



VÄSTERÅS STAD

(51)

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Datum
2021-02-09

Diariernr
2020/00197-BN

1

Hans Larsson
hans.larsson@vasteras.se

Byggnadsnämnden PP 37

Kopia till
Enligt remisslistan till samrådet

Planprogram för Stadsutveckling Finnslätten, Västerås, PP 37

Planuppdrag

Byggnadsnämnden beslutade 26:e mars 2020 att ge stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att upprätta detta planprogram.

Planens syfte

Planprogrammets syfte är;

- Att övergripande klarlägga hur Finnslätten kan utvecklas till en attraktiv plats för världsledande högteknologiska företag och deras medarbetare.
- Att vara väl förankrat och ge vägledning för att kunna ta rätt beslut vid varje givet tillfälle.

Samråd

Hur samrådet har bedrivits

Planprogrammet har varit utsänt på samråd under perioden 25 juni – 18 september 2020. Samrådsförslaget har varit utställt i Stadshuset och på Stadens hemsida.

Ett digitalt samrådsmöte hölls den 9 september 2020. Vid mötet deltog tjänstemän från Stadsbyggnadsförvaltningen, representanter för fastighetsägarna, anställda på Finnslätten och allmänheten. Ca 25 personer deltog på mötet.

Under samrådstiden hölls informationer för kommunstyrelsen, fastighetsnämnden, tekniska nämnden, samt för Miljöpartiet.

Sammanfattning av inkomna synpunkter under samrådstiden

Under samrådstiden inkom sammanlagt 29 skriftliga yttranden, varav 3 utan synpunkter. Dessutom har 17 personer lämnat synpunkter på stadens webbsida.

Yttranden har i olika grad medfört revideringar av programförslaget.

De viktigaste förändringarna är följande;

- Lundaleden redovisas inte som angöringsväg för tung trafik, i sträckan norr om fastigheten Effekten 12 (Northvolt labs). Detta möjliggör ett framtida Northvolt Campus.

Organisationsnr: 212000-2080

Postadress
Västerås stad
Stadsbyggnadsförvaltningen
721 87 Västerås

Telefon direkt
021-39 12 54

Kontaktcenter
021-39 00 00

Webbplats
www.vasteras.se

E-post
kontaktcenter@vasteras.se

- Föreslaget industrispår från stambanan och parallellt med Lundaleden utgår, bland annat för att möjliggöra Northvolt Campus.
- Befintlig luftledning parallellt med Lundaleden, föreslås flyttas (eller kablifieras) för att ge bättre förutsättningar för Northvolt Campus.
- Lugna Gatan behålls till stora delar i sin nuvarande sträckning, mellan Lundaleden och Tillbergaleden.
- En cirkulationsplats föreslås i korsningen Lugna Gatan, Tillbergaleden och väg 694/702.
- Utredningsområdet för vattenskyddsområdet vid Badelundaåsen har förtydligats genom olika utredningar, och redovisas på Illustrationsplanen.
- Möjlig exploatering inom Fastigheterna Västerås 3:17 och 3:18, blir då ca 30 ha, istället för de ca 60 ha som redovisas i ÖP2026.
- Inga bostäder eller förskolor/skolor inom beredskapszonen 700 m, kring Westingshouse bränslefabrik. Beredskapsplanen redovisas i programmet.
- Lundadeponins framtida utformning har utretts i ett särskilt projekt och resultatet av detta redovisas på Illustrationsplanen. Karaktären på området blir inte skog, utan ängsmark, och området har därför getts namnet Lunda backar.
- Kopplingen från Lunda backar till Bjurhovdaskogen och Badelunda naturreservat har förtydligats.
- Ett mobilitetscenter redovisas på Illustrationsplanen, på fastigheterna Strömbrytaren 2 och 4, efter önskemål från fastighetsägarna.
- Avsnittet 2.5 *Det hållbara Finnslättan* har utvecklats, dels under rubriken *Ekologisk hållbarhet* med text om ekosystemtjänster och klimatanpassning, målen i Agenda 2030 och dels under rubriken *Social hållbarhet*, med beskrivningar kring barnperspektivet och tillgänglighet.
- Dagvattenanläggning vid Norrleden redovisas på Illustrationsplanen.
- Genomförande avsnittet är omarbetat, under rubrikerna *Utbyggnad* och *Genomförande*.

Inkomna synpunkter

Nedan redovisas synpunkter som inkommit under granskningstiden, samt Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer. Huvuddelen av synpunkterna redovisas i sin helhet, medan några mer omfattande har kortats ner.

MYNDIGHETER, KOMMUNALA NÄMNDER OCH BOLAG

1. LÄNSSTYRELSEN I VÄSTMANLANDS LÄN

Länsstyrelsens samlade bedömning av planprogrammet

”Länsstyrelsen ser positivt på den föreslagna utvecklingen av Finnslättan i sin helhet och kommunens ambitioner att blanda verksamheter med olika boendeformer i området. Dock ser Länsstyrelsen problematiken och utmaningen med att kunna kombinera dessa, och det kommer krävas flera utredningar för att säkerställa att visionen går att genomföra. Därför kan inte heller Länsstyrelsen i denna del av processen uttrycka om planprogrammet är genomförbart så som det är utformat idag.

Länsstyrelsen anser att planprogrammet, precis som kommunen själva tar upp, innebär betydande miljöpåverkan. Stor del av området idag är detaljplanelagt och det har redan genomförts flera MKB: er inom området. Dock ser Länsstyrelsen en

fördel med att genomföra en MKB för hela området då den ger en mer rättvis bedömning av området då det är flera användningsområden som planprogrammet planerar för än vad som finns idag. ”

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen har bedömt att en övergripande Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) inte ska upprättas för planprogrammet, utan för kommande detaljplaner om dessa innebär betydande miljöpåverkan. Motivet för detta redovisas i planprogrammet.

Det bör noteras att huvuddelen av planprogramsområdet, ca 115 hektar, är planlagt idag genom detaljplan 1266, där markanvändningen på båda sidorna av Lugna Gatan är industri och kontor, med en byggnadshöjd om 25 meter. En mindre del är planlagt även för skola. Hela planområdet, utom Lugna Gatan, är kvartersmark.

Länsstyrelsens ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen kommer i denna planprocess inte att kunna överpröva kommunens beslut vid ett antagande. Dock vill Länsstyrelsen med dessa rubriker nedan förtydliga för kommunen vilka områden som Länsstyrelsen skulle kunna överpröva i ett detaljplaneskede framöver om kommunen inte väljer att se över dessa.

Riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken

Kommunen behöver tydliggöra hur hänsyn kommer att tas till de tre riksintressen som omger planområdet (Badelunda U25, Västerås stad U24 och Svartåns dalgång med Skultuna bruk U19) samt till Badelunda kyrka vid planering av hög bebyggelse inom planområdet och hur det kan påverka siktlinjer, siluetter och värdebärare inom riksintressena och Badelunda kyrka, men även landskapsbilden.

Kommentar: Vid planläggning för verksamheter inom den norra delen av Finnsletten, Dp 1877, gjordes en ingående analys i MKB:n av hur höga byggnader kunde påverka riksintresset Badelunda, landskapsbild och siktlinjer från Badelunda kyrka. Analysen redovisar att en byggnad måste vara ca 45 m för att synas från Badelundavägen. Motsvarande analys förutsätts göras för kommande detaljplaner, om de innehåller byggnader med en höjd om ca 40 meter och mer.

Miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken

Planprogrammet tar inte upp huruvida miljö kvalitetsnormerna för vatten kommer att klaras eller inte. Länsstyrelsen vill informera kommunen att detta är en fråga som kommunen måste undersöka i något skede av planprocessen för att kunna genomföra planprogrammets intentioner.

Kommentar: Frågor kring miljö kvalitetsnormer tas upp i kommande detaljplaner, och i förekommande fall även i åtföljande miljökonsekvensbeskrivningar.

Hälsa och säkerhet

Farligt gods

Bostäders placering ska framgent prövas med detaljplan enligt kommunen, dock ser Länsstyrelsen problematiskt på den föreslagna strukturen i programmet för bostäder och förskola då det saknas underlag för bedömning om detta på en övergripande nivå är genomförbart. Bl.a. med hänvisning till transportled för farligt gods, buller och trafiksäkerhet som alla är frågor som inryms inom ingripande-grunden hälsa och säkerhet.

Utifrån det underlag som presenteras i planprogrammet ifrågasätter Länsstyrelsen lämpligheten med placering av bostäder och förskola intill Norrleden och Lugna gatan då intentioner finns att denna ska bibehålla tung trafik och är idag utpekad som sekundärled för farligt gods. Länsstyrelsen tolkar intentionerna i programmet att så även kommer vara möjligt i framtiden.

Länsstyrelsen vill även påpeka att vissa av boendeformerna som pekas ut i programmet är placerade intill järnvägen där farligt gods transporteras.

Kommentar: Planprogrammet föreslår bara sådant boende som stödjer verksamheter och Campus; forskar-och gästlägenheter, studentlägenheter, lägenhetshotell och hotell. Planprogrammet formulerar detta enligt följande; "Framtida boende ska prövas i detaljplan, där omfattning och typ av boende utreds och klarläggs, med hänsyn till risk för störningar mm från befintliga och kommande verksamheter." Samma synsätt gäller även för förskolor och skolor.

Miljöfarlig verksamhet

Kommunen bör identifiera vilka miljöfarliga verksamheter som finns i planområdet, men även i närområdet utanför planområdet, och klargöra ifall dessa kan ge störningar/risker för planområdets planerade bebyggelse och utomhusytor. Störningsrisker kan t.ex. vara buller, lukt, luftutsläpp, damm, kemikaliehantering, störande ljus, stort antal transporter till och från verksamheten.

Länsstyrelsen har noterat att "möjligt att lokalisera boende/hotell/studentboende" ryms inom beredskapszonen för bränslefabriken och ifrågasätter lämpligheten med detta. Utifrån det underlag som finns idag är Länsstyrelsen skeptisk till att strukturen i programmet kan användas som vägledande för kommande prövning av bostäders och förskolas lämplighet i placering inom området för Finnslätten. Kommunen bör även klargöra ifall det finns ytterligare Sevesoverksamheter i planområdet, men även i närområdet utanför planområdet. Kommunen bör också säkerställa att tillräckliga skyddsavstånd fås till byggnader med de olika boendeformerna, skolor och förskolor samt utomhusytor.

