar verksamheten att utreda den lokala trafiksituationen för att deras verksamhet ska kunna fungera. Dock är

detaljplanen inte låst till att just Lantmännens verksamhet ska etableras på platsen.

In- och utfarten mot Sjöhagsvägen som är närmast kraftvärmeverket är placerad utanför planområdet och berörs därför inte av planförslaget. Transporter av ammoniak med tåg hanteras i den riskbedömning som finns som bilaga till planhandlingarna. Ett antal åtgärder har också implementerats i planhandlingarna för att riskerna som uppstår inte ska utgöra risk för människors hälsa.

Gällande laddplatser för olika typer av fordon behövs varken bygglov eller särskilda regleringar i detaljplanen. Det ingår exempelvis inom markanvändningen hamn och industri som är huvudsakliga markanvändningar inom planområdet. Det är alltså möjligt att anlägga laddplatser inom kvartersmarken om så önskas.

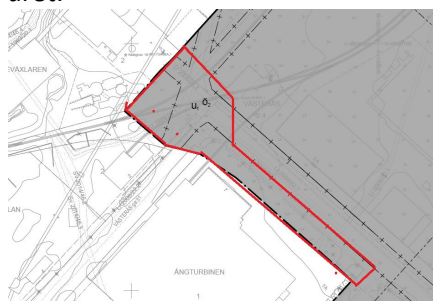
”Damm och buller

- *Saknar utredning/beskrivning om påverkan på omgivning gällande damm vid lossning och lastning av spannmål avseende Foris verksamhet.*
- *Mälarenergi anser att dammreduceringsutrustning bör byggas i den nya anläggningen för att reducera damning till omgivande verksamheter i området.* ”

Kommentar: En stoftutredning har tagits fram för Lantmännens eventuella etablering i hamnområdet. Resultatet av utredningen är att utsläppen av partiklar inte bedöms bidra med haltnivåer som riskerar att överskrida miljömål eller gränsvärden för inandningsbara partiklar (PM10) i omgivningsluft.

”Ytor

- *Ytan, vid järnvägsspåren, utanför södra grinden och Ammoniakstation Kraftvärmeverket är viktig för Mälarenergi då vi har verksamhet där.*
- *Den rödmarkerade rutan är ytor som Mälarenergi är beroende av för genomförande av underhåll av vår anläggning på Kraftvärmeverket. Ytan används idag för parkering och uppställning för byggkupor vissa tider av året.*



- *Beskrivning av yta som möjliggörs för ny silo verksamhet. Inom detta område har vi kylvattenkanaler som måste tas hänsyn till.*
- *Mälarenergi har informerat om reservationer för ytor runt kylvattenkanaler för ev framtida underhållsbehov, framtaget av Kadesjös. Detta underlag är inskickat till Ida Blank.*

- *Magasin i hamnområdet borde visas som antingen permanent eller tältmagasin med tillfälligt bygglov, utifrån påverkan på Kraftvärmeverkets verksamhet.*
- *Saknar omnämning av lagringsplats av snö, nu endast nederbörd/dagvatten. Snö är problematiskt i området idag och därför borde det omnämnas och hanteras i detaljplanen.*
- *I och med detaljplanen så kommer upplagsytor som ME brukar försvinna, vilket gör att tillfälliga upplagsmöjligheter upphör, det bör säkerställas på andra hamnnära ytor.*
- *Mälarenergi har behov av ytor inom detaljplaneområdet för framtida verksamheter för att uppnå Stadens klimatmål. ”*

Kommentar: Dialog har förts mellan stadsbyggnadsförvaltningen, teknik- och fastighetsförvaltningen och Mälarenergi Värme Strategi & Utveckling Strategi för att reda ut frågor i yttrandet. Den rödmarkerade ytan är mark som idag ägs av Västerås stad. Marken planeras inte förändras i och med detaljplanen. Eventuella avtal gällande ytans nyttjande är en fråga som inte regleras i detaljplaneprocessen.

Gällande kylvattenkanalerna reserveras mark för ledningar i plankartan genom att marken regleras som ett u-område. En detaljplan får inte reglera mer än nödvändigt, och med hänsyn till att snöupplag kan anordnas på många olika sätt bedöms det olämpligt att reglera i detaljplanen. Andra ytor som nyttjas av Mälarenergi regleras inte heller i detaljplanen, utan kommer fortsätta hanteras genom dialog mellan fastighetsägare och Mälarenergi.

”Fastighetsrättsliga frågor

- *Mälarenergi avser att vidareutveckla verksamheten löpande och anser att byggrätten inom detaljplaneområdet ej skall påverka detta.*
- *Mälarenergi måste få nyttjanderätt till Kolvägen för verksamheten i Bergrummet.*
- *Mälarenergi har nyttjanderätt i befintligt hyresavtal för Bergumsanläggningen inom detaljplaneområdet. I befintligt hyresavtal med Västerås stad finns restriktioner för området som ska beaktas i den nya detaljplanen. ”*

Kommentar: Mälarenergi äger idag ingen mark inom planområdet. Denna plan påverkar inte byggrätter utanför planområdet. Byggrätter inom planområdet blir generellt större och mer flexibla än byggrätterna inom befintliga planer. Avtal om nyttjanderätt är ingen detaljplanefråga och hanteras därför inte inom detaljplaneprocessen.

”Närliggande verksamheter En rättelse är att närmsta belägna bostad är Lövudden, 500 m, inte 1,3 km som detaljplanen beskriver.”

Kommentar: Detta är justerat i planhandlingarna och tillhörande utredningar.

”ME Vatten AB: *Dagvatten: Det bör säkras upp med tillfart till dagvattendammen. Får Lantmännen sätta staket runt sin del så kommer vi inte ner till dammen. VA-ledningar: Det bör vara samma bestämmelser för U området som vi har för ledningsrätten. Vi har ledningsrätt i Södra Seglargatan men den är inte uppdaterad*

efter placeringen av den nyare dagvattenkulverten ner till dagvattendammen. Vi kan inte ha stora upplag eller tältmagasin som Ö2 säger, det kan ta flera dagar att flytta om vi behöver åtgärda våra ledningar, tex vid större vattenläcka.”

Fibra AB: *Inget att erinra.*

ME Elnät AB: *Inget att erinra.”*

Kommentar: Södra Seglargatan har justerats och nu regleras det som gemensamhetsanläggning och att inga byggnadsverk får uppföras, utöver u-område, vilket enligt stadsbyggnadsförvaltningen säkerställer tillfartsvägen till dammen.

12. VATTENFALL

”Vattenfall Eldistribution AB har elnätanläggningar inom närområde för aktuell detaljplan bestående av 132 kV markkabel. Denna markkabel går väster om Sjöhagsvägen.

Markkabel är inmätt och Vattenfall Eldistribution förutsätter att denna ligger utanför planområdet.”

