

Antagande



Miljökonsekvensbeskrivning till fördjupad översiktsplan för Stationsområdet

Antagen av kommunfullmäktige 2013-10-03



3B

Miljökonsekvensbeskrivning till fördjupad översiktsplan för Stationsområdet, Västerås stad, ÖP 64

Upprättad av Sweco Environment AB, Västerås Vatten&Miljö, Västerås stad, 2013-10-03

Medverkande:

Denna miljökonsekvensbeskrivning tillhör "Fördjupad översiktsplan för Stationsområdet, Västerås stad ÖP64" och har tagits fram på uppdrag av Västerås stad. Miljökonsekvensbeskrivningen har upprättats av SWECO Environment AB, Västerås Vatten & Miljö, genom Ann-Charlotte Duvkär, Jennie Brundin, Martin Lindström, Åsa Hermansson och Helena Hansson.

Illustrationer: Tobias Flygar, Studio Flygar, samt Sweco Architects AB.

Fotografier och kartor: Stadsbyggnadskontoret, Västerås stad, där inte annat anges.



Fördjupad översiktsplan för Stationsområdet består av följande handlingar:

- "Fördjupad översiktsplan för Stationsområdet" (FÖP)
- "Miljökonsekvensbeskrivning för Stationsområdet" (MKB)
- "Granskningsutlåtande"

Utredningar:

- "Barnens rättigheter - checklista" (Sweco)
- "Dagvattenutredning för Stationsområdet" (Sweco)
- "Farligt gods på väg - Risker och skyddsåtgärder för ADR-transporter i Västerås tätort" (MBR Västerås)
- "Idéstudie Västerås bangård – Framtida trafik, funktion och utformning" (Trafikverket och Vectura)
- "Kulturhistorisk inventering och värdering av Stationsområdet" (Västmanlands läns museum)
- "Luktutredning för Kungsängens avloppsreningsverk" (ÅF Consults)
- "Passagestudie" (Sweco)
- "Passagestudie" (White)
- "Planering inför exploatering av Stationsområdet, med föroreningsituationen i fokus" (Sweco)
- "Riskutredning Stationsområdet – avseende risk för urspårning samt transporter av farligt gods" (MBR Västerås)
- "Samrådsredogörelse – utställningshandling – 2013-03-27"
- "Stadsanalys 3B" (Sweco)
- "Strategisk Trafikmodell för Västerås" (Sweco)
- "Trafikutredning - Ny vägstruktur - alternativ 1 3 4" (Sweco)
- "Trafikutredning - Ny vägstruktur - alternativ A B 3" (Sweco)
- "Trafikstutredningar för Stationsområdet" (Sweco)
- "Upplevelsevärden i passager" (WSP)
- "Utredning om tunnel under spårområdet" (WSP)

Under vintern 2013/2014 tillkommer "Gestaltningssprogram för Stationsområdet" och "Parkeringsutredning för Stationsområdet".

Projekt 3B på Internet

Handlingar av översiktsplanen finns tillgängliga på projektets webbsida <http://projekt3b.se/>

Alla listade utredningar finns tillgängliga på <http://projekt3b.se/om-projektet/utredningar/>



Projektet har sin egen sida på **Facebook**. Sök på **"3B Stationsområdet"**

Icke-teknisk sammanfattning

Västerås stad planerar för att utveckla området kring resecentrum i Västerås. Den fördjupade översiktsplanen för Stationsområdet är en del i det större stadsbyggnadsprojektet 3B (Bygga Bort Barriärer). Planen syftar till att utveckla ett attraktivt och välfungerande resecentrum där Stationsområdet knyter samman centrum med Mälaren.

Sweco har fått i uppdrag att genomföra en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för planens genomförande. Syftet med MKB:n är att redovisa och utreda de miljökonsekvenser som ett genomförande av den fördjupade översiktsplanen kan antas medföra. De nyckelfrågor som har identifierats är bland annat påverkan på trafik och tillgänglighet, kulturmiljö och stadsbild, markföroreningar, risk och buller.

Planförslaget bedöms ge störst positiv påverkan på trafik och tillgänglighet. Det bedöms få måttliga positiva konsekvenser när det gäller föroreningar i mark och grundvatten, dagvatten, vegetation och naturmiljö samt stadsbild. När det gäller luft, klimat och energi bedöms förslaget leda till små positiva konsekvenser. Avseende kulturmiljö bedöms de omfattande förändringar av stadsbilden som planförslaget ger upphov till påverka kulturmiljövärdena såväl direkt som indirekt och medföra små negativa konsekvenser. Även avseende risker bedöms planen ge små negativa konsekvenser. Konsekvenserna vad gäller buller går inte att bedöma i nuläget, utan kräver ytterligare utredning.

I kommande text ges en sammanställning över konsekvensbedömningarna.

Trafik och tillgänglighet

Planförslaget bedöms ge **stora positiva konsekvenser**. Det kommer att leda till en trafikökning åtminstone lokalt, men förutsättningarna bedöms vara mycket goda för att de åtgärder som planförslaget omfattar ska bidra till att främja miljövänliga resalternativ. Det bedöms ge konsekvenser både i ett kommunalt och regionalt perspektiv. Faktorer som bidrar till detta är bland annat förbättrad framkomlighet och tillgänglighet för cyklister, och att spårområdets barriäreffekt mildras.

Buller

Planförslagets konsekvenser avseende buller **går inte att bedöma** i nuläget. I den fortsatta planprocessen behöver sammanvägt buller från väg och järnväg utredas mer i detalj. Konsekvenserna av den förändrade trafikstrukturen får därefter bedömas. Det förutsätts att riktvärdena klaras vid ny bebyggelse eller att nödvändiga åtgärder vidtas för att säkerställa det.

Risk

Planförslaget bedöms ge **små negativa konsekvenser**. Det finns en intention att bygga stationsnära och samtidigt säkert. Rekommenderade skyddsavstånd eller skyddsåtgärder ska tillämpas och i ett normalfall bedöms inte riskerna vara höga. Däremot kan extrema händelser ge svåra följder vid stationsnära bebyggelse. Sannolikheten för att det ska inträffa är mycket låg, men behöver ändå beaktas. På ett avsnitt av Kungsängsgatan finns även risk för påverkan vid en översvämningssituation.

Luft, klimat och energi

Planförslaget bedöms medföra **små positiva konsekvenser**. Det beror på att förutsättningarna bedöms vara goda för att främja miljövänliga resesätt. Detta gäller trots att planförslaget bedöms förväntas leda till en trafikökning. Ökningen är mindre än i nollalternativet och åtgärderna för att underlätta alternativ till biltrafik bedöms ge goda förutsättningar.

Kulturmiljö och stadsbild

Planförslaget bedöms medföra betydande förändringar som ger upphov till **små negativa konsekvenser** för kulturmiljön. (Små konsekvenser innebär enligt bedömningsskalan som används i denna MKB att inga miljöer av högt utpekade värde berörs. Dessa kan vara riksintressen, byggnadsminnen eller av Länsstyrelse eller kommun utpekade kulturmiljöer.) Konsekvenserna för områdets kulturhistoriska värden är dock svåra att bedöma i detta planeringsskede. Västmanlands läns museum har utfört en kulturhistorisk inventering av planområdet. Denna kommer att användas som hjälp vid den fortsatta planeringen.

Byggnader med kulturhistoriskt värde kan komma att rivas eller få sin närmiljö ändrad i sådan grad att kulturmiljövärdena kan bli svårare att uppfatta. Planförslaget hänskjuter frågan om hur områdets kulturhistoriska värden ska beaktas till kommande detaljplaneläggning eller bygglovhantering. För att bevarande ska säkras krävs planbestämmelser i respektive detaljplan.

Planförslaget får även **positiva effekter** för kulturmiljövärdena. Den förbättrade stadsstrukturen med ny bebyggelse innebär att många av dagens brister i stadsbilden rättas till och kulturmiljövärden i stadsbilden kan lyftas fram tydligare än idag.

Föroreningar i mark och grundvatten

Planförslaget bedöms ge **måttliga positiva konsekvenser**. Det beror på att undersökning och sanering kommer att utföras på de fastigheter som ska utvecklas. Översiktsplanen ger förutsättningar för ett mer samlat grepp om kartläggning och åtgärder.

Dagvatten

Planförslaget bedöms ge **måttliga positiva konsekvenser**. Förutsättningar för hanteringen av dagvatten inom planområdet har utretts. I utredningen konstateras att den förändrade markanvändning som föreslås i planen medför förbättrad dagvattenkvalitet i planområdet. Omvandling från industriområde till en ny stadsdel med resecentrum, bostäder och centrumbebyggelse ger lägre flöden och minskad föroreningsbelastning. Det ger också större möjligheter till lokalt omhändertagande, vilket ska eftersträvas. Sanering bidrar till att minska risken för att föroreningar sprids genom infiltration av dagvatten i förorenad mark.

Vegetation och naturmiljö

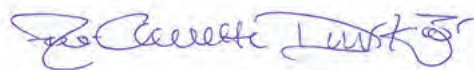
Planförslaget bedöms ge **måttliga positiva konsekvenser**. Ett antal mindre parker anläggs. Gröna samband förstärks och tydliggörs, t.ex. med trädalléer.

Sociala konsekvenser

De sociala aspekterna av planförslaget har bedömts utifrån begreppen Identitet, Sammanhållande struktur, Samspel och Vardagsliv. Den föreslagna markanvändningen och strukturen bedöms ge **positiva effekter** avseende sociala värden. Den sammanhållande strukturen bedöms ge **mycket stora positiva konsekvenser**. Detta på grund av att ett väl fungerande resecentrum påverkar hela regionen. Områdets

identitet och samspel bedöms få **måttliga positiva konsekvenser**. Denna bedömning görs då planen bedöms bidra till en tydlig stadsstruktur där mycket av den äldre kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen sparas samtidigt som ny bebyggelse tillkommer. Vid beaktande av rubriken vardagsliv bedöms planförslaget ge **små positiva konsekvenser**. Förbättringar till följd av planen bedöms främst ge lokal påverkan inom området, även om angränsande stadsdelar berörs.

Sweco Environment AB
Västerås Vatten & Miljö



Ann-Charlotte Duvkär



Jennie Brundin

Innehåll

1. Inledning och syfte	6	7. Påverkan på kulturmiljö och stadsbild	26
2. Avgränsning	7	8. Påverkan på naturmiljön	31
2.1. Geografi	7	8.1. Föroreningar i mark- och grundvatten	31
2.2. Tid	7	8.2. Dagvatten	32
2.3. Miljöaspekter	7	8.3. Vegetation och naturmiljö	33
2.4. Sociala aspekter	9	9. Sociala konsekvenser	34
3. Alternativ	10	9.1. Områdets identitet	34
3.1. Nollalternativ	10	9.2. Sammanhållande struktur	35
3.2. Förkastade alternativ	10	9.3. Samspel	36
3.3. Planförslag	10	9.4. Vardagsliv	37
4. Metod och bedömningsgrunder	14	10. Samlad bedömning	39
4.1. Miljömål	14	11. Måluppfyllelse	41
4.2. Transportpolitiska mål	14	12. Förslag till uppföljning	43
4.3. Sociala mål	14	13. Referenser	44
4.3. Bedömningsskala	15	14. Figur- och tabellförteckning	45
5. Förutsättningar	16		
5.1. Gällande planer	16		
6. Påverkan på människors hälsa och säkerhet	17		
6.1. Trafik och tillgänglighet	17		
6.2. Buller	20		
6.3. Risk	21		
6.4. Luft, klimat och energi	24		

1. Inledning och syfte

Västerås stad planerar för att utveckla området kring resecentrum i Västerås. Den fördjupade översiktsplanen för Stationsområdet är en del i det större stadsbyggnadsprojektet 3B (Bygga Bort Barriärer). Planen syftar till att utveckla ett attraktivt och väl fungerande resecentrum där Stationsområdet knyter samman centrum med Mälaren.

Sweco har fått i uppdrag att genomföra en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för planens genomförande. Syftet med MKB:n är att redovisa och utreda miljökonsekvenser samt belysa de sociala konsekvenserna som ett genomförande av den fördjupade översiktsplanen kan antas medföra.

Eftersom det rör sig om en översiktsplan antas den ge upphov till betydande miljöpåverkan och en MKB ska därför upprättas. Tidigt samråd hölls med Länsstyrelsen i Västmanlands län den 23 mars 2012. Efter samrådet av den fördjupade översiktsplanen för Stationsområdet bestämdes att de sociala konsekvenserna ska inarbetas i miljökonsekvensbeskrivning. Ett samråd om avgränsningen av sociala konsekvenser hölls med Länsstyrelsen i Västmanlands län den 21 mars 2013. Denna MKB har avgränsats i enlighet med vad som överenskommit vid mötena.

Planområdet och de befintliga förutsättningarna beskrivs ingående i planhandlingarna. I denna MKB redovisas förutsättningarna endast i den mån de har betydelse för de specifika konsekvenser som beskrivs. I det fall inget annat anges är beskrivningar av nuläget hämtade från dokumentet Sammanställning och bearbetning av resultat av framtagna utredningar inom projekt 3B (Västerås stad, 2012).

2. Avgränsning

2.1. Geografi

Stationsområdet är beläget i den södra delen av Västerås centrum. Planområdets geografiska avgränsning visas i Figur 2.1. Planområdet omfattar ca 35 fastigheter och är till ytan drygt 50 ha stort. Det sträcker sig längs med spårområdet och avgränsas av Svartån/Hamngatan i väster, Björnövägen och Kraftverksgatan i öster, Södra Ringvägen/Pilgatan i norr. I söder avgränsas området av Kungsängsgatan och Sjömärkesgatan. Denna del omfattar bland annat Lantmännens silo och Kungsängsverket.

Planområdet är till större delen hårdgjort och bebyggt. Ett mindre grönområde finns beläget norr om avloppsreningsverket, i övrigt finns inga utvecklade grönstukturer inom området.

2.2. Tid

De bedömningar som görs för nollalternativ och planförslag utgår från jämförelseåret 2026 då den fördjupade översiktsplanen bedöms vara fullt genomförd.

2.3. Miljöaspekter

Avgränsning av miljöaspekter har gjorts mot bakgrund av behovsbedömningen och i samråd med Länsstyrelsen. De nyckelfrågor som har identifierats är bland annat påverkan på trafik och tillgänglighet, buller samt föroreningar i mark- och grundvatten.

En sammanställning av de miljöaspekter som behandlas i MKB:n visas i Tabell 2.1. på sida 8. Där finns även en motivering.



Figur 2.1. Stationsrådets geografiska avgränsning.

Miljöfaktor	Motivering
Föroreningar i mark och grundvatten	Inom området förekommer markföroreningar på grund av historiska verksamheter. Undersökningar har gjorts och vissa fastigheter är sanerade. Vid markarbeten, exploatering och ändring av användningen av området kan åtgärder behöva vidtas för att förhindra spridning av markföroreningar.
Dagvatten	Planen medför förändringar i bebyggelse och hårdgjorda ytor, vilket kan ändra förutsättningarna för uppkomst och omhändertagande av dagvatten. I den dagvattenutredning som har tagits fram föreslås åtgärder. Utredningen ligger till grund för bedömningen.
Vegetation och naturmiljö	Planen innehåller förslag för nya gröonstrukturer inom området. Flera mindre parker och nya gröonstråk planeras.
Kulturmiljö och stadsbild	Inom planområdet finns flera äldre industribyggnader och byggnader med anknytning till stadens historiska utveckling. Flera byggnader är av kulturhistoriskt värde. MKB:n behandlar stadsbild kopplat till kulturmiljön.
Luft, klimat och energi	Ändrad trafikstruktur och ökad kapacitet för resande kan ge effekter på utsläpp till luft, klimat och energi.

Miljöfaktor	Motivering
Trafik och tillgänglighet	Tillgängligheten till det nya resecentrum kommer att förbättras. Resecentrumet kommer att bestå av två stationsanläggningar. En så kallad sekundärentré anläggs längs Södra Ringvägen. Förändringar kommer att göras i tillgängligheten för både bilburna, cyklande och gående besökare. Stort fokus läggs på god orienterbarhet för samtliga resenärer, med prioriterad tillgänglighet för fotgängare och cyklister. Kungsängsgatan kommer att förändras från att i huvudsak vara en genomfartsled till en stadsgata. I MKB:n hanteras tillgängligheten främst ur ett resenärsperspektiv.
Buller	Utvecklingen av området kommer att medföra förtätning och uppförande av slutna kvarter med blandad bebyggelse. Platsen är svårt bullerutsatt idag. Resande och transporter förväntas öka.
Risk	Inom området finns ett avloppsreningsverk. I den luktutredning som har tagits fram utreds möjligheten att minska luktzonen till 100 meter eller mindre från reningsverket. Nödvändiga åtgärder för att uppnå detta föreslås. I planen finns en intention att bygga stationsnära. Risker vid transport av farligt gods på järnväg och väg ska beaktas vid nybyggnation. Området ligger nära Svartån och Mälaren och kan påverkas vid höga vattenflöden.

Tabell 2.1. Sammanställning och motivering av de miljöaspekter som behandlas i MKB:n.

2.4. Sociala aspekter

I bedömningen av de sociala konsekvenserna av den fördjupade översiktsplanen för Stationsområdet har ett analysverktyg som heter SKA använts. Analysverktyget har tagits fram av Göteborgs stad. Arbetet med de sociala konsekvenserna har inledningsvis utförts i en projektgrupp. I denna grupp ingick representanter från Stadsbyggnadskontoret, Pedagogiska nämndernas stad, Sociala nämndernas stab samt Kultur-, idrotts- och fritidsnämndens stab. Efter samrådet har materialet bearbetats av Sweco och lyfts in i miljökonsekvensbeskrivningen.

I den **sociala konsekvensanalysen** har fyra huvudbegrepp använts. Dessa är:

- sammanhållande struktur
- samspel
- vardagsliv
- identitet

De fyra begreppen hänger samman och överlappar varandra i delar. De har en tydlig koppling till faktorer som stadsplanering kan påverka.

Social faktor	Motivering
Områdets identitet	Rubriken beskriver hur människors identitet kopplas till platsen, det vill säga vilken tillhörighet man känner till ett område. I rubriken beskrivs miljöns, platsens och områdets karaktär samt vad som gör den specifik.
Sammanhållande struktur	Planeringen ska bidra till att skapa en robust struktur som motverkar segregation och skapar blandning. Målet med rubriken är att skapa en stad där olika delar i livet vävs samman till närhet och variation. Finns sammanhållande struktur kommer människor att korsa varandras stråk och dela varandras vardagsliv. Genom detta uppnås en större förståelse mellan grupper av människor.
Samspel	Möjlighet till möten och kontakter mellan människor är en viktig del i staden. Planeringen ska skapa stadsmiljöer som främjar möten och där olika grupper kan finnas tillsammans, se varandra och mötas. Det sociala livet i ett område, tillsammans med överblickbarheten, har betydelse för den upplevda tryggheten i stadsrummet.
Vardagsliv	Rubriken beskriver förutsättningar för ett praktiskt vardagsliv och människors skiftande behov under olika tider i livet. Det är de vardagliga rörelserna som formar stadslivet. Planeringen ur ett vardagsperspektiv ska bidra till att förenkla vardagslivet, skapa trivsamma stadsmiljöer, förbättra folkhälsan och till att skydda miljön i människors omgivning.

Tabell 2.2. Sammanställning och motivering av de sociala aspekter som behandlas i MKB:n.

3. Alternativ

Denna MKB behandlar ett planförslag och ett nollalternativ.