Kommentar: Inom planområdet finns Westinghouse bränslefabrik. Länsstyrelsen har utarbetat *Beredskapsplan för Bränslefabriken i Västerås (Dnr 452-3755-2018)*. I denna redovisas en beredskapszon om 700 meter kring Bränslefabriken. Även ABB industrigymnasium, på ett avstånd om ca 800 m, ingår i beredskapszonen. Utredningen och dess rekommendationer redovisas nu i planprogrammet och inga bostäder, förskolor eller skolor föreslås därmed inom beredskapszonen 700 m. I ÖP2026 redovisas inte några övriga miljöfarliga verksamheter inom Finnslätten med omgivning.

Råd enligt 2 kap. PBL

Natur

När det gäller de gröna och sociala strukturerna inom planprogrammet ställer sig Länsstyrelsen positiv till tankarna att skapa ett nätverk som länkar samman både grönstruktur och det sociala livet. Det har i tidigare planprocesser tagits fram material angående naturvärden som kan vara en grund att utgå ifrån när det gäller områden i öster. Länsstyrelsen vill också poängtera att det är viktigt att titta på områden utanför programområdet för att se hur man kan länka ihop redan befintliga grönstråk med de nya inom området. Länsstyrelsen vill också erinra om att tidigare planer haft åtgärder angående artskyddet som det är viktigt att följa upp vad som gjorts innan man fortsätter att detaljplanera.

Kommentar: Planprogrammet ska samordnas med det pågående arbetet kring utvecklingen av natur- och kulturmiljöområdet Bjurhovdaskogen och Badelunda, vilket har som syfte att göra området bättre för besökare, natur och djurliv. I detta arbete är länknigen till Finnslätten viktig och där utgör området kring Lundadeponin en betydelsefull del. Staden driver ett projekt: *Lundadeponins framtida utformning* - vilket beskriver den framtida utformningen och användningen av området, och har som mål att göra det till ett attraktivt rekreationsområde, som gynnar Finnslätten, närliggande stadsdelar och hela Västerås. Huvuddragen i denna utredning ingår i det bearbetade planprogrammet.

Strandskydd och biotopskydd

Länsstyrelsen vill informera kommunen om att det inom planområdet för programmet finns diken som ännu inte berörs av detaljplan och därav inte har blivit upphävda. Dessa kan även omfattas av biotopskydd.

Kommentar: Upphävande av strandskydd förutsätts göras i samband med kommande detaljplaner, men kommer också att behöva göras inom befintlig detaljplan, dp 1266, eftersom strandskyddet inte är upphävt inom hela det planområdet.

Naturvårdsplanen

Länsstyrelsen vill också informera kommunen om att naturvårdsplanen berörs av ett område i norra delen av planområdet som ännu inte blivit detaljplanelagt.

Kommentar: Detta ska beaktas vid kommande detaljplaneläggning.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen vill bygga vidare på områdets karaktär. Området har en historisk koppling till ABB, som etablerade sig på platsen under 1960-talet. Länsstyrelsen ser att de värden, arkitektoniska och kulturhistoriska, som finns i området kopplat till ABB:s etablering och områdets utveckling bör tydliggöras samt redovisas hur dessa ska tas tillvara, både i planprogrammet och kommande detaljplaner. Länsstyrelsen har inte tagit del av den inventering av områdets kulturmiljö som tagits fram av kommunen och har därför inte kunnat bedöma det underlaget.

Kommentar: Inventeringen av kulturmiljön är övergripande och har gjorts av tjänstemän inom staden. Huvuddragen av inventeringen redovisas i planprogrammet.

Fornlämningar

Kommunen planerar att anlägga nya motionsspår som kopplar Finnslätten mot befintliga motionsspår i Bjurhovdaskogen öster om Tillbergaleden. I detta område finns ett stort antal fornlämningar. Det kan därför komma att krävas arkeologiska insatser vid angöringen av motionsspåret beroende på omfattningen av markingrepp. Kommunen bör därför ta kontakt med Länsstyrelsens kulturmiljöfunktion inför dessa markingrepp för en bedömning av behovet av arkeologiska åtgärder.

Kommentar: Frågan om beskrivna fornlämningar förutsätts hanteras i pågående arbete kring utvecklingen av natur- och kulturmiljöområdet Bjurhovdaskogen och Badelunda, vilket beskrivs här ovan.

Samhällsskydd och beredskap

Länsstyrelsen har noterat att kommunen har valt att placera "möjlighet att lokalisera hotell och studentboende" intill järnvägen. Detta bör utredas om så är möjligt utifrån de riskfaktorer som finns, kopplat till bl.a. farligt gods, urspårning m.m.

Kommentar: Risker för ev. framtida hotell och bostäder i anslutning till järnvägen, förutsätts utredas i samband med kommande detaljplaner.

Jordbruksmark

Inom området för planprogrammet finns det mark som ännu inte är detaljplanelagd och som består av jordbruksmark. Länsstyrelsen anser att kommunen bör genomföra en lokaliseringsprövning för denna mark för att visa på att den tilltänkta markanvändningen inte går att genomföra på annan mark än jordbruksmark. Se gällande praxis exempelvis i dom P 5481-17 beslutad i mark- och miljööverdomstolen.

Kommentar: Inom den norra delen av planområdet, inom fastigheterna Västerås 3:18 och 3:18, finns jordbruksmark. Förutsättningarna för att exploatera dessa fastigheter utreds nu av fastighetsägaren, där hydrologiska förhållanden och tillrinning till Badelundaåsen och Mälarenergis vattentäkt i Fågelbacken, är den avgörande frågan. Detaljplaneläggning av området kommer att påbörjas under 2021 och då kommer en lokaliseringsprövning att genomföras.

Miljö

Vägar och järnvägar

Kommunen bör utreda buller och avgaser från vägar och järnvägar. Enligt planprogrammet kan skolor, förskola, studentbostäder och gemensamma ytor m.m. komma att placeras nära Lugna Gatan, vilken i nuläget är rekommenderad sekundär väg för farligt gods och där det idag går mycket tunga transporter (buller och avgaser). Länsstyrelsen anser att detta talar för att transporter bör ledas om till andra vägar om visionen i sin nuvarande form är tänkt att genomföras.

Kommentar: Synpunkten kommenteras här ovan, under rubriken *Hälsa och säkerhet*.

Förorenade områden

Kommunen bör klargöra förekomst av förorenade områden inom planområdet. Ifall befintliga industribyggnader ska användas för andra ändamål bör kommunen miljöinventera dessa för att hitta miljöfarliga komponenter (t.ex. kvicksilverinnehåll) och undersöka så att det inte finns föroreningar i byggnaderna. Identifierade föroreningar bör vid behov efterbehandlas och farliga komponenter bör tas bort.

Kommentar: Miljötekniska undersökningar förutsätts göras av fastighetsägarna i samband med kommande detaljplanprövningar och bygglov. I det fall där kommunen är fastighetsägare, ex inom området kring Lundadeponin görs omfattande markundersökningar.

Dagvatten

Länsstyrelsen anser att kommunen bör göra en dagvattenutredning samt en utredning för skyfall och översvämningar i det fortsatta arbetet med Finnslätten.

Kommentar: Dagvattenutredningar görs idag, i princip för alla detaljplaner.

Planering och boende

Trafik

Länsstyrelsen vill informera kommunen om att kontakt måste tas med Trafikverket då det är flera statliga vägar som ligger i planområdets närhet samt tänkt påkoppling till järnvägsnätet med station etc.

Kommentar: Trafikverket har framfört synpunkter under samrådet, se längre fram i denna samrådsredogörelse.

Friyta för skola och förskola

Kommunen bör beakta Boverkets allmänna råd (2015:1) om friyta för lek och utevistelse vid fritidshem, förskolor, skolor eller liknande verksamhet. Boverket skriver på sin hemsida att "Vid bedömningen av om friytan är tillräckligt stor bör hänsyn tas till både storleken på friytan per barn och till den totala storleken på friytan. Ett rimligt mått på friyta kan vara 40 m² per barn i förskolan och 30 m² per barn i grundskolan. Forskning visar att den totala storleken på friytan helst bör överstiga 3000 m². På en gård som är mindre, oavsett antal barn, kan en barngrupp få svårt att utveckla lek och socialt samspel på ett sätt som tillgodoser deras behov. Friytan bör kännetecknas av varierande terräng- och vegetationsförhållanden, goda sol- och skuggförhållanden, god luftkvalitet samt god ljudkvalitet. Vid placering och anordnande av friytan bör särskilt beaktas friytans tillgänglighet, säkerhet och förutsättningarna för att bedriva ändamålsenlig verksamhet."

Buller på skolgårdar regleras genom Naturvårdsverkets vägledning "Riktvärden för buller på skolgård från väg- och spårtrafik".

Kommentar: Byggnadsnämnden i Västerås har antagit *Riktlinjer för storlek och kvaliteter på skol- och förskolegårdar*, vilka till stora delar följer Boverkets rekommendationer.

2. TRAFIKVERKET

Trafikverket har följande synpunkter:

Kommunikationer

Trafikverket ser positivt på att Västerås stad planerar för att stärka kommunikationerna till Finnslätten och programmet nämner bland annat en knutpunkt för kollektivtrafik, fler och bättre gång, cykel och rekreationsstråk. Arbetsgruppen som har jobbat med planprogrammet har genomfört olika "workshops" för att skapa ett hållbart och övergripande underlag för både den kort och långsiktiga utvecklingen av Finnslätten, bland annat har här framkommit önskemål om snabbare förbindelse från Stockholm till Finnslätten genom att vissa personresandetåg skulle stanna vid Finnslätten. Trafikverket anser att frågan om långväga transporter till Finnslätten, både gods och person, måste studeras noggrant. Vid detaljplaneläggning behöver det kompletteras med uppgifter om det ökade transportbehovet som nya Finnslätten förväntas medföra och hur det bedöms påverka den statliga infrastrukturen. Trafikverket anser att istället för att

låsa sig för ett tågstopp Finnslätten bör behovet nogsamt utredas och alternativa lösningar diskuteras. Kommunen har inte rådighet att besluta om ett tågstopp utmed det statliga järnvägsnätet. Trafikverket har i dagsläget inget uppdrag att utreda ytterligare ett tågstopp i Västerås.