Kommentar: Denna markkabel finns utanför planområdet.

13. JOHANNISBERGS FLYGPLATS

”Vi vill uppmärksamma att det finns ytterligare en flygplats som berörs av förslaget förutom de som omfattas av LfV:s Flyghinderanalys, och det är Johannisbergs Flygplats. Det som bedöms kunna påverka Johannisbergs Flygplats är de tänkta höga silorna i nedre delen av området.

Vi har gjort en väldigt förenklad flyghinderanalys för Johannisbergs Flygplats, se nedan.

Vad vi kan se så kommer föreslagna silos att hamna utanför in- och utflygningssytorna enligt TSFS 2019:26 paragraf 18, för flygning under dagtid. Dvs OK.

Dock används flygplatsen även under mörker, och då gäller följande tilläggskrav enligt TSFS 2019:26 paragraf 18: ”Hinderfrihetskraven för en icke-instrumentbana med kodsiffra 1 på en godkänd flygplats ska tillämpas om flygplatsen är avsedd att användas under mörker”. Dessa krav återfinns i TSFS 2019:21, och innebär bland annat att en horisontell yta med radie 2 km och höjd 45 m över flygplatsen (53 meter över havet) inte får genomträngas.

Vi bedömer att med nuvarande förslag kommer hinderbegränsande ytor (horisontella ytan) att genomträngas om silos byggs med full höjd enligt förslaget, dvs Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2019:26 uppfylls inte.”

Kommentar: Till granskningskedet har plankartan uppdaterats efter nya förutsättningar vilket inneburit att höjden för nya silos inom 2 km radie från Johannisbergs flygplats begränsas till 40 meter. Därmed kommer det justerade förslaget inte genomtränga den hinderbegränsade ytan och Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2019:26 uppfylls.

14. FRILUFTSFRÄMJANDET

"Friluftsförbundet i Västerås har ingen verksamhet som berörs av dp 1956 hamnen.

Friluftsförbundet i Västerås har därför inga åsikter att framföra."

| **Kommentar:** Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för tydliggörandet.

15. LANTBRUKARNAS RIKSFÖRBUND

"LRF:s medlemmar berörs av planförslaget via hamnens generella funktion för in- och uttransport av varor samt via den omlokalisering av befintlig siloverksamhet som planeras i samband med antagande av detaljplanen.

Syftet med detaljplanen

Planbeskrivningen anger att syftet med detaljplanen är att möjliggöra för nya verksamheter i hamnområdet och säkerställa vattnets användbarhet för hamnen.

Syftet är även att reglera markanvändningen i hamnområdet för att stämma överens med nuvarande bebyggelse och användning.

LRF anser att Västerås Stad redan i beskrivningen av syftet bör ange att detaljplanen säkerställer två riksintressen. Detaljplanen ligger inom område som utgör riksintresse för industriell produktion, energiproduktion, energidistribution, vattenförsörjning, avfallsåtgärder, kommunikationer enligt 3 kap §8 Miljöbalken (MB). Västerås hamn är även av riksintresse för sjöfart enligt Sjöfartsverkets beslut den 22 oktober 2001. Områdena ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningar i hamnen.

LRF anser att en del av informationen om hamnen på kommunens hemsida med fördel kan lyftas även i planbeskrivningen. Utvecklingen av Västerås hamn ingår tillsammans med hamnen i Köping i Mälarprojektet, ett av Sveriges största sjöfartsprojekt. Hamnarna i Västerås och Köping når genom sin placering hälften av Sveriges befolkning och en tredjedel av konsumtionen inom en 15 mils radie. Västerås Hamn har alltså ett mycket stort upptagningsområde för livsmedel och andra varor som ska transporteras ut samt är en viktig plats för intransport av insatsvaror (exempelvis konstgödsel, foder och diesel) för de gröna näringarna. Detta gör att hamnen är av mycket stor vikt för jord- och skogsbruk, som i sin tur är av nationell betydelse. Med den livsmedelsstrategi som har antagits och med ett omvärldsläge som gör att Sveriges självförsörjningsgrad behöver ökas kan inte nog understrykas hur viktig detaljplanen blir för att säkerställa fortsatt och utvecklad hamnverksamhet i Västerås."

| **Kommentar:** Syftet med detaljplanen har justerats och inkluderar nu riksintressena.

"Trafikering till och från samt inom planområdet

Planbeskrivningen anger att placering av vägar inom kvartersmark inte regleras. Detta eftersom det bedöms vara lämpligt att kunna förändra dessa efter behov i den framtida utvecklingen av hamnen och dess verksamheter. LRF anser att det är en klok och flexibel hållning för att kunna utvärdera och anpassa området efter de fordon som trafikerar hamnen.

Planbeskrivningen anger att där planområdet angränsar mot Sjöhagsvägen finns ytor med utfartsförbud för att nya in/utfarter inte ska tillkomma på grund av

trafiksäkerhetsskäl för gående, cyklister och övrig trafik på Sjöhagsvägen. Längs Sjöhagsvägen, mellan Kolvägen och infarten till kraftvärmeverket, utökas kvartersmarken för att täcka in befintlig in- och utfart till hamnområdet för att korsningen ska kunna justeras ur trafiksäkerhetssynpunkt.

LRF anser att utökning av området för att kunna planera om korsningen är bra. LRF vill här påminna om de gröna näringarnas transporter som ställer särskilda krav på fri höjd och bredd samt svepyta för fordon med stora svängradier för att säkerställa en god framkomlighet. LRF vill också påminna kommunen om att anpassa placering av skyltar, så att de inte skymmer sikten för förare av tunga transporter (där föraren sitter högre upp än i en personbil). Vidare bör god sikt och överblick säkerställas vid in- och utfarten till hamnområdet. Likaså åtgärder för ökad uppmärksamhet och sänkt hastighet hos oskyddade trafikanter. ”

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för synpunkterna. In- och utfarten är inte tänkt att göras om. Däremot regleras det i planen så att den befintliga in- och utfarten blir planenlig, vilket den inte är i dagsläget. Skyltning och hastighet för trafiken är frågor som inte regleras i detaljplanen.

”Bestämmelser kring byggnader

Planbeskrivningen anger att inom hamnområdet utökas byggrätten genom en ökad nockhöjd och inom särskilda delar av området tillåts ytterligare höjd på byggnadsverk om användningen är för siloverksamhet. LRF tolkar också planförslaget som att tre ytor för silos reserveras inom området och att det finns bestämmelser om byggnadsvolymer för desamma.