3.1. Nollalternativ

Nollalternativet beskriver planområdets sannolika utveckling om den fördjupade översiktsplanen inte genomförs. Detta alternativ ska inte förväxlas med nuläget, även om nollalternativet och nuläget ofta har stora likheter.

Det kan antas att utvecklingen vid nollalternativet i stort sett kommer att likna dagsläget, åtminstone vad det gäller markanvändning och bebyggelse. Resecentrum, bestående av bussterminalen, järnvägsstationen och spårområdet, kommer att behålla sin nuvarande utformning. Om Smartkoll genomförs fullt ut blir det nödvändigt att bygga om bussterminalen. Inga större åtgärder eller förbättringar görs på järnvägsstationen. Några åtgärder för att öka kapaciteten för antal tåg och resenärer kommer inte att vidtas.

Nuvarande bebyggelsestrukturer inom området kommer att bestå. Detaljplan 1714 (Roro-läge och park) har en genomförandetid som sträcker sig till 2024, men planen omfattar inga byggnader. Vid nollalternativet kommer inga vägar eller cykelstråk inom planområdet att ändras.

SmartKoll kommer att införas hösten 2013 och innebär att ett nytt stomlinjenät införs med större utbud av turer. Planområdet kommer i nollalternativet inte att ha någon stomlinje genom området. Det innebär att planområdets södra del, liksom i dagsläget, kommer att vara dåligt försörjd med kollektivtrafik.

Parkering för bilar och cyklar kan komma att ändras jämfört med nuläget. Byggrätt för kontor finns för ytor som idag utgör bilparkering. En grusad yta planeras för

närvarande för tillfällig användning som bilparkering inom kvarteret Sigurd. Möjligen anläggs en bevakad cykelparkering.

Enligt Trafikverket kommer det framtida antalet tågresenärer att öka. Detta gäller oberoende av om den fördjupade översiktsplanen genomförs. Mälardalen och Citybanan kommer att vara färdigställda med utökad kapacitet år 2020. Fortsatt ökning spås även fram till år 2030.

3.2. Förkastade alternativ

Under arbetet med projektet 3B och den fördjupade översiktsplanen har olika alternativ till utformning av planområdet utvärderats. I ett första steg i projektet 3B fick tre arkitektkontor, Tovatt, Bystrup och Wingårdhs, i uppdrag att ta fram en vision för området. Uppdragen hade olika förutsättningar angående järnvägens höjdläge. Kommunstyrelsen fattade i april 2010 beslut om att järnvägen ska ligga kvar i markplan. I lokaliseringsbeslutet vägde tre faktorer tungt. Det gällde kostnad, möjlighet att etappindela projektet, samt etappernas påverkan på befintligt trafiksystem och genomförandefas. Detta beslut har varit styrande för utformningen av samtliga alternativ.

Under arbetet med den fördjupade översiktsplanen har olika strukturer och planutformningar prövats på workshops tillsammans med fastighetsägare, politiker och berörda förvaltningar. De olika alternativen har skilt sig åt vad gäller spårområdets utformning och bredd (6-spårslösning, 8-spårslösning), passagers lägen, passager över eller under järnvägen samt kvarters- och gatustrukturer.

Styrgruppen för den fördjupade översiktsplanen har i ett tidigt skede tagit ett inriktningsbeslut och lade då fast att planförslaget ska innehålla en 6-spårslösning.

Beslutet omfattade även passager över och under järnvägen för gång- och cykeltrafik vid stationen, en sekundärentré till perrongerna samt passage för gång- och cykeltrafik under järnvägen vid Ringvägens förlängning. Detta tidigare ställningstagande om sex spår vid resecentrum har tagits bort från utställningshandlingen. Antal spår och perrongernas bredd och utformning kommer att vägas samman i den fortsatta planeringsprocessen för att skapa en lösning som är mest fördelaktig för resenären. Den totala ytan för spårområdet inom resecentrum får dock inte utökas jämfört med idag. Beslut om antal spår, perrongernas bredd och utformning av hela anläggningen kommer att tas i den fortsatta planeringsprocessen för järnvägen. Målet är att skapa en lösning som är mest fördelaktig för resenären.

Kungsängsgatan har i dag ett högt trafikflöde och används som genomfartsgata. I planarbetet har olika gatustrukturer prövats för att minska genomfartstrafiken och dämpa hastigheterna.

3.3. Planförslag

Föreslagen markanvändning och trafikstruktur illustreras i Figur 3.1. på sida 11. Till grund för förslaget ligger ett antal stadsbyggnadsstrategier för att förverkliga visionen om att göra Stationsområdet till en del i ”staden utan gränser”.

Stationsområdet ska utvecklas till en hållbar, stadsmässig, mångsidig och levande stadsdel väl sammanlänkad med intilliggande stadsdelar, centrum och Mälaren. Utvecklingen av Stationsområdet ska bidra till en hållbar utveckling av Västerås och främja hållbara transporter både lokalt och regionalt.

De sex övergripande målen för Stationsområdet är att:

- 1 Länka samman staden och överbygga barriärer** - genom att stärka sambanden (visuella och fysiska) mellan centrum och bebyggelsen längs Mälärstranden och de äldre sydöstra stadsdelarna.
- 2 Utveckla resecentrum till en modern, funktionell och attraktiv resandeanläggning.**
- 3 Bygga stationsnära.** Planera för ny attraktiv mark för verksamheter, service och bostäder i stationens närområde.
- 4 Utveckla stadsdelens blå och gröna värden** - utveckla en stadsdel med parker och närhet till vatten. Stärka centrums och Stationsområdets samband ner mot Mälaren.
- 5 Skapa funktionsblandade och levande stadskvarter** med plats för allmänna platser, parker och torg. Utveckla områdets identitet med utgångspunkt i områdets befintliga kvaliteter.
- 6 Bygga hållbart.** Skapa flexibla och robusta strukturer som tål utveckling. Använda modern teknik för områdets resurs- och energianvändning, återvinning, byggmaterial.



Figur 3.1. Illustration över markanvändning och trafikstrukturer i planförslaget.

På kommande sidor av rapporten ges en översiktlig beskrivning av planförslagets olika delar.

Resecentrum

Den nya utformningen av resecentrum är inte beslutad.

Enligt planförslaget kommer resecentrum att utgöras av:

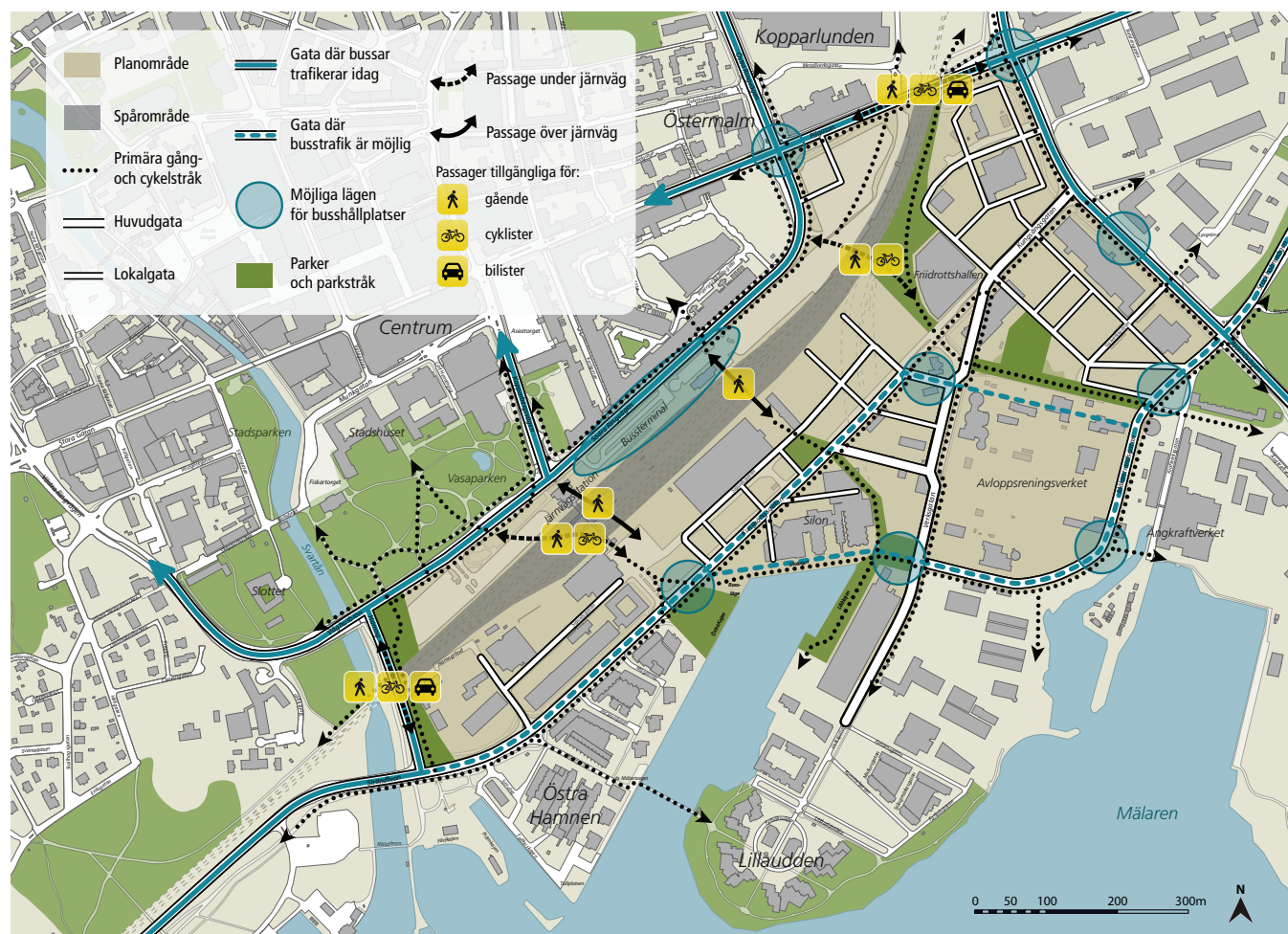
- stationsbyggnad med resenärsservice samt en sekundär entré till perrongerna.
- ny spåranläggning
- förnyad bussterminal med hållplatslägen och resenärsservice
- entréplatser, torgbildningar intill stationsbyggnadens huvudentréer.
- områden för angöring och cykel- och bilparkeringar

Inom eller i direkt anknäytning till resecentrum finns möjlighet för etablering av service och andra verksamheter. En underjordisk passage kommer att koppla Vasaparken till det nya torget på södra sidan av spårområdet.

Bussterminalen kommer att vara kvar i samma läge som idag men förlängs österut. Bussterminalen har dimensionerats för det nya busslinjenätet som tagits fram inom projekt SmartKoll, samt för en framtida expansion av busstrafiken.

Bebyggelse

Ett övergripande mål för den fördjupade översiktsplanen är att Stationsområdet ska utvecklas till en stadsdel med stadsmässig karaktär. Området ska vara integrerat med omgivningen. Stationsområdet kommer att bestå av blandad tät bebyggelse ordnad i kvarter. Användningen kommer att vara varierad och utgöras



Figur 3.2. Illustration över trafikstrukturer i planförslaget.

av till exempel handel, service, kontor, bostäder, kultur, idrott och icke störande verksamheter. Bebyggelsen kommer att vara varierad i höjd, till största delen upp till sex våningar. Generellt ska gälla att bottenvåningarna utformas och används för publika verksamheter så att de ger liv åt området.

De flesta byggnader som utpekades som kulturhistoriskt värdefulla kommer att bevaras. I vissa fall kommer de att kompletteras med ny bebyggelse.

Övergripande gestaltungsprinciper för Stationsområdet beskrivs mer detaljerat i planhandlingen.

Trafik- och gatustruktur

Ett huvudsyfte med planen är att skapa ett tätare gatunät som ger förbättrad tillgänglighet till resecentrum jämfört med nuläget. Tillgänglighet prioriteras för cyklister och fotgängare framför bilburna besökare. Syftet är att ge mycket goda möjligheter för boende, besökare och resenärer till, från och inom området att resa kollektivt, med cykel eller till fots. En illustration över trafiknätet visas i Figur 3.2 på sida 12. Gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik är prioriterade trafikslag. (Figur 3.3.)

De viktigaste förändringarna i trafiksystemet är att två nya gång- och cykelpassager anläggs under järnvägen. De kopplar samman den norra och södra sidan av Stationsområdet och blir viktiga länkar till det övriga gång- och cykelnätet.

Planförslaget öppnar för möjligheten att anlägga stråk för kollektivtrafik som försörjer bostadsområdena Östra Hamnen och Lillåudden.

Det kommer att planeras för cykelparkering i varierande former i anslutning till resecentrum. Nya parkeringshus för bilar kommer också att anläggas. För boende

kommer bilparkering att finnas längs områdets gator och i nya parkeringshus.

Kungsängsgatan kommer att omvandlas från en genomfartsgata till en huvudgata med stadskaraktär. Trafik på Kungsängsgatan kommer att ledas norr om silon och vidare till Verksgatan, via två nya förbindelser. Därifrån kan man antingen välja att fortsätta norrut på Verksgatan, eller söderut via Mälarstrandsgatan. Detta innebär att en del av Kungsängsgatan stängs av för biltrafik. Övriga gator inom planområdet kommer att vara lokalgator med tätare gaturum. Sigurdsgratan kommer att göras om till en gångfartsgata. Det innebär att all trafik är på de gåendes villkor där bilister har väjningsplikt.

De trafikprognoser som har utförts tar avstamp i 2026 och omfattar förväntade utvecklingsområden i hela Västerås stad. Till grund för beräkningarna har antaganden gjorts om framtida resvanor och trafikallsträng. En kombination av förtätning och ökad satsning på kollektivt resande innebär att bilandelen av det totala trafikarbetet förväntas minska jämfört med nollalternativet. I prognosen har antagits att flödena (antal resor per dygn) vad det gäller biltrafik är högre än idag. De antas emellertid vara lägre än om dagens resvanor hade gällt. Detta gäller dock på en övergripande nivå, vilket innebär att biltrafiken kan öka respektive minska för enskilda stråk.

Grönstruktur

I samband med att området byggs ut kommer grönytor att anläggas, bland annat så kallade fickparker. Grönytor både inom och utanför området (t.ex. Vasaparken och Slottsträdgården) kommer att sammanlänkas av trädplanterade gator och stråk. Närheten till Mälaren ska tas tillvara och utvecklas genom att vatten som element lyfts fram i den offentliga miljön. Planerade gröna ytor

visas i Figur 3.2. Tak och terrasser på bebyggelsen inom området kommer att användas för vistelse och som gröna inslag i staden.



Figur 3.3. Prioritering av trafikslag inom Stationsområdet.

4. Metod och bedömningsgrunder

Konsekvenserna av planförslaget och nollalternativet bedöms och redovisas i text. Till grund för bedömningen av miljökonsekvenser används relevanta miljömål, riktvärden, miljö kvalitetsnormer etc. Till grund för bedömning av de sociala konsekvenserna har relevanta mål i den kommuntäckande översiktsplanen samt den fördjupade översiktsplanen för Stationsområdet använts.

4.1. Miljömål

Följande miljömål har bedömts beröras av planförslaget:



Figur 4.1. Åtta miljö kvalitetsmål som är relevanta inom Stationsområdet (Illustratör: Tobias Flygar)

Definitioner och preciseringar av de nationella miljö kvalitetsmålen finns på Miljömålsportalen (www.miljomal.se). Där finns även en redogörelse för de regionala miljö mål som har tagits fram av Länsstyrelsen i Västmanlands län. Målen tar sikte på 2010. Det har inte beslutats om några nya regionala mål. Här hänvisas därför till de befintliga regionala målen.

4.2. Transportpolitiska mål

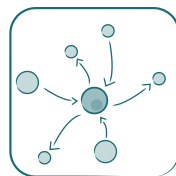
De transportpolitiska mål som har satts upp av regeringen syftar till att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för både medborgare och näringsliv, i hela landet. De övergripande målen är uppdelade i två huvudmål. Funktionsmålet inriktar sig på tillgänglighet medan hänsynsmålet inriktar sig på säkerhet, miljö och hälsa. Mer information om målen och dess innebörd finns på Regeringens webbplats (www.regeringen.se).

4.3. Sociala mål

Följande mål i den kommuntäckande översiktsplanen, Västerås översiktsplan 2026, och den fördjupade översiktsplanen för Stationsområdet (ÖP 64) som har bedömts beröras av planförslaget:

Attraktiv regionstad

Västerås fortsätter att växa och utvecklas i sin roll som attraktiv regionstad kännetecknad av mångfald. Här erbjuds västeråsare och besökare utbildning, kultur och upplevelser. Staden är centrum för näringsliv och handel och en knutpunkt för kommunikationer och logistik. Det förutsätter en breddad och fördjupad samverkan i regionen.



Bostäder för alla

Västerås erbjuder trivsamma bostäder i välordnade områden. En planberedskap som är större än efterfrågan finns. Ett varierat utbud av bostäder med olika hustyper och upplåtelseformer i olika lägen ger mångfald.



Bygg staden inåt

En tät stad med korta avstånd ger bra möjligheter att ta sig fram till fots och med cykel. En tät stad ger närhet till skola, barnomsorg, butiker och mötesplatser. En tät och blandad stad ger mångfald. En tät och grön stad är hållbar och hälsosam. I den tätastaden är det lätt att leva.



City – mötesplats för alla

City är alla västeråsares och besökares naturliga mötesplats och kräver ständig förändring och utveckling för att bli mer attraktiv, vänlig och välkomnande. Tillgängligheten förbättras för alla.



Kulturarv och utveckling i samklang

Byggnader, kvarter, parker, gator och torg berättar om stadens historia. Kulturarvet är en resurs när Västerås utvecklas och förändras.



Enkelt att gå och cykla

I Västerås är det enkelt att gå och cykla till arbetet, skolan, handelsområden, rekreationsområden och andra besöksmål. Planeringen skapar förutsättningar för hållbara transporter och hållbart resande. Goda möjligheter att gå och cykla främjar en god hälsa.



Kollektivtrafiknätet som ryggrad

I Västerås är det lätt att leva utan bil. Kollektivtrafiken är en viktig utgångspunkt för bebyggelseplaneringen såväl i staden som på landsbygden.



Skapa funktionsblandade levande stadsdelar

med plats för allmänna platser, parker och torg. Utveckla områdets identitet med utgångspunkt i områdets befintliga kvaliteter.



Bygga hållbart

skapa flexibla och robusta strukturer som tål utveckling. Använda modern teknik för områdets resurs- och energianvändning, återvinning och byggmaterial.

Stora konsekvenser	
Miljömål	Konsekvenser på riksintressen eller värden av regional eller kommunal betydelse.
Sociala mål	Värden av kommunal betydelse

Måttliga konsekvenser	
Miljömål	Konsekvenser av kommunal betydelse.
Sociala mål	Påverkan på värden av betydelse lokalt inom planområdet

Små konsekvenser	
Miljömål	Konsekvenser av mindre eller lokal betydelse.
Sociala mål	Påverkan på värden av betydelse för enskilda individer och grupper av människor.

Mycket stora positiva konsekvenser	
Stora positiva konsekvenser	
Måttliga positiva konsekvenser	
Små positiva konsekvenser	
Går ej att bedöma	
Små negativa konsekvenser	
Måttliga negativa konsekvenser	
Stora negativa konsekvenser	
Mycket stora negativa konsekvenser	

Tabell 4.1. Bedömningskala som används för att värdera både sociala mål och miljömål.