Kommentar: I planprogrammet redovisas att frågan om Tågläge Finnslätten hanteras i annat sammanhang och inte kan få sin lösning inom ramen för själva programmet. Stadsutveckling Finnslätten tar höjd för och visar att ett tågläge skulle kunna lokaliseras inom området, men att en flexibilitet finns för att möjliggöra andra lösningar för effektiva persontransporter till och från Finnslätten.

Staden och Regionen har nyligen lämnat in en ansökan till Trafikverket om att genomföra en åtgärdsvalsstudie (ÅVS), där det ingår att utreda ett möjligt tågläge på Finnslätten och det i ett regionalt sammanhang.

Buller och vibrationer

Hur buller och vibrationer påverkar planerade skolor, bostäder och verksamheter behöver utredas vidare vid detaljplaneläggning. Västerås stad måste säkerställa att bebyggelsen kommer klara kraven i Förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader (SFS 2015:216). God ljudnivå bör i första hand uppnås genom samhällsplanering och inte genom skyddsåtgärder. Bullerskyddsåtgärder som behövs till följd av kommunal planering ska placeras utanför Trafikverkets fastighet eller vägområde.

Kommentar: Planprogrammet föreslår bara sådant boende som stödjer verksamheter och Campus; forskar- och gästlägenheter, studentlägenheter, lägenhetshotell och hotell. Planprogrammet formulerar detta enligt följande; "Framtida boende ska prövas i detaljplan, där omfattning och typ av boende utreds och klarläggs, med hänsyn till risk för störningar mm från befintliga och kommande verksamheter." Samma synsätt gäller även för förskolor, skolor och andra störningskänsliga verksamheter. Bullerskyddsåtgärder kan göras genom byggnaders placering, utformning och genom murar, plank mm. Sådana åtgärder förutsätts placeras på berörda fastigheter.

Risker kopplade till transporter med farligt gods

I samband med nybyggnation anser Trafikverket att ett minsta avstånd på 30 meter till järnväg ska hållas, mätt från spårmitt närmsta spår. Trafikverket förtydliga att skyddsavståndet på 30 meter minskar risken för mekanisk påverkan vid en urspårning. Avståndet beaktar däremot inte utsläpp av farligt gods och de konsekvenser detta kan innebära, t.ex. brand, explosion, luftväga spridning av farliga ämnen. Det är därför viktigt att planera för lämpliga verksamheter direkt bortom 30 m från spår. Trafikverket anser att den bebyggelse som placeras 30 meter från järnväg ska innehålla sådan verksamhet som innebär att ett fåtal vakna personer med möjlighet att själva sätta sig i säkerhet vistas i området, s.k. icke personintensiv verksamhet, vilket också stöds av rekommendationer framtagna av Länsstyrelser runt om i Sverige, bl.a. Södermanlands läns vägledning *Farligt gods* och Länsstyrelsen i Skåne läns *Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen*. Kontor och centrumverksamheter bör enligt rekommendationerna placeras minst 70 meter från järnväg och flerbostadshus 150 meter från järnväg, om inga skyddsåtgärder vidtas som kompenserar det krympta avståndet. Trafikverket vill även uppmärksamma att eventuella riskreducerande skydd, som t.ex. urspårningsskydd, som sker till följd av kommunens planering inte ska placeras i

Trafikverkets anläggning eller på Trafikverkets fastighet. Skyddet ska placeras så att det kan uppföras och underhållas utan att komma i konflikt med järnvägsanläggningen, bl.a. ska Elsäkerhetsverkets föreskrifter beaktas.

Kommentar: I bilaga till Västerås Översiktsplan 2026 - *Allmänna intressen*, redovisas förutsättningar som är viktiga att beakta vid planering och byggande. Följande text beskriver hantering av risker kring järnväg; "I Mälardalens Brand- och räddningsförbunds skrift *Vägledning för bebyggelse intill järnvägen inom Västerås Stad* finns riktlinjer för hur planeringen ska ta hänsyn till risken för urspårning av tåg samt transport av farligt gods på järnvägen.

Generellt gäller att bebyggelse ska undvikas inom 30 meter från spårområdet och att det inom ett område 30 – 100 meter från spårområdet ställs krav på särskilda skyddsåtgärder. Bostäder bör inte placeras närmare spårområdet än 50 meter. Om åtgärder vidtas som minskar risken för skador som uppkommer vid urspårning kan dessa skyddsavstånd minskas. Riskreducerande åtgärder kan t ex vara vall/mur, perrong eller skyddsräls. Inom 20 meter från spårområdet ska ingen bebyggelse tillåtas".

Planprogrammet redovisar att framtida boende ska prövas i detaljplan, där omfattning och typ av boende utreds och klarläggs, med hänsyn risk för störningar och transporter med farligt gods mm.

Geoteknik

Vid byggnation i närheten till järnvägen gör att det finns risker med sättningar i järnvägsanläggningen om arbetet inte utförs korrekt. Under detaljplanarbetet måste de geotekniska förutsättningarna utredas och godkännas av Trafikverkets geotekniker innan planerna antas.

Kommentar: Detta förutsätts göras i kommande detaljplanarbete.

Fortsatt arbete

Trafikverket ser fram mot fortsatta dialog kring det frågor som påverkar statlig infrastruktur.

Kommentar: Trafikverket är en viktig partner och remissinstans vid stadens planering.

3. REGION VÄSTMANLAND, REGIONALA UTVECKLINGSFÖRVALTNINGEN OCH KOLLEKTIVTRAFIKFÖRVALTNINGEN

Bakgrund för yttrandet

Region Västmanland tackar för möjligheten att yttra sig över planprogrammet. Detta remissvar är gemensamt framtaget av Regionala utvecklingsförvaltningen och Kollektivtrafikförvaltningen. Yttrandet ska ses utifrån bakgrund att Region Västmanland har ansvar att leda arbetet för hållbar utveckling samt att Region Västmanland, i enlighet med "Avtal om kollektivtrafik i Västmanlands län" genom Kollektivtrafikförvaltningen är ansvarig kollektivtrafikmyndighet för Västmanlands län och ansvarar för planering av all regional kollektivtrafik i enlighet med Lag (2010:1065) om Kollektivtrafik.

Planprogrammet Finnslätten skapar en dynamisk miljö för näringsliv, forskning och utveckling. Detta samtidigt som många aspekter av social hållbarhet tillgodoses. Området kan väntas utvecklas till en attraktiv plats utifrån de aspekter som planprogrammet beskriver. Region Västmanland ser positivt på den starka utveckling som väntas ske inom Finnslätten.

Hållbar utveckling

Planprogrammet beskriver att kraftförsörjningen till området är utmanande. Programmet beskriver även viktiga insatser för att utveckla en tillräcklig kraftförsörjning till Finnslätten. Frågan kring områdets kraftförsörjning är central och det är av stor vikt att tillräckliga insatser sker. En särskild riskanalys skulle kunna vara ett viktigt komplement för att säkerställa att planprogrammets intentioner håller. Vidare utvecklas nu regionala forum för att arbeta kring hur länet kan utveckla en hållbar och konkurrenskraftig omställning i energisystemet. Inom dessa kan det finnas möjlighet att med gemensamma krafter jobba för att uppnå intentionerna i planprogrammet vad gäller kraftförsörjning.

Planprogrammet skulle på ett mer tydligt sätt behöva beskriva hur godstransporter in och ut ur området utvecklas framöver och hur detta hanteras i planeringen av området. Har t.ex. de smitvägar som beskrivs i planprogrammet tillräcklig kapacitet för framtida trafikvolymer?

Sverige behöver minska sin användning av primär råvara. Om mark och bebyggelse på Finnslätten utformas utifrån detta kan förutsättningar skapas för cirkulära materialflöden inom och mellan verksamheter samt även andra mellan andra delar av staden och länet. En utvecklad lokal materialhantering ger också säkerhetsmässiga fördelar.

För att bidra till Parisavtalets mål om minskade utsläpp finns endast ett snävt utsläppsutrymme. Det är därför viktigt att utreda hur mycket av mark och bebyggelse inom området som inte behöver modifieras. Det är även centralt att de modifieringar som behövs görs med så låg klimatpåverkan som möjligt, eller klimatpositivt som i fallet med biokol som finns med i planprogrammet.

Även om det finns en stark vision om områdets utveckling idag är det viktigt att mark och bebyggelse framöver kan anpassas efter hur samhället förändras. Det är även viktigt att uppnå en god tillgänglighet inom området och att man i detta tar hänsyn till olika målgruppers behov. I detta bör det även tydligare framgå hur området anpassas för personer med en funktionsvariation.

Kommentar: Kraftförsörjningens begränsningar och möjlighet till Finnslätten och Västerås beskrivs i planprogrammet. Svenska Kraftnät har i sitt remissvar förtydligat frågan genom följande förslag på skrivning i planprogrammet: *”Svenska kraftnät genomför etappvisa spänningshöjningar i Mellansverige från 220 kV till 400 kV i samband med förnyelse och kapacitetsuppgradering av transmissionsnätet. Vattenfall Eldistribution AB:s regionnät kring Västerås kommer att matas från en ny transformatorstation med spänningsnivå 400 kV som tidigast 2028. Spänningshöjningarna och kapacitetsuppgraderingarna i transmissionsnätet behövs för att möjliggöra mer effekt till Västeråsområdet.”* I planprogrammet framgår också att Vattenfall Eldistribution ABs 70 kV luftledning planeras att spänningshöjas till 130 kV för att möjliggöra etableringen av en ny regionnätsstation i anslutning till Finnslätten. Detta planeras ske innan år 2030.

Godstransporter till/från, samt inom Finnslätten, förutsetts utredas närmare i samband med kommande detaljplaneläggning för AA Logistiks kommande logistikcenter i den östra delen av området.