LRF anser att bestämmelserna skulle kunna innebära begränsningar vid framtida ökade behov eller vid utveckling av teknik för lagring, lastning/lossning och transport. Sveriges självförsörjningsgrad behöver öka och LRF vill poängtera att kommunen inte bara behöver planera för en verksamhet motsvarande den som finns idag, utan att verksamheten kan behöva öka i omfattning eller inriktning. LRF anser att kommunen bör formulera bestämmelser kring silos, lagring, lastning/lossning, så att de ger största möjliga frihetsgrad för alternativ hantering eller möjlighet till enkel justering vid behov. Beroende på hur övriga hamnar i närområdet utvecklas kan funktioner i dagens hamn bli överflödiga likväl som att behov av nya funktioner kan uppstå. ”

Kommentar: Planhandlingarna har generellt en hög flexibilitet, och jämfört med befintliga planer på platsen har denna plan betydligt större byggrätter och därmed också en högre flexibilitet för framtida förändringar. Men för att fastställa en lämplig användning av mark- och vattenområden behöver vissa aspekter regleras. Eftersom placeringen av större silos påverkar stadssilhuetten och landskapsbilden regleras inom vilka ytor och hur höga dessa silos får göras. Detta för att detaljplanen ska kunna säkerställa att inte silos hamnar på olämpliga platser där de till exempel påverkar stadssilhuett eller landskapsbild onödigt negativt. Men fortfarande finns viss marginal och spelrum för placering och höjd gällande silos.

”Miljöeffekter från verksamheter

LRF noterar att Västerås stad har utfört en externbulerutredning för en ny spannmålsterminal i Västerås hamn med mätdata från befintlig spannmålssilo i Östra hamnen som grund.

Bullerutredningen visar att den högsta ekvivalenta ljudnivån utomhus vid fasad beräknas till 40 dBA vid "Bostad Syd", vilket tangerar Naturvårdsverkets vägledande riktvärden för verksamhetsbuller under nattetid.

LRF anser att det i den fortsatta utredningen är av yttersta vikt att utveckla beräkningar och identifiera tillräckliga bullerskyddsåtgärder för att säkerställa att en framtida, mer omfattande, spannmålsverksamhet kan bedrivas inom planområdet. Likaså bör bullerfrågor utredas även för annan hantering som är kopplad till de gröna näringarna, som exempelvis lastning och lossning av timmer, flis, insatsvaror, livsmedel osv. Tänkbara åtgärder behöver identifieras för att säkerställa en framtida verksamhet.

LRF noterar också att en luftkvalitetsutredning har gjorts för att bedöma hur utsläppen av stoft från silosverksamhet skulle påverka luftkvaliteten inom planområdet. Lantmännens spannmålsomfattning är idag lokaliserad i östra hamnen och där sker mottagning, lagring, torkning och rensning av spannmål och oljeväxter. Utförd luftkvalitetsutredning redovisar att silosverksamhet inom planområdet inte bedöms bidra med stofthalter som riskerar att överskrida miljö kvalitetsnormer, miljö kvalitetsmål eller lokala miljömål i omgivningen. Planbeskrivningen anger att området lämpar sig bra för Lantmännens typ av verksamhet och den planerade lokaliseringen bedöms som lämplig utifrån stoftutsläppen.

LRF vill poängtera att även om miljöeffekter kopplat till siloverksamhet sker under i huvudsak skördeperioden (2–3 månader av ett år), så är denna verksamhet intensiv när den pågår. Torkning och rensning av spannmål kan då behöva pågå dygnet runt med buller och damm som följd. LRF anser att det i den fortsatta utredningen är viktigt att utveckla resonemang om vindriktningar, stoftutsläpp mm samt att identifiera tänkbara åtgärder för att säkerställa att en framtida, mer omfattande, siloverksamhet kan bedrivas inom planområdet vid behov. Likaså är det viktigt att utreda hur annan typ av lagring och hantering av spannmål eller andra varor kopplade till de gröna näringarna kan påverka omgivningen och på samma sätt identifiera tänkbara åtgärder för att säkerställa en framtida verksamhet. "

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen vill tydliggöra att detaljplanen inte bestämmer att just Lantmännens spannmåls silo kommer att etableras inom hamnen, utan detaljplanen endast möjliggör för att en liknande typ av verksamhet skulle kunna etableras i hamnen. Bullerutredningen har därför utgått från de bullernivåer som genereras idag från befintlig verksamhet för att ta höjd för det. Men sannolikt är att en anläggning som byggs idag vore tystare än den befintliga anläggningen från 50-talet i och med den tekniska utvecklingen som gjorts sedan dess. Bullerutredningen har ändå kompletterats efter samrådet och inkluderar nu bland annat kumulativa effekter från flera verksamheter i hamnen.

Stoftutredningen som gjorts utgår också från Lantmännens befintliga verksamhet och hur liknande anläggningar ser ut. Att göra en fördjupad utredning för att möjliggöra för utökad verksamhet bedöms inte behövas eftersom stoftutredningen utgått från det scenariot som är mest sannolikt utifrån de förutsättningar som i dagsläget är kända.

"Sammanfattning

LRF anser att kommande handlingar bör förtydligas för att på ett öppet sätt redovisa vilka verksamheter som planeras i området och säkerställa att dessa inte möter hinder. I beskrivningen bör en bred hantering möjliggöras gällande

mottagning, lagring, lastning, lossning och transport, för att säkerställa flexibilitet för de berörda verksamheterna. LRF vill särskilt betona att planeringen bör ske med sikte på en framtida, mer omfattande och/eller mer diversifierad hamnverksamhet. LRF önskar därför att Västerås Stad i fortsatt arbete med detaljplanen:

- *Förtydligar att hamnen är av riksintresse ur flera aspekter samt att en del av syftet med detaljplanen är att säkerställa dessa riksintressen.*
- *Planerar och projekterar så att transporter kopplat till de gröna näringarna kan ske med god framkomlighet och trafiksäkerhet för alla trafikantgrupper.*
- *Formulerar bestämmelser för att in- och uttransport samt intern hantering av varor kopplat till de gröna näringarna ska kunna ske på alternativa sätt med flexibilitet vartefter marknad, behov eller teknik utvecklas.*
- *Utvecklar bedömningar kring miljöeffekter med sikte på en framtida, mer omfattande och/eller mer diversifierad verksamhet, samt vid behov beskriver nödvändiga skyddsåtgärder för att en bred hantering av varor knutna till de gröna näringarna ska kunna ske inom planområdet. ”*

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för synpunkterna. I detaljplanen kan vi inte reglera vilka verksamheter som får etableras på platsen, utan det är markanvändningar som regleras. Detaljplanen är anpassad för att inkludera de verksamheterna som finns idag, med högre flexibilitet och den utveckling som de planerar för samt möjliggörandet för en verksamhet liknande Lantmännens siloverksamhet.