4.4 Bedömningskala

Nedan presenteras en skala som används för att värdera såväl positiva som negativa konsekvenser. Skalan bygger på relationen mellan befintliga värden och omfattningen av bedömd påverkan. Observera att skalan kan beskriva såväl positiva som negativa konsekvenser. En samlad bedömning görs i kapitel 10.

Mycket stora konsekvenser	
Miljömål	Konsekvenser på riksintressen eller andra intressen som gäller på EU-nivå (till exempel Natura2000-områden, överskridande av miljökvalitetsnormer).
Sociala mål	Påverkan på värden av regional betydelse

En analys av uppfyllelsen av miljömålen och de sociala målen för planförslaget presenteras i kapitel 11.

5. Förutsättningar

5.1. Gällande planer

Översiktsplaner

Planområdet omfattas i nuläget av två översiktsplaner, se tabellen nedan.

Plannummer	Omfattning	Kommentar
ÖP 56 (del av området)	Centrala Mälarstranden	Ersätts av FÖP Stationsområdet i de delar som berörs.
Västerås 2026	Västerås kommun	Antagen i december 2012. I planen pekas Stationsområdet ut som ett nytt utvecklingsområde som ska stärka centrums koppling mot Mälaren och där ett nytt resecentrum ska hantera det ökade kollektivtrafikresandet.

Tabell 5.1. Gällande översiktsplaner inom Stationsområdet.

Befintliga detaljplaner

Hela planområdet är planlagt och omfattas av ca 15 detaljplaner som reglerar markanvändningen. Den sydvästra delen utgörs huvudsakligen av kontor, parkering, handel och verksamheter. Siloområdet domineras av hamnverksamhet, medan de nordöstra delarna utgörs av industri. I den nordöstra delen finns även kontor och idrottsanläggning.



Figur 5.1. Omslaget av "Västerås Översiktsplan 2026"

6. Påverkan på människors hälsa och säkerhet

6.1. Trafik och tillgänglighet

Nollalternativet bedöms medföra stora negativa konsekvenser. Det beror bl.a. på att trafikökningen medför att Kungsängsgatan och Ringvägen överbelastas. Problem med framkomlighet för tågresenärer vid resecentrum bedöms kunna förvärras jämfört med nuläget. Ökningen av cykelresor bedöms hållas tillbaka på grund av att begränsade satsningar görs för att förbättra tillgänglighet och framkomlighet för cyklister, eller för att minska spårområdets barriäreffekt. Konsekvenserna bedöms kunna bli märkbara även på kommunal och regional nivå. Planförslaget bedöms medföra stora positiva konsekvenser avseende trafik och tillgänglighet. Förutsättningarna bedöms vara mycket goda för att planförslaget ska bidra till att främja miljövänliga resalternativ. Det bedöms kunna ge konsekvenser både i ett kommunalt och regionalt perspektiv. Förbättrad framkomlighet och tillgänglighet för cyklister och gående bedöms också bidra till detta. En annan positiv konsekvens är att spårområdets barriäreffekt mildras. Det är emellertid svårt att i nuläget bedöma vilken trafikökning som planförslaget i sig kommer att ge upphov till.

Nuläge

På grund av sitt läge är Stationsområdet omgärdat av trafik av olika slag. Järnvägen och övriga vägar kring området skapar idag en barriäreffekt som inverkar negativt på framkomligheten för främst cyklister, men även bilister.

Biltrafik

De stora gatorna i och kring planområdet har trafikmängder om ca 11 000-16 000 fordon per dygn. Det är till största delen personbilstrafik, men bussterminalen ger upphov till stora mängder busstrafik

på Södra Ringvägen, Pilgatan och Björnövägen. Kungsängsgatan trafikeras av transporter till och från verksamheterna i området och från bostäder vid Lillåudden och Östra Hamnen. En stor del utgörs också av genomfartstrafik. Det gäller bl.a. transporter från öster på E18 som ska till industriområdena i staden västra delar.

Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelvägnätet är bäst utvecklat i planområdets ytterkanter. Befintliga cykelstråk löper i öst-västlig riktning längs Södra Ringvägen och Kungsängsgatan. Stationen nås från norr via Koppbergsvägen eller genom Vasaparken. Från söder är det gång- och cykelvägen norr om avloppsreningsverket som utgör den mest trafikerade förbindelsen. Det finns passager under järnvägen längs med Hamngatan i väster och Pilgatan i öster. Däremellan finns en gångbro för fotgängare över spårområdet genom stationsbyggnaden. Denna är



Figur 6.1. Cykelbanan på södra sidan av Pilgatan är den mest trafikerade cykelvägen i Västerås.

tillgänglig då stationen är öppen. Mätningar som har gjorts av Västerås stad visar att från centrum och mot stationen är det fler fotgängare än cyklister. Från den södra sidan och Pilgatan är majoriteten cyklister. På den södra sidan är gång- och cykelvägnätet splittrat och flera länkar saknas.

Tågtrafik

Resecentrum används idag främst av arbets- och studiependlare som reser med tåg eller buss till och från Västerås. Enligt mätning som utfördes av Banverket 2006 görs ca 10 000 resor med tåg till och från Västerås varje dag (Trafikverket, 2012). Denna siffra är sannolikt högre för 2012. Med hänsyn till den framtida arbetsmarknadsutvecklingen bedömer Trafikverket att tågpendlingen kommer att öka ytterligare. Resecentrum är redan idag underdimensionerat för det antal resenärer som passerar under rusningstid.

Busstrafik

Jämfört med andra svenska städer av liknande storlek har Västerås lägre andel resor med kollektivtrafik. Projektet SmartKoll kommer att införas under 2013. Det innebär en satsning på att attrahera fler bussresenärer. Det görs genom nya stomlinjer med ökad turtäthet, snabbare turer och rakare linjer. Bussterminalen är belägen direkt öster om stationen, vid Södra Ringvägen.

Framkomlighet och tillgänglighet

I dagsläget finns ett antal faktorer som förhindrar att Stationsområdet utgör en integrerad del av staden och en länk mellan angränsande stadsdelar. Det mest uppenbara är att spårområdet med tillhörande strukturer utgör en tydlig barriär som medför att entrén till resecentrum får en ensidig karaktär. Huvuddelen av besökarna tar sig in via den norra sidan.

En annan viktig faktor är att framkomligheten för bilister inom planområdet är prioriterad på bekostnad av tillgänglighet för cyklister och fotgängare. Det finns tre möjliga vägar att korsa spårområdet. Det är via Pilgatan i öster, Hamngatan i väster och via gångbron vid resecentrum. Cyklister som kommer söder- eller norrifrån får därmed ta en omväg för att ta sig förbi eller genom Stationsområdet. Bilburna besökare kan parkera söder om spårområdet och använda gångbron för att ta sig till resecentrum. Taxibilar angör väster om stationsbyggnaden, där det också finns kort-, och långtidsparkering för bilar. Bussterminalen med stads- och regionbussar samt bussar till flyg och färjor ligger öster om stationen. Cykelparkering finns i huvudsak på resecentrums norra sida.

Konsekvenser vid nollalternativet

Vid nollalternativet behålls de angoringspunkter som idag finns till resecentrum. Det betyder att stationsområdet liksom idag kommer att uppfattas ha en framsida (norr) och en baksida (söder). Tillgängligheten till stationsbyggnaden kommer att vara oförändrad. Ingen omledning görs av trafiken på Kungsängsgatan eller på övriga gator inom området, och den nuvarande trafikstrukturen består.

Sweco har analyserat utformningen av stadsmiljön och planerat exploatering i Västerås kommun (Sweco, 2012). I analysen presenteras ett scenario ("Trend") som ungefär motsvarar ett nollalternativ. Enligt scenariot kommer trafiksträngen fram till 2026 att öka med 35 % räknat med dagens resvanor. Detta gäller i hela kommunen. Konsekvensen för planområdet blir att belastningen på gatunätet ökar. Både Cityringen och Kungsängsgatan bedöms bli överbelastade enligt detta scenario. Ett ökat antal pendlare kommer att öka belastningen på resecentrum och ställa högre

krav på kapacitet. Vid rusningstid leder det till att den problematik med framkomligheten som är märkbar redan i nuläget ytterligare förstärks. För att göra kollektivtrafiken attraktiv är inte bara transportmedlen i sig viktiga. Utformning av resecentrum, cykelparkering, cykelstråk och annat som bidrar till resenärsmiljön spelar tillsammans en roll för att göra kollektiva färdssätt till konkurrenskraftiga alternativ till bilresande. Risk finns att resenärer väljer bilen framför andra transportsätt om resecentrum inte bidrar till ett smidigare resesätt. Detta bedöms kunna hämma utvecklingen mot större andel kollektivt resande.

Sammantaget bedöms nollalternativet kunna leda till problem med överbelastning av vissa trafikstråk i och kring planområdet. Det bedöms uppstå problem med kapacitet och framkomlighet i anslutning till resecentrum. Eftersom inga satsningar görs för att förbättra framkomlighet och tillgänglighet för cyklister kan det leda till att hålla tillbaka ökningen av antalet resor som görs med cykel. Dessa faktorer bedöms sammantaget medföra stora negativa konsekvenser ur ett trafikperspektiv, eftersom det bedöms kunna få effekt även på kommunal och regional nivå.

Konsekvenser vid planförslaget

Trafikstruktur och trafiksträng

Den trafikmodell som har använts för att beräkna flöden är inte anpassad enbart till planområdet, utan tar hänsyn till utbyggnad i hela staden. Det inkluderar t.ex. Östra Hamnen och Centrala Mälarstranden, och även stadens ytterområden. Det går därför inte att ur trafikanalysen (Sweco, 2012) skilja ut flödeseffekter som uppstår enbart till följd av den fördjupade översiktsplanen och den utbyggnad som planeras vid Stationsområdet. Något renodlat alternativ som motsvarar planförslaget finns inte representerat i

analysen. Ett antal slutsatser kan ändå dras om de konsekvenser som planförslaget kan ge upphov till. En av de viktigaste slutsatserna är att ett scenario med kombinerade åtgärder för cykeltrafik, busstrafik och biltrafik ger bättre effekt på minskning av bilresor än om åtgärderna tillämpas var för sig. Bäst effekt kan, enligt analysen, förväntas i centrala lägen. Det bedöms därför finnas goda förutsättningar för att planerade åtgärder ska ge resultat inom planområdet. För att göra det mer attraktivt att välja exempelvis buss framför bil krävs att restiden är kort. För att åstadkomma detta behövs kraftfulla åtgärder. Det kan t.ex. vara i form av prioritering av busstrafik framför biltrafik, längs vägar där det uppstår framkomlighetsproblem vid rusningstrafik.

Den trend som modellen utgår från är ett ökat kollektivresande med mindre andel biltrafik. I planförslaget kommer biltrafiken att öka jämfört med nuläget, men jämfört med nollalternativet (som utgår från dagens resvanor) kommer trafikflödena generellt sett att vara mindre. Skillnaden i planförslaget är att man leder om trafiken för att skapa nya flöden. Detta medför att tillgängligheten till resecentrum kommer att upplevas vara mer tvåsidig.

En vision i ÖP 2026 är att 500 lägenheter ska tillkomma i planområdet fram till 2026. Hur många bostäder som faktiskt kan få plats inom området styrs till stor del av rådande skyddsavstånd till följd av befintliga verksamheter. En del verksamheter behöver omlokaliseras, eller andra åtgärder vidtas för att kunna minska skyddsavstånden. Diskussioner förs angående omlokalisering av betongfabriken Färdig Betong och eventuellt Lantmännens siloverksamhet. Avseende avloppsreningsverket diskuteras åtgärder för att minska luktstörningar och därigenom möjliggöra en minskning

av luktzonen till 100 meter eller mindre. Det är i dagsläget svårt att bedöma hur mycket trafik som kan komma att alstras till följd av ökat antal bostäder inom området. I trafikanalysen uppskattas att de planerade arbetsplatserna och bostäderna ger upphov till totalt 6 000 trafikrörelser per dag.

Med tanke på det attraktiva läget i förhållande till resecentrum torde alstringen för de bostäder som byggs vara lägre än för bostäder som tillkommer i perifera lägen. Tillämpning av en reducerad parkeringsnorm kan också bidra till att sänka alstringen från arbetsplatserna. I analysen pekas dock på det faktum att det krävs en medveten satsning för att tillämpning av reducerad parkeringsnorm ska ge önskad effekt.

Den verkliga trafikallsträng som planförslaget kan ge upphov till beror dels på hur många bostäder som faktiskt byggs. Som nämnts finns i dagsläget begränsningar i form av verksamheter med skyddsavstånd. Det bedöms dock rimligt att anta att det centrala läget ger bästa tänkbara förutsättningar för resor med kollektivtrafik, cykel eller till fots. Det gäller särskilt med tanke på de planerade åtgärderna för att främja alternativ till bilresor.

Västerås stad arbetar för närvarande med en ny trafikplan. Den kommer att bli mer strategisk i sin utformning än den gällande trafikplanen, som utgör en del av ÖP 54. Planförslagets möjlighet till att uppfylla mål i den kommande trafikplanen går inte att bedöma i nuläget.

Tillgänglighet och framkomlighet

Huvudsyftet med planförslaget är att bygga bort de barriärer som spårområdet och omgivande strukturer innebär för framkomligheten till och inom planområdet. Tillgängligheten till resecentrum kommer

att förbättras jämfört med idag, med prioritet för cyklister, gående och kollektivresenärer. På två ställen öppnas det upp för passage med cykel i nära anslutning till resecentrum. Förslaget innehåller ett utbyggt serviceutbud i anslutning till stationsbyggnaden och en mer välkomnande gestaltning för cyklande och gående. Det bedöms kunna bidra till att människor väljer att söka sig till och uppehålla sig i området. Detta bedöms medverka till att göra Stationsområdet till en knutpunkt i högre grad än idag.

Den förändrade utformningen av resecentrum bedöms medföra positiva konsekvenser för tillgängligheten och framkomligheten för tågresenärer. En viktig bidragande faktor är satsningen på förbättrad ”infrastruktur” för resenärer i anslutning till resecentrum. Den förbättrade tillgängligheten för cyklister får även positiva konsekvenser för de som vill passera genom Stationsområdet, t.ex. boende vid Östra Hamnen eller Lillåudden. De nya passager som föreslås bidrar till att



Figur 6.2. Gångpassagen vid Hamngatan är en av de två befintliga passager under spårområdet inom Stationsområdet. I planförslaget föreslås fler nya gång- och cykelpassager.

minska upplevelsen av att spårområdet utgör en barriär som delar staden. Utformningen av passagen ner mot vattnet bedöms kunna bidra till att knyta samman Stationsområdet med Mälaren.

Förändringen av Kungsängsgatans trafikstruktur har analyserats av Sweco i PM daterat 2012-04-27. Det alternativ som har beskrivits ovan, där trafiken leds bakom silon, bedöms leda till att trafikflödet på Kungsängsgatans östra del minskar. På gatans västra del bedöms trafikflödet däremot öka. Anledningen till ökningen är bl.a. att trafikflödet i planområdet sprids ut för att förbättra tillgängligheten till resecentrum.

Planförslaget innebär att utrymmet för att hämta och lämna tåg- och bussresenärer med bil vid resecentrum kommer att förändras. Jämfört med nollalternativet kommer det att finnas mindre utrymme på resecentrums västra sida. Plats kommer liksom i nollalternativet även att finnas vid bussterminalens nordvästra del. Störst utrymme kommer att finnas på den södra sidan. De som kommer från stadens norra delar och som eventuellt inte får plats att stanna vid resecentrums norra sida, får istället köra via Hamngatan och hämta på den södra sidan. En förutsättning för att resenärer ska välja tåg istället för bil är att det upplevs som smidigt att hämta eller lämna vid resecentrum. Ifall möjligheterna för detta inte är goda så finns en risk att man istället väljer att ta bilen hela vägen, istället för tåg en del av sträckan.

Sammantaget är det svårt att bedöma vilken trafikökning som planförslaget i sig kommer att ge upphov till. Förutsättningarna bedöms vara mycket goda för att planförslaget ska bidra till att främja miljövänliga resalternativ. Förbättrad framkomlighet och tillgänglighet för cyklister och gående bedöms också bidra till detta. En annan följd är att spårområdets

barriäreffekt mildras. De positiva konsekvenser som uppstår bedöms inte vara begränsade till planområdet i sig. Dels bedöms det kunna avspelas i ett kommunalt perspektiv genom att fler av västeråsarna väljer att resa kollektivt eller med cykel inom staden. Konsekvenserna bedöms även kunna få regional betydelse, genom att förbättra förutsättningarna för kollektiva resor till destinationer utanför kommunen. Mot bakgrund av det bedöms planförslaget bidra till stora positiva konsekvenser avseende trafik och tillgänglighet.

Rekommendationer

Även om tillgängligheten prioriteras för cyklister, fotgängare och kollektivtrafikresenärer, så är det viktigt att tillgodose att möjligheterna för hämtning med bil inte försämras jämfört med nollalternativet. De förändrade möjligheterna för bilister att nå resecentrum behöver kommuniceras tydligt med skyltning.

6.2. Buller

Nollalternativet bedöms ge måttliga negativa konsekvenser ur bullersynpunkt. Det beror på att trafikbelastningen kommer att öka både på vägar och på järnväg. Planförslagets konsekvenser avseende buller går i detta skede bara att bedöma på en mycket översiktlig nivå. Fler utredningar kommer att göras i detaljplaneskedet. Konsekvenserna kommer att styras av den slutliga utformningen av trafikstruktur, kvarter och byggnader. Det förutsätts att riktvärden för buller kommer att följas vid nybyggnation av bostäder inom området.

Nuläge

Planområdet är idag svårt utsatt för trafikbuller. Detta är på grund av det centrala läget med närhet till järnvägen och ett hårt trafikerat vägnät. Bullerkartläggning som



Figur 6.3. Illustration över bullerkartläggning för vägtrafikbuller inom planområdet. Färgmarkeringarna motsvarar uppmätt buller 2 meter över mark, ju mörkare färg desto högre bullernivå. (Sweco Infrastructure AB)

har genomförts (WSP, 2011) visar att de områden som ligger direkt intill väg och järnväg utsätts för bullernivåer över gällande riktvärden (se Figur 6.3.). Observera dock att kartläggningen inte redovisar sammanvägt buller från väg och järnväg. En sådan kartläggning kommer sannolikt att göras inför kommande detaljplanering.

Söder om järnvägen finns verksamheter som bidrar med buller. Lantmännens spannmålsanläggning med

silos och foderpelletstillverkning påverkar genom buller från fläktar, torkar och transporter. Verksamhetens intensitet varierar över året och är som högst under augusti till oktober. Då bedrivs verksamhet dygnet runt. Verksamheten är anmälningspliktig enligt Miljöbalken. Transporter till och från anläggningen görs med lastbil. Skyddszonen kring anläggningen är 200 meter. Färdig Betong AB tillverkar betong och bidrar med buller från trafik vid transporter till och från anläggningen. Verksamheten är transportintensiv.

Buller förekommer även från hamnverksamheten, men inte i någon utsträckning som bedöms beröra tillkommande bostäder.

Konsekvenser vid nollalternativet

Till följd av den ökade trafiken kommer trafikbullret att öka vid nollalternativet. Det kommer att förstärka den problematik som illustreras i Figur 6.3. Inga åtgärder görs för att omfördela trafikflödena. Därför kan man anta att belastningen kommer att ha samma mönster som i nuläget, dvs. de gator som är hårdast trafikerade kommer att fortsätta att vara det. Trafikökning kommer också att omfatta tågtrafiken. Det bedöms sammanvägga måttliga negativa konsekvenser ur bullersynpunkt.