Avsnittet 2.5 *Det hållbara Finnslätten* har utvecklats, bland annat med skrivningar om tillgänglighet för olika målgrupper.

Kollektivtrafikens funktion

Region Västmanland ser positivt på utveckling av Finnslätten och att det planeras utifrån att det ska vara enkelt och hållbart att resa inom samt till och från området. Här har attraktiv kollektivtrafik en central roll för att Finnslätten ska bli ett lyckat utvecklingsområde.

Framkomlighet och kvalitet i busstrafiken

När ett nytt område planeras är det ett unikt tillfälle för Västerås Stad att i ett tidigt skede arbeta med beteendeförändringar och kunna erbjuda attraktiva resealternativ till att ta egen bil. I planprogrammet är det ett stort fokus på hållbart resande i form av attraktiv kollektivtrafik, kombinerad mobilitet, autonoma fordon (shuttle-buss), cykel med mera. Om Finnslätten ska bli en arbetsplats för 15–40 000 personer är det en förutsättning att attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik finns i ett tidigt skede. Bussens framkomlighet till och från Finnslätten får inte glömmas och prioriteras bort. Idag har bussen stora framkomlighetsproblem i delar av Västerås som måste åtgärdas för att staden ska ha en attraktiv kollektivtrafik i framtiden.

Enligt resvaneundersökningen som Fastighetsägarna genomfört är det många som arbetspendlar med cykel till Finnslätten. Region Västmanland vill förtydliga att vi inte har som mål att få över cyklisterna till kollektivtrafiken, utan att få bilisterna att välja annat färdmedel än sin egen bil. För att locka över bilister till kollektivtrafik eller cykel är arbete med beteendeförändring en faktor. Utöver arbete med beteendeförändring spelar restidskvoten en stor roll. För att inte heller förlora nuvarande cyklister är det viktigt att erbjuda dem trafiksäkra gång- och cykelbanor till och från Finnslätten med säkra cykelparkeringsplatser.

Det är positivt att Västerås stad tänker skapa en trygg och säker trafikmiljö och att möjligheten att köra bil inom området begränsas. Kollektivtrafiken får inte uppfattas som en fara för trafiksäkerheten eller ses som störande utan som ett positivt och naturligt inslag i trafikmiljön. Precis som beskrivs i planprogrammet är det viktigt att skapa rätt förutsättningar för byte mellan olika färd sätt. Region Västmanland genom Kollektivtrafikförvaltningen deltar gärna med i framtida diskussioner och arbete kring detta, hållbara resor och hållplatsernas placering. Hållplatsernas antal, placering och utformning måste analyseras närmare. Som en tumregel bör gångavståndet (fågelvägen) till en hållplats i en tätort inte vara längre än 400 m och lämpligt avstånd mellan hållplatser på en linje är ca 800 meter. Ligger hållplatserna tätt påverkas bussens körtider. Kollektivtrafikens restidskvot är avgörande för huruvida attraktiv kollektivtrafik kommer vara eller inte.

För att säkra kapacitetsstark kollektivtrafik för framtiden i form av BRT (Bus Rapid Transit) måste gatans bredd ta hänsyn till bussens behov, minst 7 meters vägbredd är önskvärt. Bussen ska även ha förkörsrätt i korsningar inom området och till området, exempelvis i form av signalprioritering.

Inom området beskrivs i planprogrammet en trafikering genom en så kallad Shuttlebuss som kopplar samman alla viktiga bytespunkter. Region Västmanland ser positivt på en sådan lösning då verksamheten bedöms vara relativt utspridd inom området och är gärna med och bidrar till en sådan lösning. Här kan vara värt i sammanhanget att lyfta upp de försök som nu görs med förarlösa system något som områdets utformning lämpligen kan planeras utifrån.

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen delar många av de kloka synpunkterna kring kollektivtrafiken. Förhoppningen är att aktörerna inom området, tillsammans med regionen och staden, driver på utvecklingen av hållbara transportsystem, både för personer och varor. Planprogrammet tar höjd för olika framtida scenarier; som att Lugna Gatans sektion är säkerställd för att kunna ge plats för ett BRT-system, plats för nytt tågläge, plats för mobilitetscentra, beskrivning av system för shuttlebus och autonoma fordon. Planprogrammet betonar också vikten av kopplingar till omgivningen, bland annat för cykel- och gångtrafik.

Framtida "tvärförbindelse" och Finnlätten

Projektet Framtidens kollektivtrafik drevs gemensamt av Västerås Stad och Kollektivtrafikförvaltningen, Region Västmanland under åren 2017–2019. I projektet utreddes möjligheten till en tvärförbindelse eller en "tvärlinje" i staden. Dagens kollektivtrafiksystem är utformat så att lokala samt regionala resor måste passera och belasta centrum. Restiden för de resenärer som inte har centrum som målpunkt blir onödigt lång. En tvärlinje medför stor nytta för både inomkommunala och regionala resor. Nya kollektivtrafiknoder utanför centrum kan skapas med syfte att optimera byten för resor mellan exempelvis inomkommunal kollektivtrafik eller regional kollektivtrafik och inomkommunal kollektivtrafik. En tvärlinje utmed Norrleden öppnar upp möjligheten till bättre koppling för Finnlätten regionalt.

För att en tvärlinje ska vara ett attraktivt resealternativ måste linjen ha ett bra utbud (minst var 10:e minut) och en rimlig restidskvot mot bilen för att vara ett alternativ.

Kommentar: Planprogrammet beskriver möjligheten till en sådan tvärförbindelse och bedömningen är att det finns fysiskt utrymme för detta inom Finnlätten.

Koppling Resecentrum-Finnlätten samt tågstopp

I bakgrunden till planuppdraget lyfts att kommunikationer mellan Resecentrum och Finnlätten idag ses som ett stort problem. Vidare beskrivs att etablering av tågstopp i ett direkt läge till Finnlätten är en viktig förutsättning med hög prioritet för verksamheterna inom Finnlätten.

Region Västmanland ifrågasätter inte dessa slutsatser men vill förtydliga att det förstnämnda är ett delat ansvar mellan Västerås Stad och Region Västmanland medan frågan om ett tågstopp är en storregional fråga där hänsyn måste tas till att trafiken är en del av ett större system. Att etablera ett tågstopp på Finnlätten är komplicerat och kan få stora effekter för trafikflödet mellan Stockholm och Västerås men även påverka restider och uppehållsmönster i andra delar av Mälardalen. Denna fråga måste utredas noggrant och då även ställas mot befintliga överenskomna och prioriterade infrastrukturprojekt inom länet och närregionen. Kostnaderna för att etablera ett tågläge och att utöka spårområdet med ytterligare spår är troligen mycket omfattande.

Förbindelser Resecentrum-Finnslätten

I enlighet med "Avtal om kollektivtrafik i Västmanlands län" är det respektive kommun som beställer och finansierar inomkommunaltrafik vilket inkluderar trafik mellan Resecentrum och Finnslätten.

För närvarande trafikförsörjs sträckan och planområdet i första hand av stadsbuss genom linje 4. Linje 4 har relativt god turtäthet men har som följd av bland annat framkomlighetsproblem och täta uppehåll på den mellanliggande sträckan en relativt lång restid. Planerad tid är ca 15 minuter men i rusning är den faktiska restiden ofta längre.

Region Västmanland delar uppfattningen om att det finns behov att utveckla trafiken och öka kollektivtrafikens attraktivitet mellan Resecentrum och Finnslätten. I synnerhet när området utvecklas vilket också en attraktiv kollektivtrafik kan bidra till ytterligare. Vi ser därför fram emot en diskussion tillsammans med Västerås Stad och att en utredning gällande såväl kort- som långsiktig lösning kan initieras.

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen är väl medveten om komplexiteten i frågan kring Tågstopp Finnslätten och kring organisationen av Västerås stads roll vid beställning av kollektivtrafik.

Tågstopp Finnslätten

I enlighet med "Avtal om kollektivtrafik i Västmanlands län" ansvarar Region Västmanland för att tillhandahålla stomtrafik omfattande tågtrafik samt busstrafik mellan kommunhuvudorter. Tågtrafiken i Västmanland är uteslutande en samverkan med övriga Regionala kollektivtrafikmyndigheter i storregionen med vilka Regionen samäger bolagen Mälardalstrafik AB respektive Tåg i Bergslagen AB.

Den tågtrafik som idag passerar Finnslätten omfattar trafiken på Mäljarbanan mellan Örebro och Stockholm samt den så kallade UVEN-trafiken mellan Sala-Västerås-Eskilstuna-Linköping. Därutöver finns i anslutning till planområdet Tåg i Bergslagens trafik på Bergslagspendeln mellan Ludvika och Fagersta och Västerås C. Inom Mälardalstrafik har den gemensamma biljetten Movingo tagits fram som gäller på tåg samt inom lokaltrafik i respektive län.

Trafiken på Mäljarbanan utförs på kommersiell grund vilket innebär att det är trafikoperatören som styr över utbud och trafikens utformning inklusive nuvarande och framtida uppehållsmönster där Mälardalstrafik endast har ett begränsat inflytande. Trafiken på UVEN och Bergslagspendeln är upphandlad av Mälardalstrafik vilket innebär en större rådighet när det gäller att påverka trafikens utformning. Då förändringar av trafiken har en finansiell påverkan på samtliga ägare av Mälardalstrafik respektive Tåg i Bergslagen behöver förändringar i regel fattas i konsensus mellan ägarlänen.

Planprogrammet lyfter på sida 25 fram att ett tågläge kan etableras där tåg till och från Stockholm kan stanna vid några utvalda tidpunkter morgon och eftermiddag och att en direktkoppling kan skapas till Västerås station som egen linje eller ett nät av lokala pendlarstopp. Region Västmanland är medvetna om att ett planprogram ska ha ett visionärt perspektiv men vill i detta skede ändå understryka att det är en mycket komplex frågeställning. Att etablera ett tågstopp är en omfattande investering som sannolikt inte skulle tillföras medel utifrån att det enbart finns potential för resandeutbyte under enstaka tider. Det är ytterst ovanligt i Sverige att nya stationer byggs som planeras ha uppehåll endast för enstaka avgångar. Det avviker också mot hur tågtrafiken fungerar idag i Mälardalen där trafiken betraktas

som ett system och där enhetliga uppehållsbilder eftersträvas, bland annat av kapacitetsskäl. För länets utveckling är det därutöver centralt att prioritera restiden mellan Västerås C och Stockholm.