Riksintressena har inkluderats i syftet med detaljplanen. Ur trafiksynpunkt anser Stadsbyggnadsförvaltningen att planförslaget innebär att både god framkomlighet och trafiksäkerhet kan uppnås. Planbeskrivningen har förtydligats gällande bland annat laddstolpar för tung trafik. Laddstolpar är dock varken bygglovspliktiga eller behöver regleras på ett särskilt sätt i detaljplan, utan de ingår inom användningarna hamn och industri. Gällande utvecklade bedömningar kring miljöeffekter har en miljökonsekvensbeskrivning tagits fram.

16. MODERATERNA

”Västerås stad har under många år lagt stora investeringar på Västerås hamn, farled och slussen i Södertälje. När det nu tas fram en ny detaljplan är det viktigt att också ta tillvara på den infrastruktur som vi prioriterat och se till att få de bästa möjliga förutsättningarna för Västerås hamn att utvecklas och få fler att välja att transportera sitt gods via sjöfart istället för på land.

Det är av stor vikt att planen utarbetas i god dialog med alla verksamhetsutövare i området. Mälarhamnar har tydligt påtalat i denna process att så tyvärr inte varit fallet. Det har bland annat resulterat i ett antal sakfel i planen, såsom angivna hastighetsbegränsningar i området och att det kan förväntas transporteras en stor mängd giftiga gaser i området. Sakfelen hade enkelt kunnat undvikas genom bättre dialog i planarbetet.”

Kommentar: Text om hastighet i planbeskrivningen har justerats och vad gäller giftiga gaser har dialog förts mellan staden och Mälarhamnar för att klargöra detta. Giftiga gaser som tidigare förutsattes hanteras inom

planområdet och analyseras i riskbedömningen kvarstår, men vissa mindre justeringar har gjorts gällande formuleringar i utredningen och planhandlingarna.

”Planen innehåller höga ambitioner för gestaltning. Det är dock viktigt att dessa inte blir verksamhetsbegränsande färg- och materialkrav som innebär stora kostnadsökningar.

Skrivningarna som inte tillåter uppförande av tältmagasin i visuellt exponerade lägen ska strykas eftersom detta innebär stora kostnader för verksamhetsutövaren.

Vi ställer oss också frågande till beskrivningen att Sjöhagsvägen vid hamnområdet utgör en infart till stadskärnan och att detta skulle vara en utgångspunkt för att ställa alltför långtgående krav på arkitektonisk nivå. Medborgarnas intresse av att just hamnområdet ska ha en hög industriarkitektonisk nivå bedömer vi som mycket lågt, i synnerhet om detta innebär stora kostnader för skattebetalarna.

Skrivningarna om konst och utsmyckningar på byggnaderna i hamnen bör därför utgå. ”

Kommentar: Det finns en bestämmelse om att tältmagasin ej får uppföras i exponerade läge samt en bestämmelse om att ny bebyggelse ska utformas med en medveten gestaltning och hög industriarkitektonisk nivå. Planen innehåller i övrigt inga begränsningar gällande färg och materialval. Bestämmelserna gällande gestaltning betyder inte att dyrare material behöver väljas. Eftersom byggnaderna inom hamnen ofta har en stor volym kommer de synas från flera perspektiv inom staden finns en risk att de får stor omgivningspåverkan. Därför har också en siktlinjeanalys tagits fram. Eftersom siktanalysen visar att det kan bli påtaglig skillnad i utsikten från särskilt Lögarängen och Lillåudden bedömer Stadsbyggnadsförvaltningen att utformningen av volymerna är viktig och behöver regleras för att inte påverka stadsbilden onödigt negativt.

Stadsbyggnadsförvaltningen står således fast i bedömningen att bestämmelser om gestaltning bör finnas med, därefter blir det en tolkningsfråga i bygglovsskedet om hur utformningen mer exakt kan se ut.

”Planen behöver även ta höjd för nytt verksamhets- och miljötillstånd för Mälarhamnar samt ny kontorsbyggnad. Vi ställer oss frågande till begränsningen på 25 meter som högsta nockhöjd med hänvisning till ”värdefulla siktlinjer”.

Om byggkostnaderna och därmed hyrorna ökar, innebär det också att hamnen måste ta ut högre avgifter för att få verksamheten att gå runt. Hamnen verkar på en priskänslig marknad.

Västerås stad har föregående mandatperiod gjort investeringar i hamnen för nästan en miljard. Då kan inte en detaljplan på samma område begränsa den verksamhet vi nyss investerat mångmiljonbelopp i.”

Kommentar: Detaljplanen reglerar inte verksamhets- eller miljötillstånd. En ny kontorsbyggnad är möjlig inom detaljplanen, vilket också tydliggjorts i illustrationsplanen. Stadsbyggnadsförvaltningen vill påpeka att befintliga detaljplaner begränsar byggnadshöjden i dagsläget till 9 meter för större delen av området. En ökning till max 25 meter i nockhöjd innebär en betydlig

förändring och större flexibilitet. Dessutom tillåts en ännu högre nockhöjd för silos i detaljplanen.

Skulle en högre nockhöjd tillåtas över hela planen kan volymerna nå över omgivande trädtoppar, vilket troligtvis skulle påverka andra vyer och siktlinjer än vad som nu analyserats i siktlinjeanalysen och medföra mer negativ påverkan. Bedömningen är att de verksamheter som finns idag och planeras utvecklas i framtiden ryms inom höjdbegränsningarna som föreslås i planen.

17. NATURSKYDDSFÖRENINGEN

"1. MKB (saknas) - Planen saknar en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) bland de utredningar som har gjorts, något som är viktigt att ha i underlaget för att kunna se miljörisker med planen. "En miljökonsekvensbeskrivning ska tas fram till granskningsskedet av detaljplanen eftersom planområdet är i närheten av flera Sevesoverksamheter [och] antas medföra en betydande miljöpåverkan" (s.25). Om planen innebär en betydande miljöpåverkan blir det orimligt att man inte har gjort en MKB. Där det finns en Sevesoverksamhet sätts särskilda krav på detaljplan och miljöbedömning. På Boverkets hemsida läser man: "Om det krävs en detaljplan enligt 4 kap. 2 § punkt 3 b) PBL tillsammans med punkten 4 andra stycket, för ett byggnadsverk som är placerat i närheten av en Sevesoverksamhet, ska detaljplanen därför alltid antas medföra en betydande miljöpåverkan, så att en miljöbedömning görs av detaljplanen. Annars uppfyller ju inte detaljplanekravet sitt syfte".

Naturskyddsföreningen anser att MKB är central i en plan som har Sevesoverksamheter, vilket innebär just risk för allvarliga kemikalieolyckor. Med bara de andra utredningar som presenteras på sida 4 går det inte att få en bra syn över miljökonsekvenserna, exempelvis hur vattnet i Mälaren påverkas av högre trafiktryck i sjötransporten och farlig gods (som det står på sidan 33). Planen saknar en utredning vad gäller risker och påverkan på fauna, flora och dricksvatten.