Konsekvenser vid planförslaget

Planförslagets konsekvenser för bullernivåer går i detta skede bara att bedöma på en mycket översiktlig nivå. Fler utredningar kommer att göras i detaljplaneskedet. Konsekvenserna kommer att styras av den slutliga utformningen av trafikstruktur, kvarter och byggnader.

Övergripande kan sägas att en stadsbyggnadsstrategi som innebär att staden förtätas i ett redan starkt bullerpåverkat område kan ge upphov till konflikter som rör bullerstörning. Detta kräver utredningar, överväganden och åtgärder för att minimera negativa konsekvenser för de boende. En lösning är att tillämpa avsteg från riktvärdena och att ”tyst sida” tillämpas. Det innebär att man kan acceptera att riktvärden för buller (utomhus vid fasad) överskrids. Det gäller så länge det finns en tyst sida där bullernivåerna är lägre än riktvärdet. På denna sida lokaliseras lämpligen sovrum och uteplats. Boverket har gett ut rekommendationer för när det kan finnas skäl att tillämpa avsteg. Verket anser att det kan komma i fråga ”i samband med komplettering av befintlig bebyggelse i centrala delar

av städer och större tätorter med bebyggelse av stadskaraktär, t.ex. ordnad kvartersstruktur och tätare bebyggelse vid knutpunkter längs kollektivtrafikstråken” (Boverket, 2004). Anledningen är att det kan finnas andra intressen som är viktiga att ta hänsyn till för att åstadkomma en god stadsutveckling i linje med uppsatta miljömål. Förtätning kring knutpunkter kan exempelvis bidra till att minska bilberoendet, vilket i sin tur får andra positiva miljöeffekter. Tillämpning av avsteg och tyst sida i planförslaget stämmer därmed väl överens med Boverkets rekommendationer.

En avsikt med planförslaget (och även ÖP 2026) är att minska Kungsängsgatans roll som genomfartsgata. Slutligt förslag till omdirigering av trafik är inte beslutat. Oavsett vilket alternativ som väljs bedöms det leda till att trafikflödet och andelen tung trafik på den östra delen av gatan minskar. Det kommer att få som konsekvens att bullernivån längs denna del blir lägre. På sikt syftar också förslaget (tillsammans med andra planeringsåtgärder i staden) till att öka andelen kollektivtrafik och cykeltrafik i förhållande till biltrafik.



Figur 6.4. Kungsängsgatan är en av de gator som utsätts mest för buller i Stationsområdet.

Det är emellertid svårt att i detta läge bedöma hur det påverkar trafikbullret totalt sett. Den trafikmodell som används utgår från en viss ökning av trafikflöden jämfört med nuläget. Järnvägen bidrar också till buller, och över tiden kommer trafikeringen av järnvägen att öka.

Rekommendationer

I den fortsatta planprocessen behöver sammanvägga buller från väg och järnväg bedömas mer i detalj. Konsekvenserna av den förändrade trafikstrukturen ska därefter utredas. I detta skede förutsätts att riktvärdena kan klaras vid ny bebyggelse eller att nödvändiga åtgärder vidtas för att säkerställa detta.

6.3. Risk

Nollalternativet skiljer sig inte nämnvärt från nuläget och bedöms från risksynpunkt medföra obetydliga konsekvenser. Sammantaget bedöms planförslaget medföra små negativa konsekvenser. Med avseende på avloppsreningsverket bedöms luktstörningar kunna minskas med hjälp av åtgärder som föreslås i luktutredningen. I utredningen konstateras att det är möjligt att uppnå luktfrihet på ett avstånd om 100 meter från anläggningen. Avseende risker med transport av farligt gods på järnväg så är planförslagets intention att ”avvägningar ska göras mellan hållbarhetsfördelarna med en stationsnära bebyggelse gentemot de risker och störningar som ett läge intill järnvägen innebär”. Rekommenderade skyddsavstånd eller skyddsåtgärder ska tillämpas och i ett normalfall bedöms inte riskerna vara höga. Däremot kan extrema händelser ge svåra följder vid stationsnära bebyggelse. Sannolikheten för att det ska inträffa är mycket låg, men behöver ändå beaktas. På ett avsnitt av Kungsängsgatan finns även risk för påverkan vid en översvämningssituation.

Nuläge

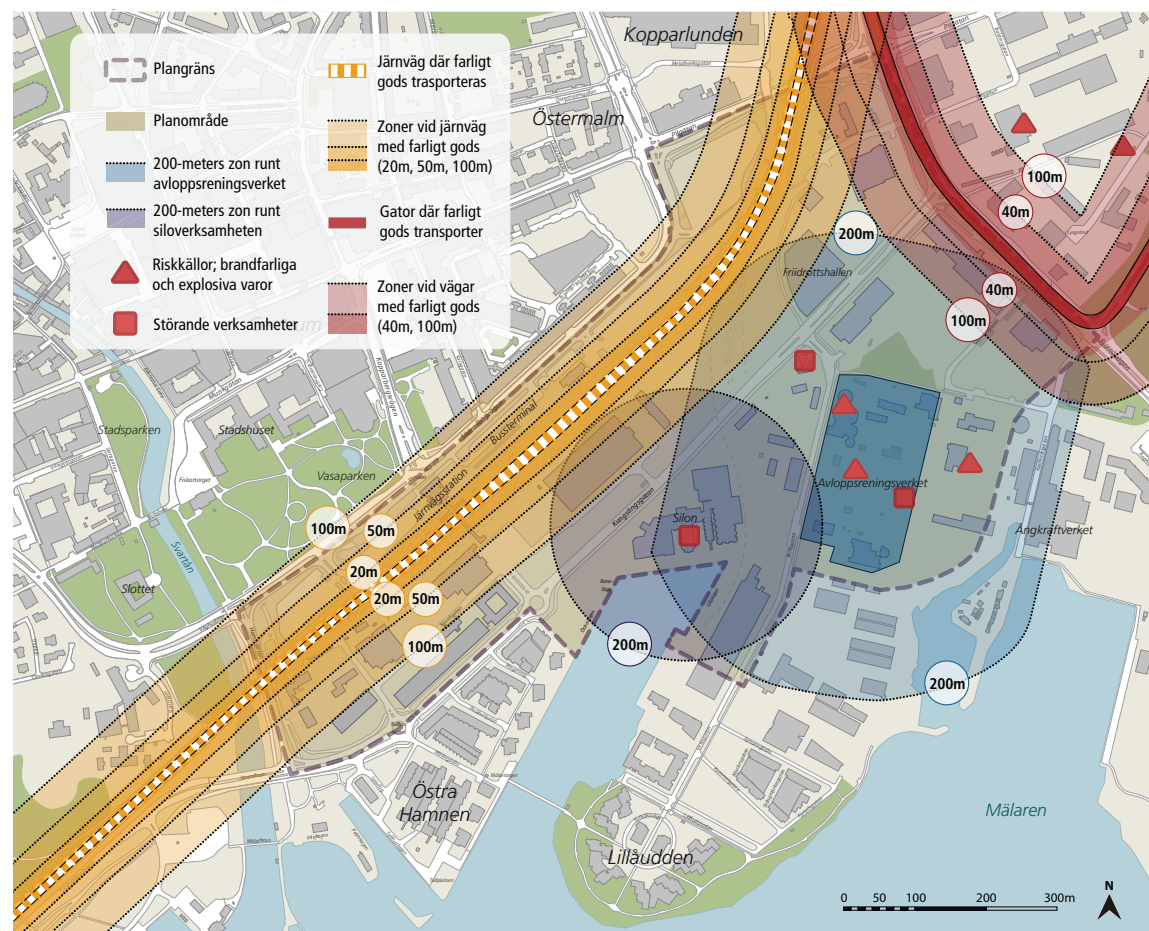
Verksamheter

Mälardalens Brand- och räddningsförbund (MBR) har gjort en riskinventering av verksamheter inom planområdet (MBR, 2011). Av den framgår bl.a. att det på vissa fastigheter hanteras brandfarliga varor i tillståndspliktiga mängder. Det finns också en biogasledning mellan Gasverket 1 och VAFAB. I figur 6.5. illustreras en översikt över riskkällor och tillhörande skyddsavstånd inom planområdet.

Farligt gods på väg och järnväg

Inom och i angränsning till planområdet finns risker vid transport av farligt gods. Det gäller både på järnväg och på väg. Björnövägen (sträckan Korsängsmotet-Mälärstrandsgatan) utgör anvisad sekundär transportled för farligt gods. Ny bebyggelse får inte uppföras inom ett område om 0-40 meter från vägen. Om bebyggelse planeras inom 40-100 meter från vägen ska en skyddsanalys upprättas (sk. skydds-analysområde). Syftet med analysen är att föreslå lämpliga skyddsåtgärder för varje specifikt projekt. Utanför detta område får bebyggelse uppföras utan att några särskilda åtgärder vidtas. Transporter av farligt gods på järnväg är genomgående och gör inte uppehåll vid resecentrum. Som riktlinje gäller att bebyggelse inom 100 meter från spårområdet ska utföras med extra skyddsåtgärder för att minimera risken för konsekvenser vid en olycka.

MBR har gjort en utredning som omfattar risker med transport av farligt gods på Mälärbanan i anslutning till Stationsområdet (MBR, 2012). I utredningen har beräkning gjorts av risknivåerna gällande individ- och samhällsrisk. Risker som uppstår med transporter av farligt gods på järnväg är främst förknippade med urspärning och transport av godset.



Figur 6.5. Skyddsavstånd till leder för farligt gods och identifierade riskkällor inom planområdet.

Utredningen visar att riskreducerande åtgärder måste vidtas för att den sammanlagda risknivån närmast järnvägen ska vara acceptabel. Generellt gäller att ett skyddsavstånd på 30 meter från spårområdet minskar riskerna kraftigt och att bebyggelse inom 100 meter från spårområdet ska utföras med extra skyddsnivå. I Figur 6.5. visas de skyddsavstånd som gäller för järnväg (gult) och väg (rött).

Avloppsreningsverket

Avloppsreningsverket vid Kungävsängen är idag endast delvis överbyggt. Det innebär att ett skyddsavstånd om 200 meter från fastighetsgränsen till närmaste bostäder ska beaktas. ÅF har på uppdrag av Mälarenergi genomfört en luktutredning vid reningsverket (ÅF, 2013). Luktstörningar från reningsverk kan normalt uppstå till följd av den kontinuerliga verksamheten. De kan också vara av tillfällig natur vid driftstörningar eller

då vissa arbeten utförs. I utredningen gjordes mätningar av luktemission från verket. Luktemission redovisas som luktenheter per kubikmeter. Luktnivån har i utredningen visats vara lägre än den förväntade nivån i relation till storleken på reningsverket. Däremot ges ett väsentligt tillskott av luktenheter då hänsyn tas till hanteringen av externt slam. Det finns inga vedertagna svenska riktvärden för vad som kan anses vara god luktmiljö eller acceptabla störningar. I utredningen används begreppet ”luktfrihet”. Med det avses en haltnivå under 0,5 luktenheter per kubikmeter under en minuts mätning.

Översvämning

Planområdet är beläget nära både Svartån och Mälaren och kan komma att påverkas i situationer som leder till översvämning.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), fick 2010 i uppdrag av regeringen att analysera och bedöma konsekvenserna av en översvämning i Mälaren för olika samhällssektorer. Uppdraget slutredovisades i februari 2012 (MSB, 2012). Av rapporten framgår att risken för översvämning i Mälaren idag är hög. Det beror på att tillrinningen kan vara högre än kapaciteten för att tappa vatten från Mälaren ut i Östersjön.

Rapporten konstaterar också att en översvämning på grund av höga nivåer i Mälaren troligtvis kommer att leda till stora problem vid tillrinnande vattendrag. Slutsatsen av rapporten är att det finns ett stort behov av en utbyggnad av Mälarens tappningskapacitet. En sådan utbyggnad planeras i samband med ombyggnaden av Slussen i Stockholm.

Av det webbaserade kartverktyg som har tagits fram tillsammans med rapporten (gisapp.msb.se/Malaren_viewer/default.aspx) framgår att ett avsnitt

av Kungsängsgatan ligger relativt lågt och att det kan komma att översvämmas vid vattennivåer 1,7-1,8 meter över normal vattenstånd.

Riktlinjer enligt ÖP 54 (och Västerås 2026) anger att ny bebyggelse ska konstrueras 1,5 meter över normalt vattenstånd, för att minimera risken för översvämning.

Konsekvenser vid nollalternativet

Nollalternativet bedöms inte skilja sig från nuläget i någon större omfattning. Eventuellt kan ytterligare störande verksamheter tillkomma inom planområdet. Det bedöms dock inte medföra att skyddsavstånd till närmaste bostäder inte kan hållas. I nollalternativet kommer inga bostäder att tillkomma inom planområdet. Verksamheter som inte håller nödvändigt avstånd till befintliga bostäder bedöms inte komma att tillåtas.

Konsekvenser vid planförslaget

Verksamheter

Generellt bedöms planförslaget komma att medföra förändringar eller omlokalisering av befintliga



Figur 6.6. "Färdig betong" är en av sådana verksamheter som begränsar markanvändning av sin närmaste omgivning.

miljöfarliga verksamheter. Detta kommer att utföras där det är lämpligt och genomförbart. Syftet är att möjliggöra byggnation av bostäder i så stor utsträckning som möjligt. I samband med detta kommer skyddsavstånd att utredas, liksom möjligheter för lösningar där verksamheterna kan anpassas eller flyttas för att uppfylla de krav som ställs om skyddsavstånd. MBR rekommenderar i sitt sakkunnigutlåtande att det görs en riskutredning avseende de riskkällor som identifierats i riskinventeringen. Syftet med denna är att utreda om de verksamheter som ingår i planförslaget är lämpliga, och föreslå eventuella åtgärder för att reducera risker.

Farligt gods på väg och järnväg

I MBR:s utredning anges tre olika vägledningarna för hur markanvändningen kan disponeras i närheten av järnvägen. Vägledningarna ska användas i detaljplaneringen för att avgöra om placering av bebyggelse är lämplig med hänsyn till riskerna från järnvägen. Vägledningarna öppnar för bland annat bostadsbebyggelse nära järnvägen, under förutsättning att en särskild utredning görs och att lämpliga åtgärder vidtas för att minimera



Figur 6.7. På Björnövågen transporteras farligt gods.

riskan. Närmare detaljer kring planeringen av markanvändningen kommer att framkomma vid den fortsatta detaljplaneringen. I planförslaget anges att avvägningar ska göras mellan hållbarhetsfördelarna med en stationsnära bebyggelse gentemot de risker och störningar som ett läge intill järnvägen innebär. Det förutsätts i detta sammanhang att riktlinjer för nybyggnation följs. Det innebär att nödvändiga utredningar genomförs, och att lämpliga åtgärder vidtas enligt MBR:s vägledning. Extrema händelser kan dock inte uteslutas. Vid stationsnära bebyggelse är risken större för att detta ger svåra följder. Sannolikheten är mycket låg för att det ska inträffa, men det behöver ändå beaktas i den sammanlagda konsekvensbedömningen. Beträffande risker vid transport av farligt gods på järnväg bedöms planförslaget därför medföra små negativa konsekvenser.

Avloppsreningsverket

Målet i planförslaget är att planlägga för bostäder så nära reningsverket som möjligt. Planförslaget innebär att det planläggs för bostäder på ett avstånd om 100 meter från reningsverket. För att det ska vara möjligt att



Figur 6.8. Skydszoner runt avloppsreningsverket begränsar markanvändningen i verksamhetens närmaste omgivning.

minska avståndet jämfört med idag krävs att åtgärder vidtas för att minska luktstörningar från anläggningen. I luktutredningen konstateras att det är möjligt att uppnå luktfrihet på ett avstånd om 100 meter. Det innebär att åtgärder vidtas enligt Scenario 4 i utredningen. Det innebär att utsläpp minskas från de steg i slamhanteringen som orsakar störst luktstörningar, och att skorstenen höjs från nuvarande 17,5 meter till 50 meter. En annan möjlighet är att verket flyttas. Detta kan dock bli aktuellt först efter år 2026. Det alternativet omfattas därför inte av bedömningen i denna MKB.

Mot bakgrund av slutsatserna i luktutredningen, bedöms planförslaget inte medföra några negativa konsekvenser avseende störningar eller hälsorisker. Det gäller under förutsättning att de åtgärder som föreslås i utredningen också genomförs, så att luktfrihet uppnås på ett avstånd om 100 meter från anläggningen.

Översvämning

Riktlinjer för ny bebyggelse kommer att följas, vilket bedöms medföra att översvämning vid höga vattenflöden kan undvikas. Det kan dock bli aktuellt med konstruktioner under marknivå inom planområdet. Det gäller t.ex. de två nya passagerna för cykel- och gångtrafik under järnvägen. Det är viktigt att se till att större vattenmängder kan avledas och inte belastar tunnlarna, som då kan bli oframkomliga. Det framgår inte av planen ifall det kommer att finnas andra bebyggelsestrukturer i anslutning till passagerna som ligger under nivån för riktlinjerna. Om detta blir aktuellt behöver det utredas hur eventuella negativa konsekvenser vid höga flöden hanteras så att översvämning undviks.

De delar av Kungsängsgatan som ligger lågt kan komma att påverkas vid en översvämningssituation. Skulle detta inträffa kan konsekvenserna bli mer omfattande vid

planförslaget än vid nollalternativet. Det beror på att planförslaget innebär att området bebyggs och utvecklas för fler människor. Detta bedöms kunna medföra små negativa konsekvenser.

6.4. Luft, klimat och energi

Nollalternativet bedöms medföra måttliga negativa konsekvenser, eftersom det leder till en väsentlig trafikökning. SmartKoll-projektet bidrar dock i positiv riktning. Däremot görs inga förbättringar av cykelvägnätet. Planförslaget bedöms sammantaget medföra små positiva konsekvenser. Det beror på att förutsättningarna bedöms vara goda för att främja mer miljövänliga resesätt. Detta gäller trots att planförslaget förväntas leda till en trafikökning. Ökningen är mindre än nollalternativet och åtgärderna för att underlätta alternativ till biltrafik bedöms ge goda förutsättningar.

Nuläge

I Västerås är luftkvaliteten förhållandevis god. Stadens geografiska läge ger förutsättningar för bra luftgenomströmning (Västerås stad, 2012b). Planområdet är i dagsläget relativt glest bebyggt. Det gäller särskilt i den norra och västra delen. Det medför att föroreningar lätt kan ventileras bort.

Den största källan till luftföroreningar i staden är trafik. I och kring stationsområdet finns gator som är hårt trafikerade. Miljökvalitetsnormer för utomhusluft återfinns i Luftkvalitetsförordningen (2010:477). Mätningar och beräkningar som har utförts (Västerås stad, 2012b) visar att inga miljökvalitetsnormer överskrids för vare sig PM10, kvävedioxid, kväveoxid eller svaveldioxid.

När det gäller utsläpp av växthusgaser står energiförsörjningen för den största delen, följd av

transport- och jordbrukssektorn. I Västerås är utsläppen per invånare högre än det nationella genomsnittet. Det beror på att Västerås har högre utsläpp från energisektorn än Sverige som helhet. Kraftvärmeverket producerar el och fjärrvärme som även används i övriga landet. Förhållandet för Västerås i stort bedöms gälla också för Stationsområdet.