Att införa en direktkoppling från Västerås station som en egen linje kan vara en mer genomförbar lösning inte minst för att regionen och kommunen har större rådighet. Det är dock tveksamt om sådan trafik kapacitetsmässigt kan nyttja befintliga spår på sträckan, i synnerhet inte utifrån de krav på turtäthet som sannolikt skulle krävas för att trafiken ska kunna ersätta en busstrafik. En sannolik förutsättning är således att det för att en sådan lösning ska bli aktuell en utbyggnad till fyrspar från Västerås C. I arbetet med revidering av Västmanlands regionala trafikförsörjningsprogram ingår att ta fram en strategi för bland annat framtida uppehållsbild i Västmanland som underlag för kommande storregional planering. Utifrån denna kommer såväl kapacitetsmässiga förutsättningar som påverkan för befintliga resenärer att belysas. Region Västmanland vill dock redan här tydligt markera, utifrån den problematik som lyfts fram ovan, att utvecklingen av planområdet inte bör förutsätta en etablering av tågstopp i planområdet.

Region Västmanland vill i övrigt för området lyfta fram att det i samband med att fyrsparret Tomtebodavägen-Kalhäll färdigställs på Mälardalenbanan planeras att etableras ett system med direkttågstrafik (Region-Express) mellan nodstäderna Örebro-Västerås och Stockholm som kompletterar ordinarie regionaltågstrafik. Något som skulle reducera restiderna mellan Stockholm och Västerås vilket kan vara positivt utifrån ett kompetensförsörjningsperspektiv för planområdet.

Kommentar: Planprogrammet tar höjd för olika scenarier kring ett framtida tågstopp vid Finnslätten och ger plats för en framtid med fyra spår på stambanan. Detta möjliggör en direktkoppling med en egen linje från Västerås resecentrum och ett system med direkttågstrafik i regionen.

Staden och Regionen har nyligen lämnat in en ansökan till Trafikverket om att genomföra en åtgärdsvalsstudie (ÅVS), där det ingår att utreda ett möjligt tågläge på Finnslätten och det i ett regionalt sammanhang.

Sammanfattning

Region Västmanland ser positivt på Västerås stads ambitioner för Finnslätten och ser fram emot att tillsammans med Västerås stad bidra till denna utveckling och områdets kompetensförsörjning. De synpunkter vi framfört berör främst förutsättningar för att kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt alternativ och kunna bidra till att förverkliga dessa ambitioner och Västerås mål om nolltillväxt i biltrafiken.

Region Västmanland utesluter inte potential för ett framtida tågstopp men ser inte att detta kan läggas till som en förutsättning för områdets utveckling då frågan behöver ta hänsyn till ett större systemperspektiv.

Region Västmanland ser fram emot att vara en aktiv part i detta utvecklingsprojekt.

Kommentar: Planprogrammet har ett långsiktigt perspektiv och beskriver vikten av hållbara transportsystem. Frågan är komplex och kräver samverkan mellan berörda parter.

4. SVENSKA KRAFTNÄT

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

Nuläge – framtida planer

I den norra delen av det aktuella planområdet har Svenska kraftnät en 220 kV-ledning mellan Hamra och Finnslätten tillhörande transmissionsnätet för el. Svenska kraftnäts ledning planeras avvecklas som transmissionsnätledning 2028-2032. Det område som utpekats i planen ser även ut att tangera nuvarande transmissionsnätstationen i Finnslätten som är belägen direkt öster om järnvägen. Stationen är planerad att avvecklas som transmissionsnätstation 2030-2032 som ett led i den kommande nätförstärkningen kring Västerås.

Vattenfall Eldistribution AB kommer att ha kvar omfattande verksamhet i området för att tillgodose den kommande lokala elförsörjningen av Västerås och det kan inte uteslutas att stationsområde och ledningar i området om så visar sig lämpligt kan komma att överlåtas till Vattenfall för återanvändning i någon form för drift av det kommande uppdaterade regionnätet.

Svenska kraftnäts magnetfältspolicy

Vid all nyprojektering av 220 kV- och 400 kV-växelströmsledningar i det svenska transmissionsnätet tillämpar Svenska kraftnät en magnetfältspolicy som innebär att vi utgår från 0,4 mikrotlesa som högsta magnetfältsnivå vid bostäder, skolor och förskolor.

I samband med att tillstånd omprövas för våra växelströmsledningar vidtar vi ofta åtgärder för att minska magnetfälten eller erbjuder oss att köpa fastigheter som står så nära ledningen att magnetfältet överstiger 4,0 mikrotlesa.

De senaste 40 årens forskning har inte kunnat säkerställa några hälsorisker relaterat till magnetfält. Mer information finns på Strålsäkerhetsmyndighetens hemsida, www.ssm.se. Där finns bland annat en broschyr om magnetfält och hälsorisker.

Allmän information

Svenska kraftnät har ledningsrätt för kraftledningarna som är av betydelse för rikets elförsörjning. Ledningsrätten innebär att åtgärd/verksamhet som på något sätt inskränker Svenska kraftnäts verksamhet, inte får vidtas på fastighet som belastas av ledningsrätt. Om verksamhet planeras inom 250 meter från våra anläggningar vill vi bli hörda.

Svenska kraftnät vill påminna om att byggnationer i närheten av transformatorstationer och ledningsstråk kan medföra svårigheter vid eventuella framtida förändringar i transmissionsnätet.

Alla kraftledningar som drivs och förvaltas av Svenska kraftnät har underjordiska installationer. Vid alla typer av markarbete inom en kraftledningsgata ska Svenska kraftnät rådfrågas om direktiv innan markarbete påbörjas.

Ur ett elsäkerhetsperspektiv regleras avståndet mellan kraftledningar och olika verksamheter i Elsäkerhetsverkets föreskrifter ELSÄK-FS 2008:1 med ändring ELSÄK-FS 2010:1 och ELSÄK-FS 2015:3. Föreskrifterna reglerar bland annat byggnation och vissa typer av verksamheter på upp till 100 meters avstånd från kraftledningar. Exempel på detta är verksamhet med brandfarliga och explosiva varor, upplag, parkeringsplatser, busshållplatser med mera.

Svenska kraftnät önskar att Västerås stad tar motsvarande hänsyn vid planering av ny bebyggelse invid befintliga och planerade transmissionsnätledningarna som Svenska kraftnät gör vid byggnation av nya ledningar. För att säkerställa att Svenska

kraftnäts magnetfältspolicy uppfylls ska ny bostad- och skolbebyggelse placeras minst 80 meter från en 220 kV-ledning. Vi vill förtydliga att det schablonavstånd vi angett på 80 meter gäller för de områden där det passerar endast en ledning. Detta schablonavstånd är baserat på ett årsmedelströmvärde och är att anse som en rekommendation till beslutande myndighet. För avstånd utifrån en eller flera parallellgående ledningars faktiska årsmedelströmvärde krävs en magnetfältberäkning. Svenska kraftnät utför beräkningar för sina egna ledningar utifrån magnetfältspolicyn, det vill säga 0,4 mikrottesla.

Vänligen observera att även icke-bygglovpliktiga åtgärder som exempelvis ändring och anläggande av vägar och uppsättande av stängsel och ska samrådas med oss i de fall åtgärderna ligger i närheten av våra anläggningar.

Svenska kraftnät vill passa på att informera om att invid och under en kraftledning finns det risk för steg- och beröringsspänningar i marken. Det finns också elsäkerhetsrisker med att anlägga en metallisk konstruktion, t.ex. elstängsel och vindskydd med plåttak, i närheten av kraftledningar. Byggnader i närheten av transmissionsnätet för el kan behöva jordas exempelvis om väggar och tak är av plåt. Om jordning är aktuellt eller om du har andra frågor rörande ärendet, vänligen kontakta oss för ytterligare information.

Ärendespecifik information

Till dess att de planerade avvecklingarna i transmissionsnätet är genomförda ska ovan angivna krav och riktlinjer för verksamheter och åtgärder i närheten av Svenska kraftnäts ledningar beaktas.

Svenska kraftnät önskar att formuleringen på sida 44 i det aktuella remissunderlaget *"Svenska kraftnät spänningshöjer stamnätet i Mellansverige från 220 kV till 400 kV, vilket tidigast kommer att ske 2028. Åtgärden behövs för att möjliggöra mer effekt till Västeråsområdet."* ersätts med följande lydelse:

"Svenska kraftnät genomför etappvisa spänningshöjningar i Mellansverige från 220 kV till 400 kV i samband med förnyelse och kapacitetsuppgradering av transmissionsnätet. Vattenfall Eldistribution AB:s regionnät kring Västerås kommer att matas från en ny transformatorstation med spänningsnivå 400 kV som tidigast 2028. Spänningshöjningarna och kapacitetsuppgraderingarna i transmissionsnätet behövs för att möjliggöra mer effekt till Västeråsområdet."

Svenska kraftnät önskar att benämningen "stamnät" ändras till "transmissionsnät" vid alla förekomster i framtagna handlingar.