Planen kommer att fortsätta utvecklas efter denna första samrådsperiod utan att ta hänsyn till möjliga negativa miljökonsekvenser. Naturskyddsföreningen anser att detta naturligtvis är ett stort fel. Att ha tagit fram andra utredningar men inte en MKB är tecken på en nedprioritering av miljökonsekvenser. Naturskyddsföreningen anser att det är oansvarigt att presentera en sådan plan till samråd när det saknas en så väsentlig del."

Kommentar: Västerås stad hade ett avgränsningssamråd den 11 februari 2022 med Länsstyrelsen som resulterade i att närheten till Sevesoverksamheter var avgörande för att detaljplanen ska antas medföra betydande miljöpåverkan. Staden gjorde därför bedömningen att utredningarna som besvarar de andra frågorna som diskuterades på avgränsningssamrådet, exempelvis risk, buller och dagvatten kunde besvaras genom separata utredningar. Dessa utredningar visar att åtgärder kan vidtas som gör marken lämplig att bebygga enligt planförslaget. En miljökonsekvensbeskrivning som fokuserar på de frågor som berör Sevesoverksamheternas närhet till planområdet bedömdes därför kunna kompletteras med till granskningsskedet.

Stadsbyggnadsförvaltningen vill också tydliggöra att det inte finns några krav på att en miljökonsekvensbeskrivning ska finnas tillgänglig under samrådsskedet. Det finns dock krav på vad en miljökonsekvensbeskrivning ska innehålla och innehållet ska anpassas till det som är rimligt och bör begränsas till det som verkligen kan förmodas ge betydande miljöpåverkan.

"2. PARK (oklarheter) - Under Naturmiljö på sida 11 beskrivs många träd på olika ställen inom planområdet, men det sägs ingenting om träden i norra planområdet, dessa som på sidan 6 presenteras på följande sätt: "Parkmarken i norra planområdet mellan Klöverhallen och Mälaren regleras för att stämma överens med nuvarande användning av marken och säkra framkomligheten till strandpromenaden från Sjöhagsvägen". Det borde också stå explicit på sida 11 att även dessa träd i norra planområdet (med en mer noggrann beskrivning) inte kommer att avverkas."

Kommentar: Plangränsen i norr har justerats sedan samrådet på grund av att oklara fastighetsgränser ska undvikas. Det medför dock ingen förändring gällande markanvändningen för området PARK eftersom det är samma användning idag i befintlig detaljplan. Varken träd som finns kvar inom användningen PARK i norra delen av planområdet eller direkt utanför planområdet planeras avverkas i och med planförslaget.

"På sida 11 står att "En liten del befintlig parkmark med klippt gräsyta mellan ny infart och Kolvägen tas i anspråk i och med planen och kan därmed komma att hårdgöras", men det framgår inte hur mycket "en liten del" är. En närmare precisering på antal kvadratmeter borde finnas. Dessutom blir det oklart om det ska byggas en ny infart. Här presenteras som att det planeras en ny infart, men på sida 14 står att av trafiksäkerhetsskäl "Där planområdet angränsar mot Sjöhagsvägen finns flera ytor med utfartsförbud för att nya in/utfarter inte ska tillkomma". Naturskyddsföreningen anser att detta bör tydliggöras."

Kommentar: Inga nya in- och utfarter planeras. Tydliggöranden har gjorts i texten på sidan 11 i planbeskrivningen.

"3. STOFT (till de västra stadsdelarna) - På sida 17 läser man att "Lantmännens planerade lokalisering är belägen på kajen i västra hamnen med god naturlig ventilering från Mälaren. Bidraget av stoft från Lantmännens planerade silosverksamhet bedöms därför inte bidra med stofthalter som riskerar att överskrida miljökvalitetsnormer, miljökvalitetsmål eller lokala miljömål i omgivningen". Den retoriska formuleringen "god naturlig ventilering från Mälaren" betyder att vinden, som oftast blåser från Mälaren till Västerås, kommer att föra stoften över till bostadsområdena på stadsdelarna Hammarby, Råby och Bäckby."

Kommentar: Bedömningen som gjorts av konsulter med kompetens inom området är att stofthalterna inte kommer att överskrida miljökvalitetsnormer. Stadsbyggnadsförvaltningen ser ingen anledning till att göra en annan bedömning.

18. POSTNORD

"PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och

standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området. Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt, trafiksäkert och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras. Vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan. Kontakta PostNord i god tid på utdelningsförbättringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation eller förändring av befintlig detaljplan. En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.”

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för informationen.

19. RÄDDNINGSTJÄNSTEN MÄLARDALEN

”Stadsbyggnadsförvaltningen, Västerås Stad har begärt yttrande av Räddningstjänsten Mälardalen (RTMD) över samrådshandling för DP 1956. RTMD har tidigare översänt textförslag avseende olycksrisker och förutsättningar för räddningsingripanden. Under Förutsättningar för räddningsingripanden – Ska endast stå BBR (styck 1:an). Det är en fotnot som blivit en etta.”

Kommentar: Detta har justerats i planbeskrivningen.

20. SVENSKA KRAFTNÄT – BILAGA 2

Svenska kraftnät har beskrivit i sitt yttrande om vad som måste tas hänsyn till när åtgärder planeras inom 250 meter från transmissionsnätsledningar. Hela yttrandet finns bifogat som bilaga.

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att synpunkterna rör byggskedet och inte kan regleras i detaljplanen. Text har dock förtydligats i planbeskrivningen gällande detta.

Kvarstående synpunkter

Västerås stad bedömer att inkommande synpunkter till huvudsakliga delar är tillgodosedda, men lämnas till granskning med kvarstående synpunkter.

Ida Blank
Planarkitekt
Stadsbyggnadsförvaltningen
721 87 Västerås

Telefon direkt: 021-39 12 20
ida.blank@vasteras.se

Amal Mayoufi
Planarkitekt
Stadsbyggnadsförvaltningen
721 87 Västerås

Telefon direkt: 021-392122
Amal.mayoufi@vasteras.se



Västerås stad
Byggnadsnämnden
byggnadsnamnd@vasteras.se

Samrådsyttrande över detaljplan för del av Västerås 2:4 m fl., Sjöhagen, Västerås Dp 1956

Rubricerat ärende har översänts till Länsstyrelsen för samråd enligt 5 kap 11 § Plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Detaljplanens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för nya verksamheter i hamnområdet och säkerställa vattnets användbarhet för hamnen. Syftet är även att reglera markanvändningen i hamnområdet för att stämma överens med nuvarande bebyggelse och användning. Genom att möjliggöra en utveckling av hamnområdet möjliggörs även att klimatpåverkande utsläpp från transportsektorn kan minskas. Hamnområdet är synligt från flera håll inom kommunen och Sjöhagsvägen som finns i direkt anslutning till planområdet utgör en entré till Västerås centrum. Därför är också ett syfte med detaljplanen att möjliggöra för en god gestaltning inom området.