Konsekvenser vid nollalternativet

Trafiken är den faktor som kommer att bidra mest till konsekvenser för luft och klimat. Vid nollalternativet antas biltrafiken komma att öka jämfört med nuläget. Enligt Swecos trafikanalys kan ökningen av antalet bilresor med dagens resvanor komma att bli upp mot 35%. Ökningen antas vara större i nollalternativet än i planförslaget. Det beror på att det inte i samma utsträckning vidtas åtgärder för att främja kollektivtrafik och resor med cykel och till fots. Genomförandet av SmartKoll kommer att innebära ökad turtäthet vilket kan bidra positivt om det leder till ökat resande. För gående och cyklister förväntas inga förbättrande åtgärder. Framför allt för cyklande utgör spårområdets barriäreffekt ett hinder för en gynnsam utveckling av cykeltrafiken. Det är svårt att bedöma och kvantifiera den påverkan på luft och klimat som följer av den ökade trafiken i nollalternativet. Eftersom ingen förtätning planeras i nollalternativet kommer förutsättningarna för luftgenomströmning inte att försämrats, vilket är positivt för möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormer för luft. Nollalternativet bedöms sammantaget medföra måttliga negativa konsekvenser.

Konsekvenser vid planförslaget

Ökningen av biltrafik vid planförslaget är den faktor som bedöms beröra luft och klimat i störst utsträckning. Ökningen bedöms vara mindre än vid nollalternativet. Planförslaget ger bättre förutsättningar

än nollalternativet till ett mer miljövänligt resande. När det tillkommer bostäder inom Stationsområdet kommer fler invånare att få närmare till resecentrum. Det kommer att ge ett förbättrat underlag för kollektivtrafik. Områdets fördelaktiga läge bedöms göra det mycket attraktivt att använda alternativ till bilen, både för resor inom staden och på längre håll. Planerna på att minska spårområdets barriäreffekt och förbättra tillgängligheten för cyklister och gående bedöms också vara centrala för att bidra till att fler väljer andra alternativ än bilen.

Det bedöms vara ett rimligt antagande att det reella trafiktillskottet till följd av bostäderna kommer att vara lägre än schablonberäkningen på tre bilresor per lägenhet och dag, med tanke på de goda förutsättningarna för alternativa transportmedel. Antagande om ökade trafikmängder utifrån schablonberäkningar gäller dock bara på lokal nivå. I ett regionalt perspektiv behöver man väga in möjligheten



Figur 6.9. Satsning på busstrafiken är en av de viktigaste åtgärderna för att minska koldioxidutsläppen i området.

att de som flyttar till Stationsområdet kan komma från områden som ligger längre från centrum. Detta kan leda till att det totala bilberoendet ändå minskar. Det omvända är emellertid också tänkbart. Med tanke på planområdets centrala läge bedöms det dock inte vara lika troligt.

Det är svårt att bedöma huruvida planförslaget kommer att leda till ett överskridande av gällande miljö kvalitetsnormer för luft. Flera faktorer påverkar. Det höga trafikflödet är en viktig del, men även utformningen av bebyggelsen har stor inverkan. I den öppna och gles bebyggda miljö som Stationsområdet utgör idag, ventileras luftföroreningar lättare bort. Tät och hög bebyggelse gör att luftgenomströmningen försämras jämfört med nollalternativet.

Västerås stads principer för lågenergihus ska följas. Målsättningen är att planområdet ska anslutas till befintligt fjärrvärmenät.

Sammanfattningsvis bedöms planförslaget leda till en ökning av biltrafiken, åtminstone på ett lokalt plan. I ett större perspektiv är konsekvenserna svårare att förutsäga i detta stadium av planeringsprocessen. Planförslaget innehåller dock flera förutsättningar och planerade åtgärder som bedöms kunna medverka till att främja alternativa transportsätt och minska bilberoendet. Stationsområdets läge bidrar också till de goda förutsättningarna för kollektivtrafik och resor med cykel eller till fots. Sammantaget bedöms planförslaget därför medföra måttliga positiva konsekvenser.

Rekommendationer

I den fortsatta detaljplaneringen bör möjligheter till energismarta lösningar beaktas när det gäller teknisk försörjning till området. Det vore också positivt att på ett effektivt sätt ta tillvara ljus och värme i byggnader.

7. Påverkan på kulturmiljö och stadsbild

Planförslaget medför avsevärda förändringar i bebyggelsestrukturen. Detta bedöms medföra små negativa konsekvenser för kulturmiljön.

Konsekvenserna för områdets kulturhistoriska värden är svåra att bedöma i detta planeringsskede. Västmanlands läns museum har utfört en kulturhistorisk inventering av planområdet, som kommer att användas som hjälp vid den fortsatta planeringen. I inventeringen pekas kulturhistoriskt värdefulla byggnader och stråk ut. Vissa av dessa kommer att behöva rivras vid ett genomförande av planförslaget. Bevarande av byggnader går inte att säkra i en fördjupad översiktsplan. Dessa frågor kommer att behandlas i kommande detaljplanläggning eller bygglovhantering. Den nya stadsstrukturen har även positiva effekter, genom att många av dagens brister i stadsbilden rättas till och kulturmiljövärden i stadsbilden kan lyftas fram tydligare än idag.

Nuläge

Den nuvarande stadsbilden inom planområdet finns ingående beskriven i underlags-utredningen Stadsdelsanalys 3B (Västerås stad/Sweco) samt i planbeskrivningens avsnitt 6. Planeringsförutsättningar. I denna MKB ligger tonvikten på de stadsmiljöaspekter som har med kulturmiljön att göra, i enlighet med den avgränsning av MKB:n som gjorts (se avsnitt 2.3).

Västmanlands läns museum har, på uppdrag av Västerås stad, under 2012 utfört en kulturhistorisk inventering och värdering av Stationsområdet i Västerås, som utgör en bilaga till den fördjupade översiktsplanen och kommer att användas som hjälp vid framtagande av kommande detaljplaner. Inom planområdet finns ett stort antal kulturhistoriskt värdefulla byggnader samt några kulturhistoriskt viktiga stråk, som redovisas i planförslaget. Se figur 7.7. samt tabeller på sidor 27, 28 och 29 i avsnitt ”Konsekvenser vid planförslaget”.

Stadsbilden inom planområdet är idag splittrad och upplevs, enligt stadsdelsanalysen, av många som tråkig och ödslig (Västerås stad/Sweco, 2011). Det gör att de kulturhistoriska värdena som dessa byggnader har kan vara svåra att uppfatta.

Länsstyrelsen har inför planarbetet, utöver dessa byggnader, även lyft fram det befintliga stationshusets karaktärsskapande värden samt att sikten mellan staden och Mälaren är viktig för stadsbilden. Stationsbyggnaden är från 1997, en inte helt trogen kopia av det gamla stationshuset från 1876. Delar av den gamla fasaden har använts i den nya byggnaden.

Planområdets östra del tangerar en fornlämning, Västerås stadslager (Västerås 232:1). Inga registrerade fornlämningar finns inom planområdet i övrigt, enligt Riksantikvarieämbetets register, där dock, enligt Länsstyrelsen, två lämningar (Västerås 1259 och Västerås 1260, fynd av fartyg) är registrerade på fel plats (Länsstyrelsen i Västmanlands län, 2011). Det kan finnas lämningar inom Sigurdsområdet från ett båtvarv som låg i detta område fram till 1700-talet. Planområdet angränsar till en kulturmiljö av riksintresse, Västerås stad. Översyn pågår av riksintresset inklusive dess avgränsning.

Konsekvenser vid nollalternativet

Nollalternativet innebär att nuvarande situation inom planområdet i stort sett behålls. I gällande detaljplaner finns outnyttjade byggrätter. Planerna medger högre och tätare bebyggelse än idag inom vissa delar av planområdet.

Gällande detaljplaner innehåller ett visst skydd för en del av de kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna inom planområdet. Flera kraftiga barriärer skiljer planområdet från stadskärnan och stadsbilden inom planområdet är

bitvis rörig, med obebyggda ”restytor”. Dessa svagheter består med nollalternativet. Nollalternativet innebär ingen påverkan på stationsbyggnaden eller på sikten mellan staden och Mälaren.

Konsekvenser vid planförslaget

De kulturhistoriskt värdefulla byggnader och stråk som tas upp i den kulturhistoriska inventeringen har inte markerats på något särskilt vis på planförslagets markanvändningskarta. I planförslaget anges att Västerås stad kommer att ta ställning till den kulturhistoriska inventeringens värdebedömningar och rekommendationer i arbetet med detaljplaner och bygglov. Planförslaget visar därmed en medvetenhet om planområdets kulturhistoriska värden. Frågan om bevarande lyfts dock inte i planförslaget. Bevarande av enskilda byggnader går heller inte att säkra i en fördjupad översiktsplan. I detaljplaneskedet kan däremot bevarande säkras genom planbestämmelser.

Av tabellen nedan framgår vad markanvändningskartan anger för respektive byggnad. De flesta av de kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna och stråken ligger inom områden som på markanvändningskartan anges som olika typer av stadsbebyggelse. Tre byggnader som tas upp i den kulturhistoriska inventeringen bedöms inte gå att bevara vid ett genomförande av planförslaget. Dessa ligger på ytor som anges som allmän plats, resecentrum respektive huvudgata. En av byggnaderna har klassats som kulturhistoriskt mycket värdefull och två som bebyggelse med karaktärsskapande värden. Av de fyra kulturhistoriskt värdefulla stråk som redovisas i den kulturhistoriska inventeringen bevaras två till sin funktion i planförslaget. Bevarandet är möjligt genom att de ligger på mark som redovisas som huvudgata eller lokalgata.

Benämning	Typ av byggnad, byggår	Planförslagets innebörd
<i>Kulturhistoriskt mycket värdefull bebyggelse</i>		
Gasugnen 3 (by 31)	Verkstad, 1930-tal.	Ligger inom område som på planförslagets markanvändningskarta redovisas som huvudgata. Bedöms därmed inte kunna bevaras om planförslaget genomförs.
Gasklockan 10 (by 58)	Verkstad, 1955 (nu kontor).	Ligger inom område som på planförslagets markanvändningskarta redovisas som "Stadsbebyggelse, funktionsblandad mark-användning". Frågan om ev. bevarande förs vidare till kommande planeringsskeden.
Samuel 1 (by 2)	Verkstad, 1944 (nu butik)	
Sigvald 1 (by 14)	Bostadshus, 1880 (nu kontor)	
Sigvald 3 (by 17)	Bostadshus, 1750-tal (nu kontor)	
Sigvald 4 (by 18)	Tullhus, 1880 (nu kontor)	
Sigvald 6 (by 19)	Mekanisk verkstad, 1880 (nu kontor)	
Sigvald 6 (by 20)	Magasin, 1940 (nu kontor)	
Sigurd 7 (by 11)	Magasin, 1880 (nu verkstad)	
Västerås 1:207 (by 67, 69, 70, 71, 72, 73, 74)	Silobyggnader, 1934-1972	
Västerås 1:207 (by 68)	Lager, 1950 (ej i bruk)	
Gasverket 1 (by 33)	Kontor reningsverket, 1940-tal	Ligger inom område som på planförslagets markanvändningskarta redovisas som "Avloppsreningsverket med möjlighet att utvecklas till stadsbebyggelse". Frågan om ev. bevarande förs vidare till kommande planeringsskeden.

Tabell 7.1. Byggnader med kulturhistoriskt värde enligt den kulturhistoriska inventeringen samt planförslagets innebörd för dessa.



Figur 7.1. Gasklockan 10



Figur 7.2. Sigvald 1



Figur 7.3. Samuel 1

Benämning	Typ av byggnad, byggår	Planförslagets innebörd
<i>Kulturhistoriskt eller miljömässigt värdefull bebyggelse</i>		
Gasugnen 1 (by 25)	Kontor, 1960-tal	Ligger inom område som på planförslagets markanvändningskarta redovisas som "Stadsbebyggelse, funktionsblandad markanvändning". Frågan om ev. bevarande förs vidare till kommande planeringsskeden.
Gasugnen 2 (by 32)	Betongfabrik, 1947	
Samuel 1 (by 1)	Kraftstation, 1880	
Sigurd 3 (by 4,)	Exportgodsmagasin, 1942	
Sigurd 3 (by 6)	Godsmagasin, 1954	
Sigurd 3 (by 8)	Gjuteri, 1948 (nu kontor)	
Sigurd 5 (by 10)	Kontor/offentlig förvaltning, 1990	
Ångpannan 9 (by 66)	Industribyggnad, 1970-tal (nu gymnastikhall)	
Gasverket 1 (by 37)	Reningsverk, 1960-tal	Ligger inom område som på planförslagets markanvändningskarta redovisas som "Avloppsreningsverket med möjlighet att utvecklas till stadsbebyggelse". Frågan om ev. bevarande förs vidare till kommande planeringsskeden.
Gasverket 1 (by 38)	Rötkammare, 1950	
Västerås 1:44 (by 54)	Verkstad, 1930-tal (nu kontor)	
<i>Bebyggelse med karaktärsskapande värden</i>		
Gasklockan 12 (by 80)	Kontor, före 1960	Ligger inom område som på planförslagets markanvändningskarta redovisas som huvudgata. Bedöms därmed inte kunna bevaras om planförslaget genomförs.
Sigurd 3 (by 7)	Förråd, 1930 (nu butik)	Ligger inom område som på planförslagets markanvändningskarta redovisas delvis som resecentrum, delvis som allmän plats. Bedöms därmed inte kunna bevaras om planförslaget genomförs."
Sigurd 3 (by 5)	Vaktkur, 1940-tal (nu kontor)	Ligger inom område som på planförslagets markanvändningskarta redovisas som "Stadsbebyggelse, funktionsblandad markanvändning". Frågan om ev. bevarande förs vidare till kommande planeringsskeden.
Sigurd 6 (by 23)	Mur, rest av magsinsbyggnad, 1880	
Ångpannan 12 (by 64)	Industri lokal, 1960-tal (nu gym)	
Västerås 1:144 (by 53)	Gasklocka, 1915 (nu lager)	Berörs inte direkt av planförslaget, men gränsar till planområdet.



Figur 7.4. Ångpannan 9



Figur 7.5. Ångpannan 12
(Foto: Västmanlands läns museum)



Figur 7.6. Sigurd 3

Benämning	Typ av byggnad, byggår	Planförslagets innebörd
<i>Kulturhistoriskt viktiga stråk</i>		
Stråk A i Kv Sigvald	Läge för järnvägsspår, numera borttaget. Stråket är idag förhållandevis otydligt, enligt den kulturhistoriska inventeringen	Stråk A har ingen särskild markering på planförslagets markanvändningskarta och ligger inom ett område som redovisas som "Stadsbebyggelse, funktionsblandad markanvändning".
Stråk B Sigurdsgatan	Läge för järnvägsspår, numera borttagna, men byggnadernas placering längs stråket berättar om platsens historia.	Stråk B bevaras, genom att det på planförslagets markanvändningskarta anges som lokalgata.
Stråk C Stickspår från järnvägen till silon	Bef. spår. Stråket är viktigt för förståelsen av platsens historia.	Stråk C har ingen särskild markering på planförslagets markanvändningskarta och ligger inom ett område som redovisas som "Stadsbebyggelse, funktionsblandad markanvändning".
Stråk D Kungsängsgatan	Visar på industrins utveckling.	Stråk D bevaras, genom att det på markanvändningskartan anges som huvudgata.

Tabell 7.2. Stråk med kulturhistoriskt värde enligt den kulturhistoriska inventeringen samt planförslagets innebörd för dessa.

Vad som sker med enskilda byggnader vid ett genomförande av planförslaget går inte att bedöma i detta planeringsskede. Utöver att byggnader kan komma att rivras kommer även de avsevärda förändringarna i planområdet att påverka bebyggelsestrukturen. Nya, höga byggnader och tätare bebyggelse innebär ändrade skalförhållanden. Det kan få befintliga byggnader att se mindre ut än idag. Detta kan innebära en viss förlust av miljöskapande värden. Det kan också, tillsammans med att bebyggelsen förtätas och får en annan karaktär in idag, göra det svårare att tolka kulturhistoriska spår och samband i stadsbilden. Dock är de kulturhistoriska spåren inte markant tydliga idag heller, då stora delar av planområdet utgörs av "restytter" som parkeringsplatser och obebyggda tomter.

Beträffande hittills okända fornlämningar, behov av arkeologiska undersökningar etc. anger planförslaget

att samråd ska hållas med Länsstyrelsen i enlighet med 2 kap. Kulturminneslagen inför exploatering i kvarteret Sigurd och kvarteret Samuel. Därmed finns förutsättningar för att säkra att kulturmiljövärden som kan komma till skada vid en utbyggnad enligt planförslaget undersöks och dokumenteras.

Länsstyrelsen har i ett yttrande under planarbetet lyft fram frågan om hur planförslaget påverkar sikten mellan staden och Mälarens vatten. I den stadsdelsanalys som legat till grund för planförslaget har befintliga siktlinjer i planområdet och dess närområde karterats. I planförslaget bevaras och kompletteras det befintliga gatunätet inom plan-området, vilket gör att även siktlinjer mot vattnet bevaras.

Planförslaget anger inget specifikt om den befintliga stationsbyggnaden. Hanteringen av denna kommer att

beslutas i vidare detaljplanering. Stationsbyggnaden kan komma att rivras eller byggas ut. Den är en modern kopia av en äldre byggnad, och denna förändring berör alltså snarare affektionsvärden än kulturhistoriska värden. Stationsbyggnaden tas inte upp som värdefull i den kulturhistoriska inventeringen.

Ett genomförande av planförslaget kommer kraftigt att förändra stadsbilden, så väl inom själva planområdet som sett från längre håll. Den fördjupade översiktsplanen inklusive underlagsutredningar ger exempel på hur planområdet kan komma att se ut i framtiden förutsatt att de visioner och gestaltungsprinciper som överenskommit under planarbetet följs. Den nya bebyggelse som planeras är tätare, till stora delar högre och har en mer stadsmässig karaktär än den befintliga bebyggelsen. Brister som idag finns i stadsbilden i form av barriärer och ödliga restytter avses rättas till. Se närmare beskrivning i planförslaget. I samband med detaljplanering ska ett mer detaljerat gestaltungsprogram upprättas. I planförslaget lyfts planområdets kulturhistoriska värden fram. Därigenom öppnar planförslaget möjligheter att tydligare än idag lyfta fram dessa värden i den nya stadsmiljö som skapas.

Rekommendationer

För att säkra bevarande av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse behövs planbestämmelser, vilket behöver beaktas i kommande detaljplanläggning.

En översyn pågår av riksintresset Västerås stad, som innefattar en översyn av såväl värdebeskrivning som avgränsning. Detta behöver beaktas i kommande detaljplanläggning.

8. Påverkan på naturmiljön

8.1. Föroreningar i mark- och grundvatten

Nollalternativet bedöms medföra måttliga negativa konsekvenser eftersom spridning av befintliga föroreningar kan fortgå som i nuläget. Ingen samlad åtgärd genomförs för att kartlägga och sanera området. Planförslaget bedöms medföra måttliga positiva konsekvenser, eftersom undersökning och sanering kommer att utföras på de fastigheter som ska utvecklas.

Nuläge

I dagsläget består Stationsområdet mestadels av lättare industrier, kontor och handel. Det har på flera fastigheter bedrivits verksamheter som kan ha orsakat föroreningsutsläpp till mark och grundvatten. Inom området har även funnits verkstäder, uppställningsplatser samt deponier som kan ha förorenat marken.