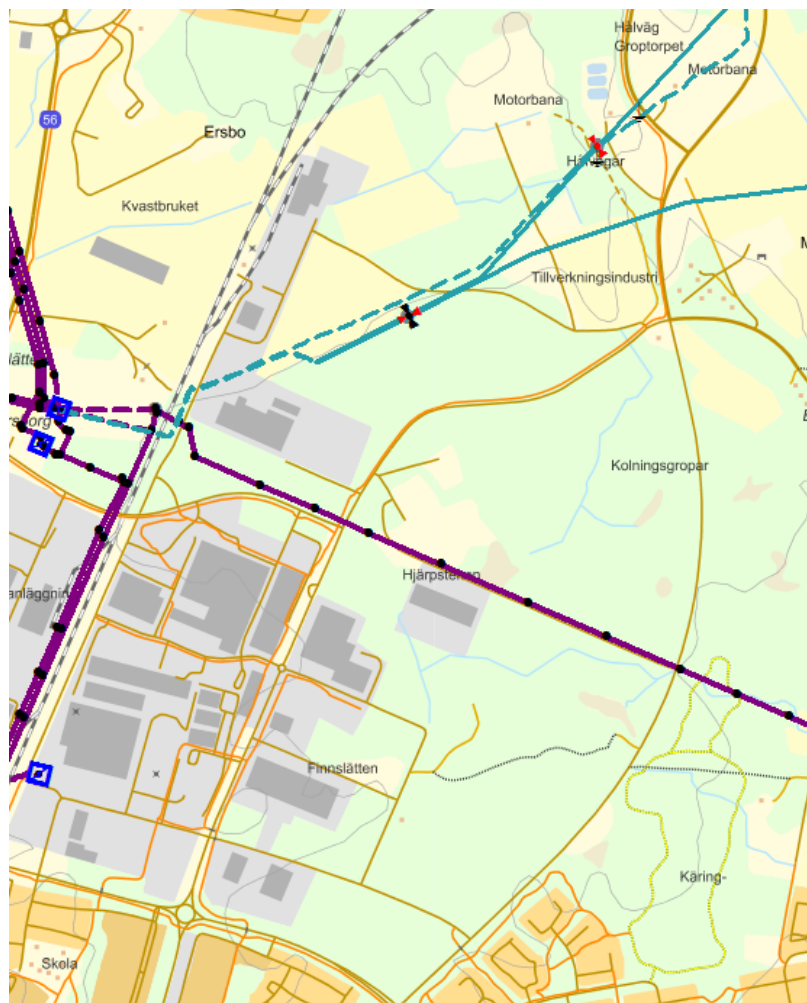
Svenska kraftnät uppmanar till en fortsatt tät och konstruktiv dialog mellan Västerås stad, Vattenfall Eldistribution AB och Svenska kraftnät inom ramen för en fortsatt god strategisk planering av området i Finnsletten.

Kommentar: Texten i planprogrammet ändras i enlighet med Svenska kraftnäts förslag.

Vattenfall Eldistribution AB, Svenska kraftnät och Mälarenergi Elnät kommer att vara viktiga samverkansparter och remissinstanser vid fortsatt planläggning inom Finnsletten.

5. VATTENFALL

Vattenfall Eldistribution har elnätanläggningar inom område och inom närområde för aktuellt planområde bestående av 24 kV markkabel, turkos streckad linje, 77 kV luftledning, lila heldragen linje, 24 kV luftledning, turkos heldragen linje samt 77 kV transformatorstation, blå kvadrat. *Se karta nästa sida.*



Kartan redovisar Vattenfalls anläggningar – i ett ungefärligt läge

Ett område med en bredd på 20 meter från var sida om yttersta fas bör reserveras kring luftledningen vid nominell spänningsnivå över 55 kV i detaljplaner såväl planprogram. För luftledning vid nominell spänningsnivå upp till 55 kV bör ett område om 10 meter reserveras från var sida om yttersta fas. Inom dessa områden får ingen anläggning placeras och ingen förändring av marknivå eller markanvändning utföras.

I planprogrammet framgår det att Vattenfall Eldistribution ABs 70 kV luftledning planeras att spänningshöjas till 130 kV för att möjliggöra etableringen av en ny regionnässtation i anslutning till Finnslätten. Detta planeras ha utförts innan år 2030. Därför är det viktigt att värna om ledningsrätten samt en eventuell breddning av ledningsgatan när spänningshöjningen sker (vanligtvis måtten 20 m + fasavstånd + 20 m), ledningsgatan beräknas bli cirka 50 meter. Luftledning med spänningsnivå över 55 kV har krav på en fri höjd om 7,4 meter över mark till luftledningen. Luftledning med spänningsnivå över 55 kV har ett säkerhetsområde om 6 meter horisontellt avstånd och 4 meter vertikalt avstånd från luftledningens faser åt vardera håll.

Kommentar: Hela området norr om befintlig 77 kV:s luftledning, mellan Lugna Gatan och Tillbergaleden, är planlagt genom Dp 1877, där hänsyn har tagits till befintlig högspänningsledning, både avseende elsäkerhet och elektromagnetisk strålning. Avståndet mellan det planlagda byggnadskvarteret och befintliga högspänningsledningar är ca 50 meter från ledningsgatans centrum.

Söder om högspänningsledningen, och öster om Lugna Gatan, ligger Northvolt Labs, på ett avstånd om ca 50 meter mellan närmaste byggnad och ledningsgatans centrum.

Vid kommande planläggning i anslutning till Vattenfalls högspänningsledningar förutsätts att beskrivna säkerhetsavstånd innehålls.

Därför är det viktigt att Västerås kommun inte tar fram ett planprogram som tillåter byggnader och andra anläggningar för nära befintlig/framtida ledningar och blir ett hinder för den planerade spänningshöjningen. Tillgång för Vattenfall Eldistribution AB att kunna utföra underhållsåtgärder bör också beaktas.

Utifrån Vattenfall Eldistribution ABs riktlinjer samt planprogrammet uppfattas som att 70 kV-ledningen blir inklämd mellan fastigheter samt att utbyggnad av industrispår i norr och ytterligare två spår i väst om planområdet kommer ligga inom dessa 20 meter. Det uppfattas även att det planeras övergångar över spåren samt luftledningen. Detta skapar en osäkerhet ifall en eventuell breddning av ledningsgatan vid spänningshöjningen kan genomföras.

I ledningsrätten framgår att:

”Fastighetsägaren får inte i ledningens närhet ändra markanvändningen så att ledningens bibehållande enligt säkerhetsföreskrifternas regler äventyras, inte heller utan ledningsägaren i god tid inhämtade medgivande spränga, fälla träd, uppsätta stängsel, schakta eller på annat sätt ändra marknivån eller vidta annan åtgärd som kan medföra fara för ledningen eller medföra att ledningen kan vålla skada på person eller egendom.”

Vid behov av ombyggnad av ledningar inom regionalt elnät vilka är linjekoncessionspliktiga ledningar är det troligt att ny koncession behöver sökas vilket är tidskrävande. Ombyggnad eller flytt av Vattenfalls anläggning ska anmälas i god tid. Ombyggnad/flytt bekostas av den som initierat ärendet, om det inte regleras på annat sätt i avtal.

Utöver detta säkerhetsavstånd (20 m och 10 m) tillkommer tillämpningen av försiktighetsprincipen för frågan kring elektriska och magnetiska fält (EMF). Vattenfall Eldistribution rekommenderar att ny bebyggelse där människor stadigvarande kan antas vistas, tex bostäder och kontor, inte uppförs närmare än 50 meter från ledningens närmaste anläggningsdel. Detta för att minimera eventuell framtida oro etc. hos de boende.

Kommentar: Föreslaget industrispår föreslås utgå i planprogrammet.

Vid framtida planläggning, för exempelvis Northvolts planerade Campus norr om Northvolt Labs, blir frågan om avstånd till och ev. passager av kraftledningsgatan, viktiga frågor att utreda vidare. En möjlig åtgärd skulle vara att flytta eller kablifiera luftledningen, exempelvis i sträckan mellan Lugna Gatan och Tillbergaleden.

Vidare framgår i samma stycke att Sveriges Kraftnät (SVK) ska spänningshöja transmissionsnätet i Mellansverige från 220 kV till 400 kV. Detta är SVK inte klara med hur 400 kV nätet kring Västerås skall se ut och det finns ingen gällande nätplan för området av den anledningen.

Kommentar: Se Svenska Kraftnäts yttrande och kommentarer på detta.

6. MÄLARENERGI

ME Värme

Tillgång till fjärrvärme och fjärrkyla är god i och runt om Finnslätten. Nyanslutningar och ökad kapacitet på befintliga ledningar bör ske i en tidig dialog för varje enskilt projekt samt att Mälarenergi deltar i samordningen för hela Finnslätten. Befintliga ledningar i området ska beaktas och ev. flyttar av ledningar ska utredas innan beslut tas, samt att flytt av ledningar bekostas av den aktuella exploatören. Viktigt att man ser till helheten vid flytt av ledning och inte bara till ett isolerat projekt när det sker så stor exploatering i ett område som Finnslätten varav Mälarenergi blir viktigt i tidiga skeden kring projekten.

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen förutsätter att respektive fastighetsägare och byggherre har kontakter med Mälarenergi. Vid framtida detaljpanelläggning förutsätts Mälarenergi deltar i projektgrupper på sedvanligt sätt. Kostnader för flytt av ledningar mm. beskrivs i detaljplanens genomförandeavsnitt.

ME Vatten

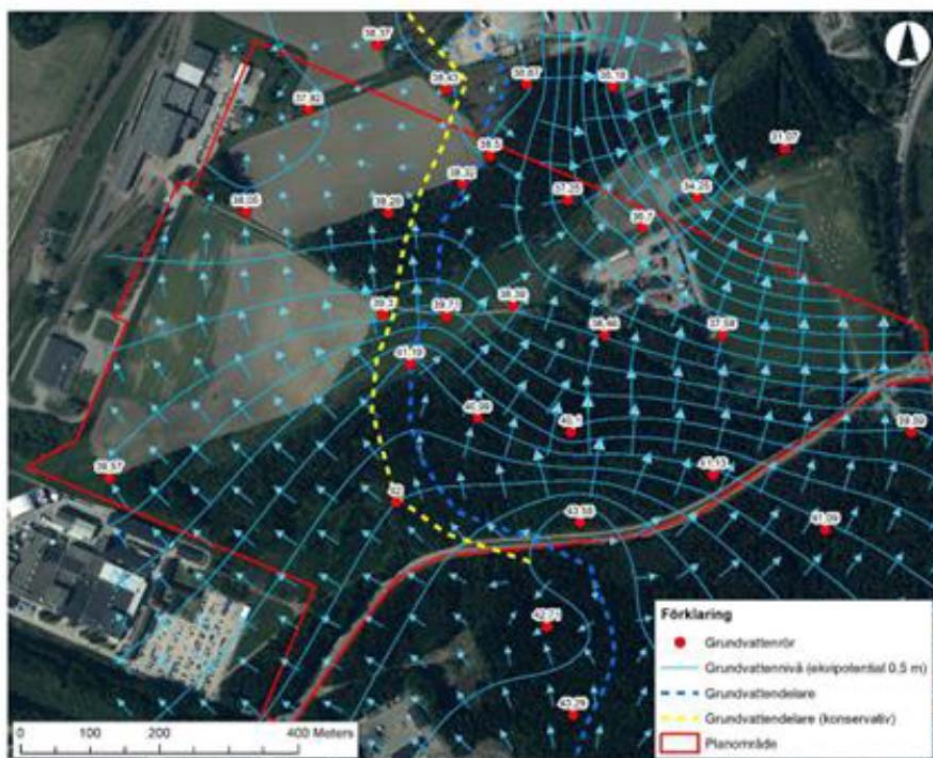
Hänsyn till vattentäkten

Mälarenergi anser det omöjligt att säkert planlägga inom området där grundvattenströmningen går mot den primära skyddszonen för grundvattentäkten. Det går inte att säkra området så att inga föroreningar når grundvattnet över längre tid. Alla föroreningar som når grundvattnet inom det aktuella området kommer till slut att nå dricksvattentäkten. Följden är då att dricksvattentäkten behöver avvecklas. Mälarenergi har då inte tillräckligt med dricksvatten till Västerås invånare och verksamheter. Texten behöver ändras på sidan 5, se nedan.