Överensstämmelse med översiktsplan

Enligt 4 kap 33 § PBL ska planbeskrivningen innehålla en redovisning om planen avviker från översiktsplanen, på vilket sätt den i så fall gör det och skälen för avvikelsen. Länsstyrelsen bedömer att detaljplanen inte avviker från översiktsplanen och är därmed i linje med översiktsplanens intentioner och mål.

Länsstyrelsens ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Hälsa och säkerhet

Buller

Kommunen har låtit göra en bullerutredning för verksamhetsbuller från siloanläggningen. Utredningen visar att den ekvivalenta ljudnivån vid närmaste bostad ligger på 40 dBA, vilket tangerar Naturvårdsverkets riktvärde för natt. Länsstyrelsen ifrågasätter dock bullerberäkningen. Naturvårdsverket skriver i sin vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller (rapport 6538) att "Vid nyanläggning bör hänsyn

också tas till samtidig bullerstörning från flera olika verksamheter. Hänsyn måste alltid tas till kumulativa effekter av tillkommande verksamhet tillsammans med redan befintliga verksamheter.” Efterklang som utförde bullerutredningen återger samma text i sin rapport, men har trots det enbart gjort en beräkning för det tillkommande bullret från silon. Länsstyrelsen anser att bullerutredningen ska kompletteras, så att även befintlig bullerskapande verksamhet i närområdet ingår i beräkningarna.

Störande verksamhet

Afry har gjort en utredning av stoftutsläpp från Lantmännens tillkommande siloverksamhet. I utredningen anger Afry att avståndet till närmaste bostäder är mer än 1,3 km. Detta är dock felaktigt. Länsstyrelsen noterar i planbeskrivningen (sid. 15-16) att närmaste bostad ligger strax norr om förskolan vid Lövudden (”bostad syd”), dvs. cirka 500 meter från siloanläggningen. Länsstyrelsen anser att kommunen ska klargöra vilken betydelse detta har för slutsatserna i stoftutredningen. Afry har inte gjort några utsläppsmätningar vid den befintliga siloanläggningen i Västerås, utan baserar sin utredning på kontrollmätningar vid Lantmännens andra siloanläggningar i landet. Afry hänvisar bland annat till en utsläppsmätning för Lantmännens verksamhet i Helsingborg 2021, där stofthalten efter spärffilter var 1 mg/Nm³. Länsstyrelsen anser att kommunen ska klargöra att den planerade anläggningen i Västerås hamn kommer att ha minst lika bra stoftrening som anläggningen i Helsingborg.

Råd enligt 2 kap. PBL

Miljökonsekvensbeskrivning

Kommunen skriver att en miljökonsekvensbeskrivning kommer att tas fram först till granskningskedet. Länsstyrelsen invänder mot detta och anser att det är en brist att miljökonsekvensbeskrivningen redovisas så sent i planprocessen, den borde vara tillgänglig redan i samrådsskedet. Miljökonsekvensbeskrivningen ska redovisa samtliga miljökonsekvenser för detaljplanens genomförande, varför Länsstyrelsen i nuläget inte kan ta slutlig ställning till planområdets samlade miljöpåverkan.

Länsstyrelsen invänder även mot att kommunen i planbeskrivning och utredningar främst fokuserar på miljöpåverkan från den tillkommande siloverksamheten, medan miljöpåverkan från befintlig verksamhet avhandlas mycket kortfattat eller inte omnämns alls. Länsstyrelsen anser att detaljplanen och även den kommande miljökonsekvensbeskrivningen

behöver visa miljöpåverkan från hela planområdet, för såväl befintlig som tillkommande verksamhet.

Med hänsyn till planförslagets omfattning och syfte anser Länsstyrelsen att kommunen bör ställa ut planförslaget för granskning en extra gång.

Kulturmiljö

Kulturmiljö

Västerås stad har inför samrådet tagit fram en enkel siktlinjeanalys. Analysen visar att eventuellt tillkommande silos blir särskilt synliga från områden såsom Lögarängen, Lillåudden och Öster Mälarstrand.

Länsstyrelsen bedömer att höjderna på de storskaliga byggnadsvolymerna bör begränsas ytterligare med hänvisning till den omkringliggande bebyggelsen och synbarheten från olika delar av staden. Placering och begränsningar i nockhöjd av ny bebyggelse är av stor betydelse för att bibehålla värdefulla siktlinjer och samband. Det är även av stor vikt att tillkommande bebyggelse ges en arkitektonisk väl anpassad utformning så att den hänger ihop med övrig industribebyggelse i hamnen för att bland annat begränsa påverkan på stadsbilden. Detta skulle med fördel kunna preciseras ytterligare genom planbestämmelser.

Länsstyrelsen anser att ny bebyggelse inom planområdet med hänsyn till befintlig och omgivande bebyggelse bör utformas med färgsättning, placering, volym, skala och gestaltning så att kravet på en god helhetsverkan uppfylls i enlighet med 2 kap 6 § PBL.

Fornlämningar

Länsstyrelsen har inget att erinra ur fornlämnings synpunkt.

Klimat

Klimatomställning och kommunikationer

Sjöfarten är viktig för omställningen till hållbara transporter. Verksamheten inom planområdet och detaljplanens syfte är viktigt i ett regionalt perspektiv. Flera positiva effekter av planens genomförande för omställningen borde ha behandlats i en färdig miljökonsekvensbeskrivning i samrådsskedet. Vad som är ännu viktigare är att framtida effektbehov behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Tung trafik, land-el och laddstationer

Det pågår en snabb utveckling av elektrifierade fartyg för sträckor Stockholm – Västerås och Stockholm – Göteborg. Behovet av land-el

för fartyg vid kaj behöver hanteras i planförslaget eftersom kraven på sådana lösningar kommer aktualiseras av EU runt nästa decennium. Allt fler aktörer väljer att ställa om till laddningsbara alternativ i sina fordonsflottor. Planförslaget bör kompletteras med en redogörelse för hur tung trafik kan använda laddstationer inom planområdet. Planförslaget bör därför i allmänhet ta hänsyn till att behovet av att elanvändning kommer att öka avsevärt inom en 10-årsperiod.

Tillgänglighet och GC-nät

Idag finns möjligheter för människor att använda gång och cykelbanor från Hacksta till Kungsängsgatan och vidare. Konsekvenser för det befintliga GC-nätet och kommande GC-nät bör beaktas miljökonsekvensbeskrivningen. Länsstyrelsen noterar att GC-nätet tycks ligga utanför planområdet. Om GC-nätet inte påverkas är det tillräckligt att notera det i miljökonsekvensbeskrivningen.

Miljö

Buller

Länsstyrelsen anser att fartygsbuller bör ingå i bullerutredningen för planområdet, då allt större och fler fartyg kan förväntas ankomma till Västerås hamn.