I en rapport från Sweco (Sweco, 2011) har föroreningsituationen inom Stationsområdet sammanställts. Variationen är stor med avseende på typ och mängd av föroreningar. I området finns förekomst av främst arsenik, bly och PAH. Vissa fastigheter är sanerade i samband med rivning och exploatering. En del andra fastigheter är undersökta, medan det för vissa helt saknas uppgifter om föroreningsituationen. Fastigheter inom Stationsområdet som är sanerade ned till Naturvårdsverkets riktvärden till mindre känslig markanvändning är Västerås 1:146, Samuel 2, Sigurd 6 och del av Västerås 5:1 (Sigurdsgatan 23). Det finns behov av ytterligare provtagningar i mark och vatten i delar av området (Sweco, 2011). Detta för att ge en helhetsbild av föroreningsituationen och ge viktiga fakta till en fördjupad miljö- och riskbedömning av hela området.

Konsekvenser vid nollalternativet

Vid nollalternativet bedöms de föroreningar som finns inom området i huvudsak att kvarstå. Det kan leda till spridning av föroreningar via grundvattnet. Enskilda fastigheter kan komma att saneras i samband med eventuell försäljning eller förändring av verksamhet. Befintliga verksamheter fortgår som i dagsläget. I byggnader inom området kan risker med flyktiga föroreningar föreligga, särskilt om grundkonstruktionen är av dålig kvalitet, exempelvis till följd av sprickor i konstruktionen. Föroreningsbelastningen till Mälaren bedöms, från planområdet, bli oförändrad vid nollalternativet. Nollalternativet bedöms medföra måttliga negativa konsekvenser eftersom spridning av befintliga föroreningar kan fortgå som i nuläget. Ingen samlad åtgärd genomförs för att kartlägga och sanera området.



Figur 8.1. Kvarteret Samuel 2 där Västerås tingsrätt byggdes är en av fastigheter som sanerades ned till Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig markanvändning.

Konsekvenser vid planförslaget

Planförslaget innebär att markarbeten kommer att utföras inom en stor del av området. De områden som är förorenade kommer att undersökas och saneras ner till Naturvårdsverkets riktlinjer för respektive markanvändning innan nybyggnation utförs. Detta bedöms medföra måttliga positiva konsekvenser, eftersom det minskar risken för att förekommande föroreningar sprids inom området och till Mälaren. Det minskar också risken för att människor som vistas inom planområdet exponeras för de flyktiga och/eller dammande föroreningar som i dagsläget förekommer. Det föreligger risk att ytligt grundvatten inom området är förorenat. Kompletterande undersökningar kan krävas av tillsynsmyndigheten även om markanvändningen inte ändras.

Utvecklingsprojektet ”Hållbar exploatering i förorenade områden” rekommenderar att markanvändningen bör planeras så att områden med flyktiga föroreningar nyttjas som öppna ytor. Områden med risk för direktexponering bör användas till byggnationer. På så vis minskas risken för exponering av föroreningar.

Vid genomförande av planförslaget bör dessa rekommendationer följas i den mån det är genomförbart. Det finns emellertid omständigheter inom det aktuella planområdet som kan vara begränsande. Exempelvis finns låsta strukturer i form av spår och teknisk försörjning.

Det är också många aspekter som ska samordnas från ett gestaltnings- och funktionsperspektiv. Det kan innebära att det i en sammanvägd bedömning inte är genomförbart att styra funktioner och markanvändning efter rådande föroreningsituation. I sådana fall kommer saneringen att medföra schaktning och masstransporter i en större omfattning än om rekommendationerna

för ”Hållbar exploatering i förorenade områden” hade kunnat följas till fullo.

Rekommendationer

Genomförande av planförslaget kommer medföra schaktarbeten och troligen omfattande läns-pumpning av schakter. Innan länshållningsvatten släpps till recipient ska riktvärden fastställas. Det måste också säkerställas att partiklar inte grumlar recipienten. Uppkomna schaktmassor ska hanteras på ett sådant sätt att det inte utgör någon risk för människors hälsa eller miljön. Förorenade massor ska omhändertas på godkänd mottagningsanläggning. Innan markarbeten vidtas ska saneringsanmälan upprättas som innefattar mätbara saneringsmål. Efter det att sanering utförts ska saneringsrapport upprättas och lämnas in till miljöförvaltningen.

Inom delar av stationsområdet kan marken komma att höjas och överlagras befintliga föroreningar. En möjlig åtgärd kan vara att efter riskbedömning placera ut ett skyddande skikt, till exempel ett geomembran, som skiljer gamla förorenade massor från nya rena massor.

Kända föroreningar, som lämnas kvar på platsen, ska förvaltas så att hänsyn tas till riskerna vid framtida ingrepp i området. Ett sätt är att skriva in i fastighetsboken att det förekommer föroreningar på fastigheten. Ett annat är att lägga en textilduk för att skilja mellan sanerade och osanerade jordmassor.

8.2. Dagvatten

Nollalternativet innebär fortsatt belastning med föroreningar som transporteras till Mälaren. Det bedöms medföra måttliga negativa konsekvenser. Planförslaget ger möjligheter att förbättra nuvarande dagvattensituation genom olika åtgärder. Det kan t.ex.

vara genom separation och förbättrade möjligheter till fördröjning och rening innan vattnet släpps till Mälaren. Detta kommer att utredas och hanteras i den vidare detaljplaneringen. Under förutsättning att åtgärder genomförs bedöms planförslaget komma att medföra måttligt positiva konsekvenser.

Nuläge

I nuläget finns inget lokalt omhändertagande av vattnet och heller ingen rening av dagvattnet. Stationsområdet ingår i ett större avrinningsområde som tar emot dagvatten från stora delar av Västerås tätort. Två större dagvattenledningar löper genom planområdet, med utlopp vid avloppsreningsverket respektive siloområdet.

Konsekvenser vid nollalternativet

Nollalternativet innebär att dagvattenhanteringen förblir densamma. Inga åtgärder sätts in för att rena dagvattnet i någon större omfattning än idag. Fortsatt belastning med föroreningar som transporteras till Mälaren bedöms medföra måttligt negativa konsekvenser.

Konsekvenser vid planförslaget

Västerås stad har låtit Sweco utreda förutsättningar för dagvattenhantering inom Stationsområdet (Sweco, 2013). I utredningen konstateras att den förändrade markanvändning som föreslås i planen medför förbättrad dagvattenkvalitet. Omvandling från industriområde till en ny stadsdel med resecentrum, bostäder och centrumbebyggelse ger lägre flöden och minskad föroreningsbelastning. Det ger också större möjligheter till lokal hantering. Inom t.ex. bostadsområden kan dagvattnet fördröjas och renas innan det släpps till dagvattennätet.

Målet med dagvattenhanteringen inom planområdet är att uppnå målen i vattenplanen och att bidra till att

uppnå miljö kvalitetsnormer för Mälaren. Ett annat mål är att använda vatten vid gestaltning av området (Sweco, 2013).

Avrinningen från planområdet kommer att minska till följd av minskad andel hårdgjorda ytor. Den förändrade markanvändningen, från industri till bostäder och centrumbebyggelse, medför minskad föroreningsbelastning

Dagvatten som infiltreras till förorenad mark sprider föroreningar inom området. Vid omvandling av området kommer sanering att genomföras på förorenade fastigheter. Det bedöms kunna minska risken för att föroreningar sprids till Mälaren.

Utredningen föreslår att dagvattenlösningar väljs och anpassas utifrån markanvändning. I utredningen presenteras systemlösningar för kvartermark, gaturum



Figur 8.2. Genomsläppliga ytor och vegetation kan hjälpa till att minska belastningen av dagvatten.

och trafikleder. Exempelvis finns ett större behov av rening när det gäller vägdragvatten. Inom planområdet finns flera större trafikleder. Enligt de prognoser som har gjorts beräknas trafiken komma att öka, och därmed även belastningen av föroreningar. Mot bakgrund av det som framkommit i utredningen bedöms planförslaget kunna medföra måttligt positiva konsekvenser. Ifall de föreslagna åtgärderna tillämpas i det vidare planarbetet bedöms mängden föroreningar som når Mälaren kunna minska jämfört med nollalternativet.

Utredningen finns tillgänglig i sin helhet på projektets webbsida <http://projekt3b.se/om-projektet/utredningar/> under namnet ”Dagvattenutredning för Stationsområdet (Sweco)”

Rekommendationer

Sweco har inga ytterligare rekommendationer utöver dem som presenteras i dagvattenutredningen.

8.3. Vegetation och naturmiljö

Nollalternativet bedöms medföra små positiva konsekvenser. I stort behålls nuläget, men en park anläggs vid hamnbassängen. Planförslaget bedöms medföra måttliga positiva konsekvenser. Det beror på att ett mindre antal små men högkvalitativa fickparker tillkommer. En annan anledning är att de olika grönstråken binds samman med trädalléer som förbättrar spridningsmöjligheter för fåglar och insekter. Ytterligare en positiv aspekt är att de gröna sambanden förstärks och tydliggörs för besökare, så att hela området får en mer välkomnande karaktär.

Nuläge

Planområdet innehåller inga grönområden av hög kvalitet. Trädalléer finns längs de större vägarna och en del planteringar invid parkeringsytor, längs gator och vid

rondeller. I omgivningen finns värdefulla grönmiljöer i form av Vasaparken och gångstråket längs Svartån.

Inom planområdet förekommer flertalet sk. friytor, som har tillkommit på grund av tidigare krav på utrymmen för olika trafikstrukturer. Dessa ytor är lågkvalitativa ur ett rekreativperspektiv på grund av t.ex. bullerstörningar och kan fungera som barriärer mellan områden.

Konsekvenser vid nollalternativet

I detaljplanen för Roro-läget (Dp 1714) anges läget för en ny park vid hamnbassängen. I övrigt planeras inga förändringar av grönstrukturen jämfört med nuläget. Vid nollalternativet kommer grönstrukturen inom området att till största delen fortsätta att vara sparsam och delvis utgöras av friytor. Nollalternativet bedöms innebära små positiva konsekvenser jämfört med nuläget, på grund av tillkomsten av parken. Parken bedöms i nollalternativet till största delen komma att gagna de boende i Östra Hamnen. Det beror på att parken i detta alternativ inte får samma roll som i planförslaget, där den fungerar som länk mellan Stationsområdet och Mälaren.

Konsekvenser vid planförslaget

I planförslaget kommer några nya grönområden att tillkomma i form av flera mindre parker. Placeringen av dessa kommer att beslutas i den fortsatta detaljplaneringen. Trädalléer kommer att användas för att knyta samman värdefulla grönstrukturer och skapa samband och rumskänsla. En annan funktion för trädalléerna är att bidra till orienterbarheten i området. I planförslaget nämns att gröna tak och gröna väggar ska användas för att ge karaktär åt gestaltningen. Dessa strukturer fyller även en funktion för omhändertagande av dagvatten. Omfattning och lokalisering av gröna tak

eller väggar specificeras inte i planen utan kommer att framgå av kommande detaljplaner.

I anslutning till planområdet finns två större grönområden med höga värden, Vasaparken och rekreativstråk längs Svartån. Inom planområdet planeras för mindre grönytor vars utformning ska bidra till upplevelsen av att platsen är trygg och trevlig att vistas i. Det är positivt att planförslaget siktar på att skapa högkvalitativa grönområden trots att de är av mindre storlek. Även små gröna områden med hög kvalitet och attraktionskraft kan bidra till att skapa utrymme för rekreation och ”gröna upplevelser”. Grönytor som bidrar till att binda ihop och bilda korridorer mellan större grönområden förbättrar spridnings-möjligheten för fåglar och insekter.

Med planförslagets övergripande mål om att förtäta och ge varierade funktioner till planområdets olika delar, kommer de nuvarande friytorna att ”byggas bort”. När dessa ytor inlemmas i en mer ordnad bebyggelse kommer det att leda till att de får en ökad rekreativ attraktivitet.

Rekommendationer

I samband med planering av grönytor bör man prioritera växter som har god förmåga att samlas upp partiklar i luften.

9. Sociala konsekvenser

9.1. Områdets identitet

Planförslaget innebär stora förändringar i stadsstrukturen i området. Ambitionen är att spara mycket av den äldre kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen i området samtidigt som nya byggnader och strukturer kommer till. Sammantaget bedöms förändringen medföra måttligt positiva konsekvenser för områdets identitet.

Nuläge

Områdets historia som före detta industriområde präglar hela Stationsområdet. Det finns flera äldre industribyggnader med en tydlig industriarkitektur. Storskaliga strukturer finns kvar och ger området en historisk identitet. Stationsområdet och angränsande kvarter innehåller flera identitetsskapande byggnader. Det finns både ny och äldre bebyggelse som ger staden en unik siluett.

Området kan upplevas som oplanerat. I vissa delar kan det uppfattas som öde då det finns större ytor utan någon funktion. Området inrymmer inga bostäder. Närheten till Mälaren är i stora delar av området otydlig för enskilda personer. Hamnverksamhet med lastning/lossning vid silokajen innebär att just detta områdes identitet är industriell verksamhet. Detta motverkar möjligheten för besökare att uppleva närheten till Mälaren.

Stationsområdet ligger perifert i förhållande till centrum. Befintlig utformning bidrar inte till att koppla samman de nya stadsdelarna Lillåudden och Östra Hamnen med centrum. Utformningen längs spåren, med ödetomter och baksidor, bedöms inte ge en tilltalande bild av Västerås som stad för resenärer. Detsamma gäller för utblicken mot norr där resenären ser busstationen och parkeringsplatser.

Konsekvenser vid nollalternativet

Nollalternativet innebär inte någon större förändring av områdets identitet. Området kommer troligtvis att fortsätta att utvecklas som ett verksamhetsområde med viss inblandning av kontor och service. Utvecklingen bedöms genomföras inom befintlig bebyggelse. Nybyggnation kan tillkomma utifrån gällande detaljplaner som reglerar markanvändningen. Detta innebär att nya industrier, kontor och parkeringsanläggningar kan tillkomma. Däremot tillåts inga nya bostäder. De tyngre och störande verksamheterna som finns i området blir kvar. Dessa påverkar närområdet och därmed vad som kan etableras där. Området kommer att förändras men den industriella karaktären behålls.



Figur 9.1. Kontrast mellan äldre och ny bebyggelse kan skapa dynamik inom Stationsområdet. (Toronto, Kanada)

Utemiljön kommer även framöver att upplevas som oplanerad och utan någon övergripande struktur. Miljön bidrar till att området kan upplevas som otryggt. Detta beror på att delar av området är mer eller mindre öde under vissa tider på dygnet. Barriärer kvarstår och bidrar till att området även framöver upplevs som isolerat och avskärmat från staden. Troligtvis kommer endast mindre tillfälliga insatser i strukturen och utformningen av miljön att göras. Något helhetsgrepp som förbättrar förhållandena inom Stationsområdet och dess anslutning till angränsande områden görs inte. Sammantaget bedöms nollalternativet inte ge några nämnvärda konsekvenser jämfört med nuläget.

Konsekvenser vid planförslaget

Översiktsplanens ambition är att spara mycket av den äldre kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen i området. Detta ger stora delar av området ett historiskt djup och viss karaktär då bebyggelsen kommer att spänna över en lång tidsperiod. Ifall flera av de äldre byggnaderna tillåts att rivas bedöms områdets industriella historia bli mindre tydlig. Risk finns också att området kommer att upplevas som homogent och händelsefattigt. Den nya stadsbebyggelsen kommer att påverka stadsbilden och områdets läsbarhet. Detta till följd av att nya byggnadsvolymer adderas till befintliga, att området förtätas och att strukturen förändras. Ifall den nya bebyggelsen ges en hög arkitektonisk kvalitet enligt gestaltningsprogrammets intentioner och innovativa funktioner finns möjlighet att profilera stadsdelen och öka dess ansedda värde. Under förutsättning att intrycket av områdets närhet till Mälaren förstärks bedöms planen bidra till att områdets attraktivitet höjs.

Befintliga byggnader, som bland annat siloanläggningen och ”Skatteskrapan”, utgör idag riktmärken i staden. Översiktsplanen ger möjlighet att komplettera

stadsdelen med fler karaktärsskapande byggnader, exempelvis det nya resecentrum. Det blir ett nytt landmärke och en nod. Det bedöms komma att förstärka befintliga och nya stråk och riktningar i stadsstrukturen. Utemiljön inom stadsdelen planeras att förbättras med nya platsbildningar och stråk med attraktiv utformning.

Sammantaget bedöms förändringen medföra måttligt positiva konsekvenser för områdets identitet.

9.2. Sammanhållande struktur

Nollalternativet bedöms innebära negativa konsekvenser för staden och regionen då befintligt resecentrum på sikt kommer att utgöra en flaskhals för tågtrafiken. Det går inte att bedöma hur stora dessa negativa konsekvenser kan komma att bli. Ett genomförande av planförslaget med nytt resecentrum bedöms medföra mycket stora positiva konsekvenser. Denna bedömning görs med hänsyn till resandet inom regionen. Den föreslagna utvecklingen av området bedöms ge måttliga positiva konsekvenser för staden i form av ökad tillgänglighet, förbättrade samband samt exploatering i ett attraktivt centralt läge.

Nuläge

Inom planområdet är Sigurdsgatan ett viktigt stråk som bedöms ha många positiva kvalitéer. Här finns bland annat hög verksamhetstäthet i "Skatteskrapan" och kvarteret Sigurd 3. I den centrala delen av området, utefter Kungsängsgatan och Verksgatan, finns flera tyngre industrier kvar. Dessa påverkar närmiljön genom olika störningar som begränsar markanvändningen intill anläggningarna. Under åren har förändringar skett i bebyggelsestrukturen. Flera byggnader och anläggningar har rivits. Detta har skapat ödsliga och storskaliga rum samt ytor som i dagsläget saknar funktion. Detta

bidrar till att området kan upplevas som otrivsamt och oplanerat. Området saknar uttalad grönstruktur.

För gående och cyklister är Stationsområdet endast sammankopplat i några få punkter med angränsande bostads-, verksamhets- och grönområden. Flera av passagerna i planområdet kan upplevas som otrygga. Gång- och cykelvägnätet inom stadsdelen är fragmenterat. Detta bidrar till att oskyddade trafikanter inte gärna rör sig inom eller genom området. Det riskerar också att bidra till att gångtrafikanter väljer sina egna vägar. Befintlig stationsbyggnad bidrar inte till att länka samman centrum, Stationsområdet och de nya bostadsområdena på den södra sidan. En anledning bedöms vara att befintlig glasgång ovan järnvägsspåren



Figur 9.2. Flera nya parker kommer att bidra till en sammanhållen struktur av området. (Göteborg, Sverige)

endast är till för gående. Utöver detta är den endast öppen under delar av dygnet. Den är inte klimatreglerad och kan upplevas som en trång och otrygg plats. Enligt utredning som utförts inom 3B-projektet uppfattas stationsbyggnaden av många resenärer som trång och med för få sittplatser (Trafikverket 2012).

De raka och breda gaturummen skapar hög framkomlighet för bilister inom och genom stadsdelen. Kungsängsgatan är en hårt trafikerad gata med få passagemöjligheter och bedöms vara en barriär för främst gående och cyklister. Även järnvägens sträckning genom staden är ett fysiskt hinder som delar miljöer och stadsdelar från varandra.

Konsekvenser vid nollalternativet

Stationsområdet kommer fortsättningsvis att utgöra ett arbetsplatsområde med ett brett utbud av olika verksamheter. Verksamhetstätheten kommer, liksom idag, att vara som högst i närheten av resecentrum och utefter Sigurdsgatan. Även i området längs med Björnövägen kommer verksamhetstätheten att vara hög. Här finns möjlighet för fler företag att etablera sig. Det bedöms finnas möjlighet att stadsdelen kan bli mer dynamisk och attrahera människor under en större del av dygnet. Kommunen behöver dock arbeta aktivt med att flytta de störande verksamheterna, eller vidta åtgärder för att minska störningarna. Ifall det inte görs är det inte lämpligt att uppföra bostäder i området.