Utbyggnadsmöjligheter i norra Finnslätten, med hänsyn till vattentäkten

Fastigheterna Västerås 3:17 och 3:18 är belägna öster om Bombardiernas tågverksamhet vid järnvägen. De ägs av ABB Fastigheter AB och för tillfället utreds möjligheterna att omvandla denna råmark till ett 55-60 ha stort verksamhetsområde. Eftersom stora delar av fastigheterna ligger inom den tertiära skyddszonen kring grundvattentäkten i Badelundaåsen, och att grundvattenströmmarna går mot åsen, gör Mälarenergi idag den bedömningen att en planläggning blir svår att genomföra. Arbetet drivs vidare genom fastighetsägarens plankonsulter och expertis inom geoteknik, geohydrologi och miljökonsekvenser. Området är utpekad som verksamhetsområde i ÖP 2026, och det skulle innebära en minskad markreserv för verksamheter om planen inte kan genomföras.

I planarbetet har en rapport avseende grundvattenströmningar tagits fram. Rapporten har fastställt inom vilket område som grundvatten strömmar till dricksvattentäkten, se ortofotot. (Nästa sida).



Figur 14. Konservativ bedömning av grundvattendelarens läge.

Det aktuella området kan inte bebyggas och bör därför tas bort ur planområdet, alternativt prickas som naturmark. I utredningen har det tagits fram var grundvattendelare går genom området. Öster om grundvattendelaren kan det inte bebyggas och samtidigt säkra framtida dricksvattentillgång för Västerås stad. Det kvarstår att utreda frågan om vad som händer med grundvattenströmmarna väster om linjen om grundvattennivån i åsen sänks som den gör vid driftstopp vid Hässlö vattentäkt.

Kommentar: Inför kommande planläggning på fastigheterna Västerås 3:17 och 3:18 har fastighetsägaren ABB låtit göra hydrogeologiska undersökningar och utredningar, med bedömning av grundvattnets strömningsriktning med hänsyn till Mälarenergis vattentäkt i Fågelbacken. Mälarenergi deltar i arbetet och synpunkterna har framförts i samband med detta. Resultatet av utredningarna, med det sannolika resultatet att ungefär hälften av det studerade fastighetsområdet inte kommer att kunna planläggas. Planprogrammets illustrationsplan och text, har ändrats med hänsyn till genomförda utredningar och rekommendationer. Planarbetet för fastigheterna Västerås 3:17 och 3:18 kommer att påbörjas under 2021, och då kan det bli aktuellt med vidare utredningar kring grundvattnet.

Det bör framgå i texten att den planlagda delen av området kräver mycket säkra dagvattenåtgärder så att inget förorenat dagvatten kan nå grundvattnet. Tung trafik bör inte ledas genom den primära skyddszonen för vattentäkten.
Se bild nästa sida.



Kommentar: Vid planläggningen av detaljplan 1877 (fastigheten Västerås 3:69) var dagvattenfrågan en av de viktigaste frågorna och omfattande utredningar gjordes. Hanteringen av dagvattnet regleras med ett flertal olika planbestämmelser.

Förvaltningen delar bedömningen att tung trafik inte bör ledas genom den primära skyddszonen för vattentäkten, men detta är primärt inte en planfråga, utan hanteras av respektive väghållare, Trafikverket och Västerås stad/Tff.

Skyfall

Vatten

Området hanterar dagvatten och skyfall lokalt i första hand.

Det ställer krav på utformningen av alla stadsrum och byggnader. Vattnet leds sedan vidare längs huvudgator och gröna kopplingar, för att samlas upp i dammar och översvämningsytor innan det lämnar området på ett kontrollerat sätt.

Skyfallsvägar behöver utredas och fastslås i planprogrammet, de behöver lösas för hela området. Med skrivelsen på sidan 14 så kan det bli svårt att lösa hanteringen i de enskilda detaljplanerna.

Kommentar: Stora delar av området är idag redan planlagt och i privat ägo. Utredningar kring dagvatten och lämpliga skyfallsvägar inom dessa områden är en övergripande fråga för genomförandet av planprogrammet och bör därför lyftas till fastighetsägarnas gemensamma organisation för detta. Enligt länsstyrelsens skyfallskartering finns riksområden för höga vattennivåer främst i Finnsjöns östra delar, dels i den sydöstra delen av Lundadeponin och dels i området för den det blivande logistikcentret norr om Lundadeponin. I samband med efterbehandlingsplan för Lundadeponin och vid kommande planläggning för logistikcenter, kommer dagvattenutredningar och lämpligt avledande av dagvatten, därför bli en mycket viktig fråga. Texten på sid 14 i planprogrammet har därför kompletterats.

Planprogrammets Avsnitt 2.5, *Det hållbara Finnslätten* har utvecklats under rubriken *Ekologisk hållbarhet*, med beskrivning av ekosystemtjänster, där klimatanpassning och dagvattenhantering är viktiga delar.

Befintliga dagvattenanläggningar

De befintliga dagvattenanläggningarna bör vara med på kartan.



Kommentar: Illustrationsplanen kompletteras med befintlig dagvattenanläggning.

Fibra AB

Tillgången till bredband i området kommer att behöva utredas, befintligt nät behöver byggas ut och i många fall flyttas.

Mälarenergi Elnät (MEE)

Vill informera om att det finns befintliga lågspänning- och mellanspänningsledningarna i området vilka behöver beaktas. Kungsleden äger för nuvarande ett antal av dessa ledningar, men MEE planerar att överta dessa innan årsskiftet 2020/2021. Förnyelse och reparation av ledningarna får inte försvåras eller förhindras vid eller efter ombyggnation i området. Eventuell flytt av ledningar behöver utredas innan beslut tas samt att flytt av ledningar bekostas av exploatör. Då detta är ett stort projekt med stor inverkan på elnätet och effektbehovet i området så är det av yttersta vikt med helhetsperspektiv för hela området vid flytt av ledningar på området. Kontakt med MEE ska därför tas i mycket god tid inför projektet så att MEE har möjlighet att planera och projektera samt samordna arbetet. Som det framgår i planprogrammet är effekten till Västerås och Finnslätten begränsad och det behövs investeringar i både regionnät och stamnät innan effekten som krävs för att kunna tillgodose behovet som beskrivs i planprogrammet. Bl.a. behöver Vattenfalls regionnätledning mellan Västerås och Enköping spänningshöjas från 70 kV till 130 kV innan en ny regionnätstation kan byggas på Finnslätten.

Kommentar: Förvaltningen förutsätter att de stora fastighetsägarna i området har en kontinuerlig dialog med Mälarenergi. Frågan kring det nya regionnätet beskrivs av Svenska Kraftnät och Vattenfall i deras respektive yttrande.

Fastigheten för en ny regionnässtation som finns markerad i kartor i planprogrammet ser ut att vara mindre än tidigare efterfrågad yta. Ytan bör vara minst 8000 kvm, helst större, samt i anslutning till Vattenfalls kraftledningar för att undvika behov av linjekoncession. Denna ytstorlek krävs för att få plats med ställverk, transformatorer, kontrollbyggnad, skyddsavstånd m.m. samt ytor som krävs i samband med underhåll, reparation och förnyelse av dessa (inkl. tunga transporter).

Placeringen av regionnässtationen bör utöver att vara placerad intill Vattenfalls kraftledning även vara placerad så nära Bnr 392 som möjligt, för att minska framtida kostnader för kabeldragning. Platsen som är utpekad i nuvarande planprogram är mycket svår och dyr att förlägga kablar ifrån till de planerade effektkrävande delarna av framtida Finnslätten som presenteras i planprogrammet. Detta då i princip all kabelförläggning från platsen utöver markförhållanden även behöver anpassas efter Vattenfalls luftledning (både geografiskt och elkrafttekniskt), befintliga låg- och mellanspanningsledningar, korsande och/eller intilliggande huvudstråk med fjärrkyla och fjärrvärme samt planerade stickspåret för järnvägen. Det medför att det kommer att bli kostsamt och ta lång tid att genomföra kabelförläggningar från platsen, om det ens är genomförbart i större skala för att få den effekt som krävs i de effektkrävande delarna av framtida Finnslätten.

Kommentar: Den föreslagna ytan för en blivande regionnässtation har förtydligats i planprogrammets Illustrationsplan. Den redovisade ytan mellan Lundaleden, Strömbacken och Vattenfalls kraftledning, är ca 15 000 kvm stor. En sådan stor yta bedöms inte vara möjlig att placera närmare Bnr 392 (befintlig transformatorstation), med hänsyn till avståndet mellan Vattenfalls kraftledning och blivande planlagt byggnadskvarter norr om denna. Detta trots att föreslaget stickspår för järnväg föreslås utgå ur planprogrammet.