Av planbeskrivningen framgår att kommunen har gjort en bullerberäkning för transporter till siloverksamheten. Beräkningen finns dock inte tillgänglig i planremissen, vilket Länsstyrelsen anser vara en brist. Kommunen skriver att trafikbullret som genereras av tillkommande transporter till och från silon bedöms vara försumbart i sammanhanget. Länsstyrelsen anser dock att kommunen även bör belysa trafikbuller från övriga verksamheter i planområdet och då väga in den ökning av transporter som kan förväntas när alltmer gods kommer att transporteras med fartyg.

Störande ljus

Kommunen skriver i planbeskrivningen att det i planområdet finns olika typer av verksamhet som kan vara belysta dygnet runt. Kommunen skriver också att "För att minska risken för olägenheter bör tillräckliga skyddsavstånd hållas mellan bostäder och verksamheter". Länsstyrelsen anser att kommunen bör klargöra vad som är "tillräckliga skyddsavstånd" och säkerställa att detta avstånd uppfylls.

Övriga störningsrisker

Det står ingenting i planbeskrivningen om störningsrisker på grund av skadedjur, t.ex. duvor, vid silon. Länsstyrelsen anser att kommunen bör

lyfta denna fråga i planbeskrivningen och klargöra hur man säkerställer att bostäder och den närliggande förskolan inte kommer att störas.

Förorenad mark

Kommunen skriver att anmälan om efterbehandling ska göras till miljö- och hälsoskyddsförvaltningen och att förvaltningen ska underrättas om misstanke uppstår om förorenad mark i samband med exploatering.

Länsstyrelsen vill dock uppmärksamma kommunen på att föroreningar som gäller Västerås hamn hanteras av Länsstyrelsen, som är tillsynsmyndighet för denna verksamhet enligt miljöbalken.

Miljöfarlig verksamhet

På sid. 23 i planbeskrivningen redovisar kommunen ”prövning enligt annan lagstiftning”. Länsstyrelsen anser att kommunen bör lägga till en rubrik för miljöfarlig verksamhet. Nyetablering eller förändring av pågående miljöfarlig verksamhet kan kräva tillstånd eller anmälan enligt 9 kap. Miljöbalken.

Övrigt

Kommunen skriver i planbeskrivningen att det i detaljplanen reserveras tre ytor för silos. Länsstyrelsen anser att kommunen bör klargöra om detta handlar om etablering av tre olika silos eller om det är tre alternativa placeringar för Lantmännens silo. Om det sistnämnda gäller, anser Länsstyrelsen att det är märkligt att kommunen enbart har studerat störningsrisker för en av positionerna.

Kontaktuppgifter

Välkommen att kontakta mig, Simon Wahlbeck, för frågor på telefon 010-2249504 eller via e-post simon.wahlbeck@lansstyrelsen.se. Ange ärendets diarienummer 787-2023 i ämnesraden för e-post.

Det går även bra att ringa till Länsstyrelsens växel, telefon 010-224 90 00.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av enhetschef Anna Onsten Molander med planhandläggare Simon Wahlbeck som föredragande. I den slutliga handläggningen har också byggnadsantikvarie Cecilia Lagerfalk Rooth, arkeolog Anna-Lena Hallgren, funktionsledare miljöskydd Charlotte Arketeg, miljöskyddshandläggare Mikael Wulff, klimathandläggare Magnus Johansson, utvecklingsledare kris och beredskap Daniel Gamboa Esquivel och naturvårdshandläggare Gunilla Frenne medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Framkomlighet och samhällsplanering
Planhandläggare
Yvonne Johansson

Byggnadsnämnden i Västerås stad
byggnadsnamnd@vasteras.se

2023-02-24

2023/432

YTTRANDE

Yttrande angående samråd detaljplan för del av Västerås 2:4 m fl., Sjö- hagen, Västerås stad

Ert diarienummer: 2020/00250

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har följande synpunkter:

I anslutning till planområdet har Svenska kraftnäts 220 kV-ledning RL6 S9. Ledningen har betydelse för rikets elförsörjning.

Samråd ska hållas med Svenska kraftnät när åtgärder planeras inom 250 meter från transmissionsnätsledningar.

Ingen pågående eller planerad verksamhet får utföras på sådant sätt att kraftledningens funktionalitet eller allmänhetens säkerhet riskerar att störas. Följande gäller:

- Kraftledningars höjd över marken regleras i ELSÄK-FS 2022:1 tabell 1. Förändring av markens nivå får ej ske i ledningsgatan. Ledningens höjd över marken är dimensionerad utefter de förhållanden som rådde vid ledningens anläggande. Varje stolpes höjd är unikt anpassad för varje stolplats.
- Markåtgärder får inte vidtas närmare en stolpe eller stag än 20 meter. Med markåtgärd omfattas även markutfyllnad. En stolpes stag och fundament är konstruerat och korrosionsskyddat efter det lokala förhållandet precis på den platsen. En förändring av markytan kan t.ex. förändra jordens fuktighet och därmed påverka stolparnas stabilitet.
- Ur ett elsäkerhetsperspektiv regleras avståndet mellan kraftledningar och olika verksamheter i Elsäkerhetsverkets föreskrifter ELSÄK-FS 2022:1.
- Elsäkerhetsverkets föreskrifter, ELSÄK-FS 2022:1 tabell 4, reglerar att brandfarligt upplag inte får finnas närmare än 45 meter och explosiv verksamhet ej närmare än 100 meter mätt från närmaste faslina. Övriga Upplag



får inte finnas närmare kraftledningen än tio meter mätt från yttersta faslinan.