Upplevelsen av Kungsängsgatan och järnvägen som barriärer kommer att finnas kvar i nollalternativet. Det planeras inte för åtgärder som bidrar till att minska trafikmängden på gatan. Några nya, förbättrade passager över eller under spårområdet kommer inte heller att anläggas. Bil kommer fortsättningsvis att vara ett mycket viktigt färdmedel då området inte omfattas av kollektivtrafik. Det finns brister i gång- och

cykelvägnätet såväl inom som till området. Eventuellt görs mindre åtgärder för att rätta till felande länkar.

Miljön mellan husen består i nollalternativet av öppna ytor utan tydlig funktion. Stråk och passager för oskyddade trafikanter upplevs som otrygga. Den nya parken vid Östra Kajen tillför området grönska och en ny vistelseyta. Den gröna strukturen och vistelseytor som platser, torg eller parker där människor möts och uppehåller sig bedöms ändå inte vara tillräcklig för att området ska upplevas som attraktivt.

Resecentrum kommer att vara en flaskhals i staden, men även för regionalt och nationellt kollektivtrafikresande. Stationshuset är för litet jämfört med mängden resenärer. Detta motverkar ett ökat attraktivt och effektivt kollektivtrafikresande. Sammantaget bedöms nollalternativet medföra negativa konsekvenser. Det är inte möjligt att bedöma hur stora konsekvenserna kan bli.

Konsekvenser vid planförslaget

Planförslaget eftersträvar en funktionsblandning i stadsdelen med både handel, service, verksamheter. Det omfattar också olika former av boende. En förutsättning för att kunna uppnå detta är att de störande verksamheterna omlokaliseras till annan plats i staden, eller att åtgärder vidtas för att minska störningarna.

Den förändrade gatustrukturen medför fler passager för gående och cyklister. Verksgatan planeras om och får en kurva. Sigurdsgatan omvandlas till gångfartsgata och Kungsängsgatan till en stadsgata. Syftet med dessa åtgärder är att skapa en trevligare gatumiljö där människor kan vistas. Den nya strukturen med ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät, passager och kollektivtrafik bidrar till en ökad tillgänglighet i och

till området. Strukturen bidrar också till att förbättra kontakten mellan kvarter och med angränsande stadsdelar. Den upplevda tillgängligheten av området för oskyddade trafikanter är i hög grad beroende av utformningen av passager och gaturum.

Upplevelsen av järnvägen som en barriär minskar genom fler passager som är öppna alla tider på dygnet och med fler vägmöjligheter mellan centrum och de södra stadsdelarna för gående och cyklister. Den upplevda närheten mellan olika delar av staden bedöms komma att öka.

Området kommer vara tillgängligt för bilister men framkomligheten kommer, jämfört med nuläget, att vara sämre.

Det föreslagna resecentrum bedöms komma att underlätta resandet för både pendlare och övriga resenärer. Kontakten mellan centrum och de södra stadsdelarna förbättras. Ett nytt resecentrum med bättre kapacitet, fler bekvämligheter och generell högre standard bedöms uppmuntra fler till att resa kollektivt. Dessa förbättringar bedöms medföra mycket stora positiva konsekvenser eftersom det påverkar resenärer ur ett regionalt perspektiv.

Den gröna strukturen med torg, parker och ytor för rekreation utökas och knyts samman med gröna ytor och stråk i angränsande kvarter. Mälaren lyfts fram i stadsbilden. Dessa förändringar bedöms medföra måttliga positiva konsekvenser.

9.3. Samspel

Planförslaget bedöms innebära måttliga positiva konsekvenser för samspelet i stadsdelen. Detta beror på att planförslaget innehåller en ny stadsstruktur med tydliga gaturum, stråk och platser. Ambitionen

med en funktionsblandad stadsdel där befintliga verksamheter kan vara kvar är också en bidragande faktor. Nollalternativet bedöms medföra små negativa konsekvenser. Dagens utformning motverkar en naturlig rörelse mellan centrum och de södra stadsdelarna för oskyddade trafikanter. Det är ingen nämnvärd skillnad i konsekvenserna mellan nuläge och nollalternativ.

Nuläge

Gaturummens utformning med breda och raka gator, delvis utan trottoarer, signalerar att bilisterna är prioriterade i området. Få passager och höga hastigheter gör det svårt för gående och cyklister att röra sig i området och att korsa gator. Avsaknaden av tydliga stråk och platser gör området otillgängligt och mindre orienterbart. Stadsdelen saknar sittplatser, naturliga mötesplatser, attraktiva stråk och vistelseytor där människor väljer att vistas. De målpunkter som finns i området och som lockar människor dit utgörs av sällanköpshandel, föreningar och idrottsverksamhet. Målpunkterna är utspridda inom området. Handeln är traditionellt sett den målpunkt som lockar olik sinnade människor.

Planområdet inrymmer flera olika gymnasieskolor. Lokaliseringen är strategiskt bra då många ungdomar pendlar till skolan från kringliggande orter och kommuner. Utemiljön i området bedöms inte inbjuda till aktivitet och rörelse.

Befintligt resecentrum vänder sig primärt mot centrum. Resecentrum har en tydlig baksida utan välkomnande utformning. Det finns dock goda möjligheter att angöra anläggningen från både norra och södra sidan. Resecentrums utformning och innehåll bidrar inte till att människor söker sig till och uppehåller sig vid eller på stationen. Stationen är inte en naturlig mötesplats

i staden eller en intressant plats att besöka. Den utgör endast en kommunikationspunkt.

Konsekvenser vid nollalternativet

Stadsdelen kommer i nollalternativet att utgöra en egen enhet som inte är integrerad med övriga staden. Få människor bedöms söka sig till stadsdelen såvida de inte har en specifik målpunkt i området. Miljön mellan husen utgörs huvudsakligen av kör- och parkeringsytor. De bidrar inte till att människor uppehåller sig i området för att umgås eller för att betrakta andra människor. Möjligheten till spontana möten och interaktion bedöms därför som mycket liten. Avsaknad av tydliga och sammanhängande stråk, torg, parker och platsbildningar samt kollektivtrafikförbindelse inom planområdet försvårar för stora grupper med människor att använda området och den service som finns där. Tillgängligheten till resecentrum är dock för de flesta mycket god. Eftersom den övergripande strukturen förväntas kvarstå kommer oskyddade trafikanter även fortsättningsvis att främst röra sig i ytterkanten av planområdet såvida inte en särskild målpunkt lockar. Sammantaget bedöms nollalternativet inte medföra några nämnvärda konsekvenser jämfört med nuläget.

Konsekvenser vid planförslaget

Den föreslagna utformningen av resecentrum och dess utemiljö gör att resecentrum inte enbart kommer vara en kommunikationspunkt utan även en attraktiv mötesplats. Resecentrum planeras för att skapa bra logistik, god orienterbarhet och god tillgänglighet för resenären.

Planförslaget medför en ny stadsstruktur. Det som eftersträvas är en kvartersstad med tydliga gaturum, stråk och platsbildningar. Detta bedöms öka orienterbarheten då nya och förbättrade stråk, torg,

platser och parker tillförs. Fler människor, både unga och gamla, kommer att vistas i området. Det kommer också att medföra större genomströmning av människor genom planområdet. Detta bedöms bidra till ökad upplevd trygghet, möjlighet till nya möten och till ett ökat underlag för service och verksamheter. Utformning och placering av offentliga platser är dock avgörande för hur de bidrar till att skapa kontakt mellan människor som bor eller vistas i området.

För området är det mycket viktigt att befintliga verksamheter kan vara kvar samtidigt som nya etableras. Den störande industrin bedöms i vissa fall motverka detta. En blandning av nya och äldre byggnader kan skapa en mångfald bland verksamheter och service i området. Detta bedöms ge ett stort mervärde. Sammantaget bedöms planförslaget medföra måttliga positiva konsekvenser för samspelet i stadsdelen.



Figur 9.3. Mindre parker och lekytor kommer att ingå i tät stadsbebyggelse i kvartersform. (Karlstad, Sverige).

9.4. Vardagsliv

Ökad framkomlighet för gående och cyklister samt att stadsdelen försörjs med kollektivtrafik är positivt för både verksamheter och boende i området. Hur funktionsblandningen kommer att se ut och hur mycket bostäder som kan tillskapas är i detta läge svårt att bedöma. Sammantaget bedöms planförslaget ge små positiva konsekvenser med hänsyn till människors vardagsliv. I nollalternativet bedöms resecentrum få negativa konsekvenser för resenärer som använder kollektivtrafik. Detta beror på att bristerna i anläggningen troligtvis kommer att bli mer märkbara vid ett framtida ökat kollektivresande.

Nuläge

Området är huvudsakligen ett arbetsplatsområde med viss service. Här finns bland annat gymnasieskolor, restauranger, sällanköpshandel och idrottsverksamhet. Bostäder och dagligvaruhandel finns inte. Detsamma gäller förskolor och annan service som ofta finns i anslutning till bostaden. Gymnasieskolornas placering, med närhet till resecentrum, bedöms till stor del bero på närheten till bra kollektivtrafikförbindelse från angränsande kommuner. Många ungdomar pendlar in till skolan från angränsande kommuner. Det finns i nuläget inga platser att uppehålla sig på eller aktivera sig i för dessa ungdomar. Utemiljön bedöms inte bidra till möten eller att förbättra folkhälsan, genom rörelse i utemiljön.

Området är avskilt från centrum och närliggande stadsdelar till följd av barriärer som Kungsängsgatan, Björnövägen och järnvägen. Befintliga gång- och cykelförbindelser och passager bidrar inte till att binda samman området med kringliggande bostads-, verksamhets- och grönområden.

Stadsdelarna Munkängen, Östra Hamnen och Lillåudden är idag inte försörjda med kollektivtrafik. Gång- och cykelvägar är i delar fragmenterade. Bil bedöms därför vara förstahandsvalet för de som rör sig till och från planområdet.

Angöring med korttidsparkering för bilister till stationen, på norra sidan, är för liten med hänsyn till trafikmängden under tidpunkter när många resenärer ska till eller från området samtidigt. Tillgänglighet och framkomlighet på södra sidan är bättre. Antalet cykelparkeringsplatser nära entréer är för få. Stationen upplevs i dagsläget som trång med få sittplatser. Byggnaden är inte utformad för den stora mängd människor som strömmar genom och uppehåller sig i byggnaden.

Konsekvenser vid nollalternativet

Nollalternativet innebär att området även fortsättningsvis kommer upplevas som otillgängligt för många grupper. Utemiljön är inte utformad för vistelse och bidrar därför inte till att människor söker sig till området eller uppehåller sig där. Utformningen försvårar snarare för olika grupper att vistas eller ta sig genom området. Detta berör främst äldre, funktionshindrade och barnfamiljer.

Den fortsatta bristen på kollektivtrafik innebär att bilberoendet kvarstår, speciellt i angränsande bostadsområden. Området bedöms även fortsättningsvis vara isolerat från angränsande stadsdelar och utgör en barriär och hindrar ett effektivt och praktiskt vardagsliv för boende i angränsande kvarter. Ifall åtgärder görs i den befintliga strukturen kan en ökad rörlighet mellan områden uppnås. Befintliga attraktiva stråk (exempelvis längs med Svartån) och parker som omgärdar området kommer fortsättningsvis att ha en stark attraktionskraft och fylla en viktig

funktion. Området har potential att fortsätta att utvecklas med fler verksamheter och ett större utbud av serviceföretag. Detta bedöms vara positivt för både stadsdelen och angränsande bostadsområden.

Ifall åtgärder genomförs för att minska luktspridningen från avloppsreningsverket blir miljön både inom stadsdelen och i angränsande stadsdelar bättre. Sammantaget bedöms nollalternativet medföra små negativa konsekvenser.

Konsekvenser vid planförslaget

Planförslaget innebär en utveckling av stadsdelen och en ökad funktionsblandning med bostäder och service. Målet är att stadsdelen ska upplevas som trygg och som levande under dygnets alla timmar. För att uppnå det måste en viss mängd bostäder tillskapas inom stadsdelen. Bostäder i närheten av resecentrum ökar möjligheten att bo, studera och arbeta i olika städer. Möjlighet finns att etablera skolor och förskolor i området om befolkningsunderlaget är tillräckligt eller om det finns en efterfrågan. En etablering av skola och barnomsorg nära stationen med utemiljö på innergård eller på tak kan underlätta vardagen för pendlare.

Det är viktigt att en mångfald av verksamheter och funktioner behålls och utvecklas ytterligare. Blir området för exklusivt finns risk att den mångfald som finns bland företag och föreningar kommer att minska till förmån för mer resursstarka verksamheter.

Att befintliga övergripande och interna gång- och cykelstråk förstärks och kompletteras bedöms underlätta och öka tillgängligheten inom och till området för oskyddade trafikanter. Området planeras att försörjas med en kollektivtrafiklinje. Planförslaget har ambitionen att boende i den framtida stadsdelen inte ska vara beroende av egen bil.

Nya målpunkter, platser, vistelseytor och viss närrecreation kommer att finnas inom stadsdelen. Med stöd av gestaltungsprogrammet finns möjlighet att komplettera den föreslagna gröna strukturen ytterligare med gröna gårdsmiljöer på tak och terrasser. Större parker och stadsdelsskogar kommer inte att anläggas utan dessa återfinns liksom i nuläget i angränsande stadsdelar.

Planförslaget bedöms innebära att befintliga målpunkter och besöksintensiva verksamheter behålls. Samtidigt skapas nya målpunkter och platser för möten och rekreation. Det bidrar till att skapa ett aktivt och attraktivt stadsliv för både invånarna i stadsdelen men även i staden i övrigt.

Sammantaget bedöms planförslaget ge små positiva konsekvenser med hänsyn till människors vardagsliv.







Figur 9.4. Inom Stationsområdet kommer det finnas ytor där barn kan tillbringa sin fritid (Valencia, Spanien).




10. Samlad bedömning





Den fördjupade översiktsplanen syftar till att skapa ett funktionellt resecentrum och att stärka sambanden mellan centrum och Mälaren. Förslaget innebär att de barriärer som finns i nuläget överbryggas. Det planeras för blandad bebyggelse i syfte att skapa mer levande kvarter i Stationsområdet, och åtgärder föreslås för att förbättra tillgängligheten för resenärer till fots och på cykel.

Bedömningen av miljökonsekvenser och de sociala konsekvenserna utgår från de underlagsutredningar och planhandlingar som har tagits fram under planprocessen. Bedömningen har utförts parallellt med planarbetet. I vissa fall kommer fler utredningar att göras under fortsatt detaljplanering. Detta kan komma att medföra att de bedömningar som berörs kan behöva revideras. I stort bedöms planförslaget medföra övervägande positiva konsekvenser avseende

de miljöaspekter som har bedömts. Vid bedömning av de sociala konsekvenserna har planförslaget bedömts innebära måttliga till stora positiva konsekvenser för staden medan kapacitetsförbättringen av resandeanläggningen medför mycket stora positiva konsekvenser då detta påverkar kollektivtrafikresandet både lokalt som regionalt. I avsnitt 4.4. på sida 15 finns tabell som förklarar bedömningskalan.

Miljöfaktor	Konsekvens	Bedömning
Trafik och tillgänglighet	<i>Stora positiva</i> 	Det är svårt att i nuläget bedöma vilken trafikökning som planförslaget i sig kommer att ge upphov till. Förutsättningarna bedöms dock vara mycket goda för att planförslaget ska bidra till att främja miljövänliga resalternativ. Det bedöms ge konsekvenser både i ett kommunalt och regionalt perspektiv. Förbättrad framkomlighet och tillgänglighet för cyklister och gående bedöms också bidra till detta. En annan följd är att spårområdets barriäreffekt mildras.
Buller	<i>Går ej att bedöma</i> 	I den fortsatta planprocessen behöver sammanvägt buller från väg och järnväg utredas mer i detalj, och konsekvenserna av den förändrade trafikstrukturen bedömas. Att förtäta staden i ett redan starkt bullerpåverkat område kan ge upphov till konflikter som rör bullerstörning. I detta skede förutsätts att riktvärdena kan klaras vid ny bebyggelse eller att nödvändiga åtgärder vidtas för att säkerställa detta.
Risk	<i>Små negativa</i> 	I planförslaget anges att avvägningar ska göras mellan hållbarhetsfördelarna med en stationsnära bebyggelse gentemot de risker och störningar som ett läge intill järnvägen innebär. Det förutsätts att riktlinjer följs, utredningar görs och åtgärder vidtas för att förhindra negativa konsekvenser. Extrema händelser kan dock inte uteslutas. Vid stationsnära bebyggelse är risken större för att detta ger svåra följder. Sannolikheten är dock mycket låg för att det ska inträffa. I luktutredningen konstateras att det är möjligt att uppnå luktfrihet på ett avstånd om 100 meter eller mindre från reningsverket. Delar av Kungsängsgatan kan komma att påverkas vid översvämning.
Luft, klimat och energi	<i>Små positiva</i> 	Förutsättningarna bedöms vara goda för att främja mer miljövänliga resesätt. Detta gäller trots att planförslaget förväntas leda till en trafikökning. Ökningen är mindre än nollalternativet och åtgärderna för att underlätta alternativ till biltrafik bedöms ge goda förutsättningar.

Miljöfaktor	Konsekvens	Bedömning
Kulturmiljö och stadsbild	<i>Små negativa</i> 	Planförslaget medför avsevärda förändringar i bebyggelsestrukturen. Konsekvenserna för kulturmiljövärdena är svåra att bedöma i detta planeringsskede. Bevarande av kulturhistoriska värden kan inte säkras i en fördjupad översiktsplan och planförslaget hänskjuter därför frågan till kommande planeringsskeden. Den förbättrade stadsstrukturen har även positiva effekter genom att kulturmiljövärden i stadsbilden kan lyftas fram tydligare än idag. Risk finns att planområdet inrymmer hittills okända fornlämningar. Planförslaget anger att samråd ska hållas med Länsstyrelsen om fornlämningsfrågorna i berörda kvarter.
Föroreningar i mark och grundvatten	<i>Måttliga positiva</i> 	Undersökning och sanering kommer att utföras på de fastigheter som ska utvecklas. Möjlighet finns till ett mer samlat grepp om kartläggning och åtgärder.
Dagvatten	<i>Måttliga positiva</i> 	Avrinningen från planområdet kommer att minska till följd av minskad andel hårdgjorda ytor. Den förändrade markanvändningen, från industri till bostäder och centrumbebyggelse, medför minskad föroreningsbelastning. Förutsättningar finns också för att förbättra nuvarande dagvattensituation genom t.ex. lokalt omhändertagande, fördröjning och rening innan vattnet släpps till Mälaren. Åtgärder i dagvattenutredningen syftar till att i den fortsatta planeringen bidra till att uppnå målen i Västerås stads vattenplan. Sanering minskar risken för att föroreningar sprids genom infiltration av dagvatten i förorenad mark.
Vegetation och naturmiljö	<i>Måttliga positiva</i> 	Ett antal mindre parker anläggs. Grönstråk binds samman med trädalléer. Gröna samband förstärks och tydliggörs.