- Invid en kraftledning sker en elektrostatisk uppladdning vilket kan medföra gnistbildning, samt risk för explosion och brand, om brandfarliga varor förvaras eller hanteras i närheten. Detta medför enligt Elsäkerhetsverkets föreskrifter att det horisontella avståndet mellan yttre fasledare på kraftledningen och upplag där brandfarlig vara hanteras och/eller förvaras skall vara minst 45 meter vid en konstruktionsspänning av 220 kV.
- Upplag av flis, grot eller ris är lättändligt och räknas till upplag av brännbart material. Fyllnadsmassor får ej läggas i Svk's ledningsgata. Det får alltså inte läggas närmare än 45 meter ifrån kraftledningens närmsta del.
- Lastning invid kraftledningens sträcka bör undvikas, speciellt vid lokal islast. Enligt Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter är det horisontella säkerhetsavståndet minst 6,5 meter i sidled samt minst 5,5 meter i höjdled vid icke elektriskt arbete.
- Enligt Elsäkerhetsverkets föreskrift 2022:1 tabell 2, skall minsta avstånd mellan byggnad och lednings närmsta del, fasledare eller stolpe och stag, vara 10 meter.
- Vid bygge av väg som korsar eller går parallellt med kraftledningen ska samråd hållas med Svenska kraftnät i god tid innan arbetet är beräknat att starta.
- Fordon får inte stå parkerade närmare kraftledningen än tio meter mätt från yttersta faslinan.
- Belysningsstolpe/ mast/ Skorsten placeras minst stolpens höjd + 10 meter ifrån kraftledningens yttersta faslina, med minsta avstånd 10 meter. Placeringen skall vara sådan att installation och service kan utföras på dessa stolpar utan risk att komma inom det avstånd som specificerats i Svenska kraftnäts tekniska riktlinje Svk-TR 13-03-02. Denna återfinns på Tekniska riktlinjer | Svenska kraftnät (svk.se)
- Alla eventuella lågspänningskablar, blank jordledare, rör gjorda av metall etc. skall vid passage av kraftledningen isoleras inom 20 meter ifrån kraftledningen i båda riktningarna. (Telestörningsnämndens meddelande Nr 21).
- Inga elinstallationer får ske närmare än tio meter från kraftledningens närmaste del. Vid all installation av elektrisk utrustning måste hänsyn tas till risken för lokalt förhöjd markpotential vid jordfel på kraftledningen.



- Invid en kraftledning sker en elektrostatisk uppladdning av föremål och personer som uppehåller sig i luftledningens närhet. Därför rekommenderar Svenska kraftnät att alla metalliska konstruktioner som är exponerade för kraftledningens elektriska fält ska skyddsjordas inom ett område av 20 meter från kraftledningens närmaste spänningssatta del.
- Alla ändringar i kringliggande anläggning ska anmälas till Svenska kraftnät via webbformuläret: <https://www.svk.se/jordning>
- En kraftledning innehåller även underjordiska installationer. Svenska kraftnät avråder från allt grävarbete som företas närmare än tio meter från närmsta faslina. Om underjordiska installationer skulle påträffas, t ex kopparlinor, så måste Svenska kraftnät omedelbart kontaktas. Kontakt tas med underhållsingenjör för område Mellan luftledningar på Svenska kraftnät telefonnr: 010-475 80 00.
- Vid arbete nära kraftledning tillämpas Elsäkerhetsanvisningarna ESA. Risker finns såsom beröring av spänningsförande delar och induktion. Om någon utrustning under byggnationen på något sätt riskerar att komma närmare kraftledningens faslinor än 5,5 meter vertikalt eller 6,5 meter horisontellt måste särskilda elsäkerhetsåtgärder vidtas.
- Förutom detta så måste risken för induktion alltid beaktas. Risk för induktion uppkommer så fort elektriskt ledande material på något sätt får en utsträckning längs med kraftledningen.

Som en försäkran om att förekomna risker elimineras skall följande åtgärd vidtas:

- Vid genomgång på plats med Elanläggningens fackkunniga representant undertecknas dokumentet "ESA Överenskommelse om tillträde station och ledning".
- Dokumentet förutsätter - beroende på vilket arbete som ska utföras - erforderlig elsäkerhetsutbildning. Information om aktuella utbildningar finns på denna plats: [Utbildningar \(energiforetagen.se\)](http://energiforetagen.se).
- Dokumentet förutsätter också en av aktuell arbetsgivare utsedd Elsäkerhetsledare som skall signera dokumentet.
- Dokumentet förutsätter också att man för arbetet tillämpliga delar har tagit del av Svenska kraftnäts dokument "Kompletteringar, förtydliganden och speciella tillämpningar av elsäkerhetsanvisningarna (ESA)" via den tekniska riktlinjen: TR13-03-02 som återfinns på Svenska kraftnäts aktörsportal [Tekniska riktlinjer | Svenska kraftnät \(svk.se\)](http://svk.se)



- Innan varje besök/arbete i ledningsgata ska driften på Svk och samordningsansvarige Underhålls罔reprenör för området kontaktas innan man beträder ledningsgatan.

Kontaktuppgifter till Svenska kraftnätets samordningsansvarige och Elanläggningens fackkunniga representant Jonas Persson Vattenfall services Nordic AB.

Kontaktuppgifter: Jonas Persson Vattenfall

Mail: jonas1.persson@vattenfall.com

Mobilnr: 072-451 85 23

Vi emotser en fortsatt dialog i ärendet.

Utöver ovan önskar vi ta del av framtida bygglov som rör det aktuella planområdet.

Svenska kraftnät önskar att synpunkterna i detta yttrande beaktas.

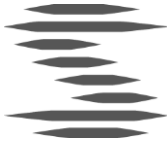
För information finns våra anläggningsobjekt att hämta via Geodataportalen, www.geodata.se, som WMS eller som en shape-fil. Informationen innehåller den geografiska positionen för Svenska kraftnätets ledningar, stolpar, stationer och stationsområden. Utöver den geografiska positionen finns uppgifter om förläggningsätt (luftledning, kabel etc.) och spänningsnivå för våra ledningar. Vid produktion av kartor där Svenska kraftnätets geografiska anläggningsinformation används ska följande copyrighttext framgå: "© Affärsverket svenska kraftnät".

Ytterligare information rörande samhällsplanering i närheten av våra anläggningar återfinns i skrifterna ***Elnät i fysisk planering, Kommunal samhällsplanering vid stamnätetsanläggningar***.

För övergripande information rörande Svenska kraftnätets framtida planer för transmissionsnätet för el hänvisar vi till ***Systemutvecklingsplan 2022-2031***. Dessa dokument finns publicerade på vår webbplats: www.svk.se

Detta yttrande har beslutats av vår tillförordnad interimis chef Maria Koskull efter föredragning av planhandläggare Yvonne Johansson. I ärendets handläggning har teknisk ärendekoordinator Mona Kjellgren, underhållsingenjör Isabelle Auvray och elberedskapshandläggare Aisan Rasouli deltagit.

Handlingen har signerats digitalt och har därför inga underskrifter.

**Information angående samråd och remisser till Svenska kraftnät**

Mer information om hur samråd med Svenska kraftnät går till finns på vår webbplats: www.svk.se

Svenska kraftnät önskar att ni vid remittering av kommande ärenden sänder fullständigt material till oss. Vi ser gärna att relevant lägesbunden data i form av shape- eller dwg-filer skickas till oss med information om vilket koordinatsystem de är skapade i. Exempel på detta kan vara detaljplanegränser och utredningskorridorer. Samråd skickas till: registrator@svk.se alternativt till: Svenska kraftnät, Box 1200 172 24 Sundbyberg



Detta dokument är digitalt signerat och har elektroniska underskrifter

För att kontrollera och verifiera alla elektroniska underskrifter,
använd tjänsten <https://validate.ciceron.cloud>

Applikation

Ciceron Document Signer 2 - PROD (backa2) 1.7.4.0 [Eid2-DSS]