Social faktor	Konsekvens	Bedömning
Områdets identitet	<i>Måttliga positiva</i> 	Strukturen i planförslaget medger att mycket av den befintliga bebyggelsen med kulturhistoriska värden kan bevaras samtidigt som området tillåts utvecklas. Det är dock först i samband med detaljplaner och bygglov som staden kommer ta ställning till de rekommendationer som kulturmiljöinventeringen innehåller. Arbetet med att upprätta ett gestaltungsprogram för området pågår på Stadsbyggnadskontoret. Programmet kommer vara tongivande för gestaltungsriktlinjer i kommande detaljplaner och inför bygglov. Gestaltungsprogrammet bidrar till att säkerställa en hög arkitektonisk nivå på den nya bebyggelsen i området.
Sammanhållande struktur	<i>Mycket stora positiva</i> 	Ett väl fungerande resecentrum är en nödvändighet för att klara ökade resandeströmmar i framtiden. Funktionen är viktigt både ur ett lokalt som ett regionalt och nationellt perspektiv och ett nytt resecentrum bedöms därför ha mycket stora positiva konsekvenser. Bra kommunikationer anses också öka en stads attraktionskraft som bostads- och arbetsplatsort vilket kan ge stora positiva effekter för Västerås som stad. Ambitionen att resecentrum ska vara en nod, en koppling i staden tillsammans med förbättrade stråk är ur lokal synpunkt mycket viktigt för att öka framkomlighet för oskyddade trafikanter.
Samspel	<i>Måttliga positiva</i> 	Planförslaget visar en övergripande struktur och innehåller generella riktlinjer för innehåll och utformning av nya offentliga platser. Ambitionen är hög men det är först i samband med upprättande av detaljplaner och avtal som den verkliga nivån på utformningen bestäms. Ett gestaltungsprogram håller på att utarbetas vilket är mycket positivt för planering av området.
Vardagsliv	<i>Små positiva</i> 	Möjligheten att skapa en funktionsblandad stadsdel med även bostäder kan genomföras först när befintliga störande verksamheter flyttats. Ur social aspekt är det mycket positivt om en blandad och integrerad stadsdel kan skapas där det finns utrymme för människor från olika grupper och i olika skeden i livet. Föreslagen stadsstruktur med ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter och för kollektivtrafikresenärer har stora positiva konsekvenser för klimatsmart resande och miljön i övrigt i form av minskade koldioxidutsläpp. Den övergripande strukturen innehåller områden för allmänna platser (torg och parker). För att säkerställa innehållet bör gestaltungsprogrammet innehålla information om vilka funktioner som önskas inom området samt nivån på utförandet.

11. Måluppfyllelse

Samtliga relevanta miljömål har utvärderats med hjälp av de antagna regionala preciseringarna av målen. De sociala målen har utvärderats utifrån respektive måls värdetext. Underlag för analysen är de konsekvensbedömningar som har gjorts i de föregående kapitlen. Analysen presenteras i tabellen nedan.

Bedömningen sammanfattas med figurer enligt följande:



Ja, förslaget bedöms bidra till att uppnå målet.








Förslaget varken bidrar till eller försämrar möjligheterna till att uppnå målet.



Nej, förslaget bedöms inte bidra till att uppnå målet.

Miljömål	Noll	Plan	Motivering
begränsad klimatpåverkan bara naturlig försurning ingen övergödning			Planförslaget kommer att ge upphov till en lokal trafikökning på grund av tillkommande bostäder och arbetsplatser inom Stationsområdet. Viss minskning förutspås på Kungsängsgatans östra del till följd av ändrad struktur för genomfartstrafik. I ett större perspektiv bedöms planen ge mycket bra förutsättningar för att främja cykling och kollektivt resande.
frisk luft			Planförslaget kommer att ge upphov till tätare bebyggelse närheten av hårt trafikerade vägar. Det kan leda till försämrad luftgenomströmning. Detta kan leda till ökade halter av de ämnen som omfattas av miljö kvalitetsnormer för luft.
god bebyggd miljö			Planförslaget innehåller åtgärder för att omvandla Stationsområdet till ett attraktivt område att vistas i. Parker tillkommer och gröna samband förstärks. Framkomlighet för cyklister och fotgängare prioriteras. Resecentrum planeras att utformas på ett mer funktionellt sätt än idag. Stationsområdet kommer att binda ihop stadens norra och södra del, och områdets barriäreffekt överbryggas. Förtätningen bidrar till att förbättra underlaget för kollektivtrafik. En kulturhistorisk inventering har tagits fram, som kommer att användas som hjälp i den fortsatta planeringen. Det finns en intention att bygga nära järnvägen och samtidigt säkert. Extrema händelser kan dock ge svåra följder vid stationsnära bebyggelse. I luktutredningen konstateras att det med åtgärder är möjligt att uppnå luktfrihet på ett avstånd om 100 meter eller mindre. En del av Kungsängsgatan kan påverkas vid översvämning.
levande sjöar och vattendrag grundvatten av god kvalitet			Avrinningen från planområdet kommer att minska till följd av minskad andel hårdgjorda ytor. Den förändrade markanvändningen, från industri till bostäder och centrumbebyggelse, medför minskad föroreningsbelastning. Planförslaget bedöms ge möjlighet till ett samlat grepp när det gäller undersökningar och sanering av förorenad mark inom området. De föroreningar som idag bidrar till spridning kommer att åtgärdas. Det minskar risken för att föroreningar sprids till grundvattnet och till Mälaren.
Transportpolitiska mål	Noll	Plan	Motivering
funktionsmålet			Planförslaget bedöms bidra till att uppfylla funktionsmålet genom att det förbättrar tillgänglighet för kollektiva resor. Ett nytt resecentrum bedöms också bidra till att kvalitet och användbarhet blir bättre jämfört med nollalternativet.
hänsynsmålet			Planförslaget bedöms bidra till att uppfylla hänsynsmålet genom att Stationsområdet utformas med hänsyn till säkerhet för trafikanterna samt genom att miljön i området utformas på bästa sätt.

Sociala mål	Noll	Plan	Motivering
 <p>Attraktiv regionstad</p>	→	➔	Förbättrad resandemiljö. I planförslaget byggs brister och kapacitetsproblem i resandeanläggningen bort. Ett attraktivt och väl fungerande resecentrum bidrar till att öka en stads konkurrens- och attraktionskraft. En stad/en region med bra kommunikationer är ofta mer attraktiv för nya företag att etablera sig i. Planförslaget möjliggör expansion centralt i jämte resecentrum.
 <p>Bostäder för alla</p>	→	➔	Området föreslås innehålla en blandning av bostäder och med olika upplåtelseformer. Nybyggnation innebär dock ofta höga kostnader/hyror vilket kan motverka intentionen att det ska finnas bostäder för alla inom stadsdelen. Nybyggnation kan bidra till en flyttkedja inom staden som bidrar till att billigare bostäder och lägenheter med lägre hyror frigörs i andra stadsdelar
 <p>Bygg staden inåt</p>	→	➔	Byggnation planeras i ett centralt och stationsnära läge. Mark som är idag har liten grad av nyttjande används för stadens expansion.
 <p>City – mötesplats för alla</p>	→	➔	Det planerade resecentrumet med utemiljö har även till syfte att förbättra samhörigheten och knyta samman de södra stadsdelarna med centrum. Stationen ligger dock fortfarande perifert i centrum och fler åtgärder krävs för att kontakten mellan resecentrum och city ska upplevas nära.
 <p>Kulturarv och utveckling i samklang</p>	→	➔	Ambitionen i planförslaget är att befintliga kulturhistoriska värden i form av stråk och byggnader ska bevaras samtidigt som området tillåts utvecklas till en ny attraktiv stadsdel. Planförslaget innebär förändringar i stadsbilden och stadsstrukturen vilket kommer att påverka upplevelsen av de kulturhistoriska värdena. En kulturmiljöinventering har utförts som kommer ligga till grund för ställningstaganden i kommande detaljplaner.

Sociala mål	Noll	Plan	Motivering
 <p>Enkelt att gå och cykla</p>	➔	➔	Befintliga övergripande och interna gång- och cykelstråk förstärks och kompletteras vilket underlättar och ökar tillgängligheten i och till området för oskyddade trafikanter.
 <p>Kollektivtrafiknätet som ryggrad</p>	➔	➔	Området planeras att försörjas med en kollektivtrafiklinje. Närheten till resecentrum underlättar kollektivt resande för både korta och långa resor.
 <p>Skapa funktionsblandade levande stadskvarter</p>	➔	➔	Planförslaget har en tydlig inriktning att stadsdelen ska utgöras av funktionsblandade och levande stadskvarter, det vill säga en variation av markanvändning och verksamheter. Bottenvåningar ska ges en användning och utformning som tillför gaturummet liv. Detta regleras/följs upp i kommande detaljplaner.
 <p>Bygga hållbart</p>	→	➔	Då området kommer att byggas ut under en lång period har ambitionen varit att åstadkomma en robust struktur som tål förändring över tid. Planförslaget drar upp riktlinjer för hanteringen av dagvatten, befintliga markföroreningar, byggnation i närhet av järnväg och väg med farligt gods samt ger förslag på åtgärder på avloppsreningsverket. Planförslaget innehåller en förbättrad struktur med ökad framkomlighet för gående och cyklisterna samt kollektivtrafikresenärer. Detta bidrar till minskad trafikbelastningen i området. Nyttänkande kring energieffektivitet, avfall och byggmetoder bedöms vara ringa.

12. Förslag till uppföljning

I miljöbalken finns krav på att miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla en redogörelse för ”de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför” (6 kap 12 § punkt 9, miljöbalken).

Uppföljningen har en stor betydelse för om syftet med miljöbedömningen och det långsiktiga målet om en hållbar utveckling ska kunna nås. Det finns olika sätt att säkra att miljöhänsyn finns med i det fortsatta planarbetet inom ramen för kommande detaljplaner (genomförandebeskrivning, exploateringsavtal etc.). Uppföljningen bidrar också till en ökad kunskap och på sikt ett bättre och effektivare miljöbedömningsarbete.

Boverket rekommenderar att uppföljningen av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av en plan får ska kopplas till befintliga tillsyns-, miljölednings- och övervakningssystem. I nuläget utför Västerås stad uppföljning av miljöarbetet inom ramen för flera processer. Några av dem som anses relevanta anges i den fördjupade översiktsplanen. Regelbundna trafikmätningar vid Pilgatan och luftmätningar inom ramen för Västeråsbarometern är två exempel på sådana uppföljningsprocesser.

Genom de årliga uppföljningsprogrammen kan kommunen kontinuerligt följa vilka effekter de genomförda åtgärderna ger på miljön. Kommunen kan också ta ställning till om ytterligare åtgärder behöver beslutas och genomföras för att området långsiktigt ska utvecklas på ett hållbart sätt enligt planens intentioner.

Vilken styrande effekt som den fördjupade översiktsplanen får för miljön kan också följas upp genom kommunens fortsatta arbete med detaljplaner, bygglov och tillstånd m.m. Nedan redovisas de

frågor eller åtgärder som bör följas upp i kommande detaljplanearbete. Ytterligare förslag till åtgärder finns under respektive avsnitt under Miljökonsekvenser. Det är först i samband med MKB:er i kommande detaljplaner som det närmare går att konstatera vilken betydande miljöpåverkan som kan uppstå och vilka åtgärder som kan behöva genomföras för att undvika eller minimera skadlig miljöpåverkan.

Aspekter som bedöms vara särskilt viktiga att följa upp i kommande detaljplanearbete:

- Påverkan på miljö kvalitetsnormer för luft.
- Trender för cykeltrafik. Är trafiksäkerhetsåtgärderna för cyklister tillräckliga?
- Trafikökning i planområdet, bedömning av trafikflöden och det utsläpp av koldioxid som exploateringen ger upphov till.
- Trender för kollektivresande.
- Hur kommuninvånarna uppfattar förändringen.
- Funktion och gestaltning av utpekade allmänna platser för att säkerställa en mångfald och en variation.
- Målpunkter och vistelsezoner speciellt riktade mot barn och ungdomar.
- Funktionsblandad stadsbebyggelse – uppföljning genom bestämmelser i detaljplaner, tillåta förskolor och dagligvaruhandel.

Generella uppföljningsfrågor i kommande detaljplanearbete:

- Hur har miljökonsekvensbeskrivningens förslag till åtgärder beaktats?
- Bedöms föreslagna åtgärder vara tillräckliga eller finns det behov av ytterligare åtgärder för att begränsa eventuella negativa miljökonsekvenser?

13. Referenser

- Boverket, 2004. Tillämpning av riktvärden för trafikbuller vid planering för och byggande av bostäder - Redovisning av regeringsuppdrag, Dnr: 20122-4150/2003.
- Luftkvalitetsförordningen (2010:477).
- Länsstyrelsen i Västmanlands län, 2011. Kulturvärden i stationsområdet, Munkängen och hamnen Västerås. Yttrande 2011-03-18.
- MSB, 2012. Konsekvenser av en översvämning i Mälaren. Rapport MSB374 samt gisapp.msb.se/Malaren_viewer/default.aspx.
- Mälardalens Brand- och Räddningsförbund, 2011. Sakkunnigutlåtande angående fördjupad översiktsplan för stationsområdet. Dnr: 2011/525-MBR-010, 2011-09-26.
- Mälardalens Brand- och Räddningsförbund, 2012. Riskutredning stationsområdet, Västerås – avseende risk för urspårning samt transporter av farligt gods. Delrapport Dnr 2012/258-MBR-191.
- Riksantikvarieämbetets digitala fornlämningsregister Fornsök.
- Sweco, 2012. FÖP Stationsområdet Trafik. 2012-03-23, uppdragsnummer 2125369000.
- Sweco, 2013. Dagvattenutredning för "Fördjupade översiktsplanen för Stationsområdet, Västerås stad". Granskningshandling 2013-02-01.
- Sweco, 2011. Stationsområdet i Västerås, Planering inför exploatering av Stationsområdet, med föroreningsituationen i fokus – en del av utvecklingsprojektet "Hållbar exploatering i förorenade områden"
- Underlagsrapport Volym och gestaltning. Västerås stad/ Sweco och Spacescape. 2012-03-01. Trafikverket, 2012.
- Idéstudie: Västerås bangård – framtida trafik, funktion och utformning. 2012-02-20, Dnr TRV 2012/9650.
- Underlagsrapport Fördjupad översiktsplan. Västerås stad/ Sweco och Spacescape. 2012-04-27
- Västerås stad, 2012. Sammanställning och bearbetning av resultat av framtagna utredningar inom projekt 3B. 2012-05-22.
- Västerås stad, 2012b. Västeråsbarometern, barometern. vasteras.se, 2012-05-31.
- Västerås stad/Sweco, 2012. Stadsdelsanalys 3B.
- Västmanlands läns museum. Kulturhistorisk inventering och värdering av Stationsområdet i Västerås. Odaterad. (2012?)
- WSP, 2011. Västerås bullerkartläggning, uppdrag 10144118.
- ÅF, 2013. Luktutredning för Kungsängens avloppsreningsverk. Rapport, uppdragsnummer 224634. 2013-01-25.

14. Figur- och tabellförteckning

Figurer

Figur 2.1. Stationsområdets geografiska avgränsning.	7	Figur 6.7. På Björnövägen transporteras farligt gods.	23	Figur 9.3. Mindre parker och lektytor kommer att ingå i tät stadsbebyggelse i kvartersform. (Karlstad, Sverige)	37
Figur 3.1. Planförslaget - Stationsområdets markanvändning.	11	Figur 6.8. Skyddszoner runt avloppsreningsverket begränsar markanvändningen i verksamhetens närmaste omgivning.	24	Figur 9.4. Inom Stationsområdet kommer det finnas ytor där barn kan tillbringa sin fritid (Valencia, Spanien).	38
Figur 3.2. Planförslaget - Stationsområdets trafikstrukturer.	12	Figur 6.9. Satsning på busstrafiken är en av de viktigaste åtgärderna för att minska koldioxidutsläppen i området.	25		
Figur 3.3. Prioritering av trafikslag inom Stationsområdet.	13	Figur 7.1. Gasklockan 10	27		
Figur 4.1. Åtta miljökvalitetsmål som är relevanta inom Stationsområdet. (illustratör: Tobias Flygar)	14	Figur 7.2. Sigvald 2	27		
Figur 5.1. Omslaget av "Västerås Översiktsplan 2026"	16	Figur 7.3. Samuel 1	27		
Figur 6.1. Cykelbanan på södra sidan av Pilgatan är den mest populära cykelvägen i Västerås.	17	Figur 7.4. Ångpannan 9	28		
Figur 6.2. Gångpassagen vid Hamngatan är en av de två befintliga passager under spårområdet inom Stationsområdet. I planförslaget föreslås fler nya gång- och cykelpassager.	19	Figur 7.5. Ångpannan 12 (Foto: Västmanlands läns museum)	28		
Figur 6.3. Illustration över bullerkartläggning för vägtrafikbuller inom planområdet. Färgmarkeringarna motsvarar uppmätt buller 2 meter över mark, ju mörkare färg desto högre bullernivå. (Sweco Infrastructure AB)	20	Figur 7.6. Sigurd 3	28		
Figur 6.4. Kungsängsgatan är en av de gator som utsätts mest för buller i Stationsområdet.	21	Figur 7.7. Kulturhistorisk värdefull bebyggelse och karaktärsskapande bebyggelse.	30		
Figur 6.5. Skyddsavstånd till leder far farligt gods och identifierade riskkällor inom planområdet.	22	Figur 8.1. Kvarteret Samuel 2 där Västerås tingsrätt byggdes är en av fastigheter som sanerades ned till Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig markanvändning.	31		
Figur 6.6. "Färdig betong" är en av sådana verksamheter som begränsar markanvändning av sin närmaste omgivning.	23	Figur 8.2. Genomsläppliga ytor och vegetation kan hjälpa till att minska belastningen av dagvatten.	32		
		Figur 9.1. Kontrast mellan äldre och ny bebyggelse kan skapa dynamik inom Stationsområdet. (Toronto, Kanada)	34		
		Figur 9.2. Flera nya parker kommer att bidra till en sammanhållen struktur av området. (Göteborg, Sverige)	35		

Tabeller

Tabell 2.1. Sammanställning och motivering av de miljöaspekter som behandlas i MKB:n.	8
Tabell 2.2. Sammanställning och motivering av de sociala aspekter som behandlas i MKB:n.	9
Tabell 4.1. Bedömningsskala som används för att värdera både sociala mål och miljömål.	15
Tabell 5.1. Gällande översiktsplaner inom Stationsområdet.	16
Tabell 7.1. Byggnader med kulturhistoriskt värde enligt den kulturhistoriska inventeringen samt planförslaget innebär för dessa.	27
Tabell 7.2. Stråk med kulturhistoriskt värde enligt den kulturhistoriska inventeringen samt planförslaget innebär för dessa.	29

Vad är en fördjupad översiktsplan?

Enligt Plan- och bygglagen kan en fördjupad översiktsplan ange markanvändning och ge rekommendationer för detaljplanering och byggande på ett mer detaljerat sätt än den kommunomfattande översiktsplanen. En fördjupning görs när kravet på tydlighet och detaljeringsgrad är högt och för områden där förändringstrycket är stort. Planen är ett förslag till kommunens framtida mark- och vattenanvändning, som visar hur ett avgränsat geografiskt område kan komma att se ut och utvecklas i framtiden. Den är inte juridiskt bindande, men styrande för kommunens och andra myndigheters fortsatta planering

Vill du veta mer?

Översiktsplanens samtliga dokument finns på <http://projekt3b.se/>

Projektet har sin egen sida på Facebook. Sök på "3B Stationsområdet"



VÄSTERÅS STAD