I arbetet för framtida Finnslätten måste ytor för kabelstråk säkras, huvudsakligen utgående från den framtida regionnässtationen och vidare ut i områdets olika delar. Det måste även finnas plats för nya nätstationer i området. Det befintliga elnätet på Finnslätten drivs idag till stor del på spänningsnivån 6 kV, medan framtida elnät i området planeras att drivas på spänningsnivån 10 kV. Det medför att det under lång tid måste finnas parallella kabelstråk i området för de båda spänningsnivåerna, vilka måste vara möjliga att enkelt komma åt under flera år framöver för att kunna gräva upp och justera anslutningar allteftersom elnätet behöver anpassas.

Kommentar: Ytor för kabelstråk och nätstationer kan säkras vid kommande detaljplanläggning. Om redan planlagd kvartersmark berörs, är detta en fråga mellan Mälarenergi och respektive fastighetsägare.

I övrigt har Mälarenergi inget att erinra.

7. LUFTFARTSVERKET

LFV har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot planprogrammet.

Observera att det kan behövas flyghinderanalys för de höga byggnader som skall uppföras inom planprogrammet. Det åligger byggherren att beställa och bekosta en flyghinderanalys om en sådan är nödvändig.

Västerås flygplats skall remitteras i ärendet liksom ansvarig för helikopterplattan på Västerås sjukhus.

Detta yttrande gäller på utfärdandedatum. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

Kommentar: Vid framtida planläggning för höga byggnader, kommer remiss skickas till Luftfartsverket för bedömning kring behovet av flyghinderanalys och till Västerås flygplats m.fl.

8. FASTIGHETSNÄMNDEN/TEKNIK- OCH FASTIGHETSFÖRVALTNINGEN

Förvaltningen yttrande;

Teknik- och fastighetsförvaltningen ser positivt på det föreslagna planprogrammet som innehåller en tydlig beskrivning av hur genomförandet av planprogrammet ska ske. Förvaltningen ser framemot ett fortsatt konstruktivt samarbete med berörda aktörer för att förverkliga visionen att Finnslätten ska bli en attraktiv plats för världsledande högteknologiska företag och deras medarbetare.

Fastighetsnämndens yttrande;

Förslag till yttrande daterat 2020-09-02 godkänns och överlämnas till byggnadsnämnden med följande tilläggsyrkande från Eleonore Lundkvist (M), Jesper Brandberg (L) och Staffan Jansson (S);

Planprogrammet innehåller många spännande förslag. Det behöver dock bli mycket tydligare vad Västerås stads ansvar är att förverkliga, och vad som ska åvila övriga fastighetsägare, inte minst med tanke på finansieringsfrågan. Exempelvis shuttlebus, nya parker, motionsspår med mera. Annars är risken stor för missuppfattningar och löften som aldrig kommer att kunna infrias.

Planprogrammet behöver också i större utsträckning ta hänsyn till att det blir allt fler bilister i Sverige och Västerås. Skrivningarna i programmet utelämnar i många fall det faktum att en stor del av de som arbetar på Finnslätten tar sig dit med bil. På sidan 26 står det exempelvis att "resor med bil är platskrävande och inte prioriterade". Detta är ett exempel på en mening som vi anser är problematisk.

Håkan Wretljung (MP) reserverar sig mot den del av beslutet som avser tillägg.

Kommentar: Avsnittet *Genomförandeavtal* under rubriken *Genomförande* har reviderats och förtydligat ansvaret för och fördelning av kommande investeringar. I en framtid med flerdubblat antal arbetstillfällen på Finnslätten är det viktigt att mobiliteten blir hållbar och effektiv. Programmets strävan är att underlätta för framtida effektiv kollektivtrafik, med syfte att få en omfördelning från biltransporter till gemensamma transporter. Självklart ska inte möjligheten att använda bil försvåras, men eftersom bilen är platskrävande föreslås mobilitetshubbar som utformas med yteffektiva parkeringsgarage och där omstigning sker till shuttlebus, elcyklar mm.

Syftet är att möjliggöra ett effektivare markutnyttjande, där stora områden med markparkeringar kan användas för nya verksamheter och gemensamma friytor.

9. TEKNISKA NÄMNDEN

Förvaltningens yttrande;

Teknik- och fastighetsförvaltningen är positiv till att planprogrammet tas fram och har varit representerad under processen.

Förvaltningen har följande medskick om förslaget till planprogram:

Förvaltningen välkomnar de höga ambitionerna och nytänkande lösningarna gällande hållbara och fossilfria transporter för såväl gods som människor till, från och inom området.

Förvaltningen skulle önska att planen visade tydligare tankar och strategier för att dra nytta av ekosystemtjänster. När nya miljöer planeras finns möjligheter att dra nytta av detta och låta de gröna och blå värdena samverka med ny teknik för att skapa lösningar i framkant.

Det finns ett stort behov av att knyta ihop Finnslätten med närliggande stadsdelar och med andra delar av Västerås. Ett antal gång- och cykelkopplingar identifieras i planprogrammet, dessa behöver analyseras vidare för att se möjlighet till genomförande och utformning.

Förvaltningen saknar en djupare analys av hur grönstrukturen i Finnslätten knyter an och förstärker de funktionella gröna nätverken i stort för Västerås.

Förvaltningen saknar analyser av planens andra hållbarhetsaspekter än den ekologiska. Exempelvis behöver barnrättsperspektivet beaktas då planen inkluderar skolverksamhet. Det blir särskilt viktigt i ett område som Finnslätten att i ett tidigt skede säkerställa de gröna ytorna och säkra, trygga skolvägar.

På sid 27 innefattar illustrationen nya infarter mot Tillbergaleden på sträckan mellan Lundaleden och Lugna gatan. Detta ser förvaltningen inte är lämpligt då det är en olycksdrabbad sträcka i kurva. Dock saknas på bilden den cirkulationsplats som diskuterats där Lugna gatan ansluter mot Tillbergaleden.

Gällande fastighetsbildning för Lugna gatan som står omskriven på planprogrammets sista sida ser förvaltningen det som viktigt att även fortsättningsvis ha kontroll över utformning, funktion, drift och underhåll av gatan då det är en viktig länk för busstrafik och dispenstransporter.

Kommentar:

Avsnittet 2.5 *Det hållbara Finnslätten* har utvecklats under rubriken *Ekologisk hållbarhet*, med beskrivning av ekosystemtjänster.

Föreslagna nya gång- och cykelvägkopplingar förutsätts analyseras och beskrivas i kommande planläggning och genomförande.

Planprogrammet ska samordnas med det pågående arbetet kring utvecklingen av natur- och kulturmiljöområdet Bjurhovdaskogen och Badelunda, vilket har som syfte att göra området bättre för besökare, natur och djurliv.

I detta arbete är länkningen till Finnslätten viktig och där utgör området kring Lundadeponin en betydelsefull del i stadens övergripande grönstruktur.

Staden driver ett projekt: *Lundadeponins framtida utformning* - vilket beskriver den framtida utformningen och användningen av området, och har som mål att göra det till ett attraktivt rekreationsområde, som gynnar Finnslätten, närliggande stadsdelar och hela Västerås. Området karaktär har förtydligats och föreslås ge namnet Lunda backar. Huvuddragen i denna utredning ingår i det bearbetade planprogrammet, och illustrationsplanen och texten har kompletterats i denna del.

Avsnittet 2.5 *Det hållbara Finnslätten* har utvecklats under rubriken *Social hållbarhet*, med beskrivning av barnperspektivet och tillgänglighet för funktionshindrade.

Planprogrammets illustration på sid 27 har ändrats så att inga infarter från Tillbergaleden visas norr om Lundaleden. Illustrationsplanen har kompletterats med en cirkulationsplats i korsningen Lugna Gatan, Tillbergaleden och väg 694/702. Planprogrammet föreslår inga förändringar avseende ansvaret för Lugna Gatan.

Tekniska nämndens yttrande;

Yttrandet godkänns och överlämnas till byggnadsnämnden med tillägget att finansiella åtaganden med externa parter bör förtydligas i planprogrammet.

Särskilt yttrande

Anna Thunell (MP), Solveig Nilsson (S), Anna Hård af Segerstad (M), Jan van der Horst (S), Benny Nore (L), Ulf Jansson (C), Stefan Lindh (M), Joakim Widell (KD) och Kenneth Nilsson (SD) lämnas särskilt yttrande enligt nedan:

När byggnadsnämnden antagit planprogrammet så blir det ett planeringsunderlag och riktmarke inför antagande av detaljplan. Planprogrammet är ambitiöst och visionärt, vi ser gärna ett förtydligande med hur medfinansieringen av externa parter ska/kan se ut. Några exempel är investeringar i och driftskostnader för intern shuttlebuss, tågstation (tåg är normalt regional eller statligt finansierat) och byggnation av ny rondell på väg som delvis är statlig. Finns det en stor del medfinansiering av externa parter för satsningarna så kan planprogrammet vara visionärt och kommunen bör vara möjliggörare.

Kommentar: Avsnittet *Genomförandeavtal* under rubriken *Genomförande* har reviderats och förtydligat ansvaret för och fördelning av kommande investeringar.

10. MILJÖ- OCH KONSUMENTNÄMNDEN

Det är viktigt att fastighetsägarna och verksamhetsutövarna är medvetna om att etablering av bostäder i området kan innebära begränsningar i hur ytorna närmast bostäderna kan användas. Etablering av bostäder i området kan begränsa möjligheterna till expansion och utbyggnad av befintliga verksamheter. Framtida berättigade klagomål kan medföra att skyddsåtgärder kan komma att krävas eller leda till förbud.

Även mindre, icke anmälningspliktiga och tillståndspliktiga verksamheter, kan medföra störningar för närboende till exempel vid transporter samt in- och utlastning av varor.

Kommentar: Planprogrammet föreslår bara sådant boende som stödjer verksamheter och Campus; forskar-och gästlägenheter, studentlägenheter, lägenhetshotell och hotell. Planprogrammet formulerar detta enligt följande; "Framtida boende ska prövas i detaljplan, där omfattning och typ av boende utreds och klarläggs, med hänsyn till risk för störningar mm från befintliga och kommande verksamheter." Samma synsätt gäller även för förskolor och skolor.

11. KULTURNÄMNDEN/KULTUR- IDROTT- OCH FRITIDSFÖRVALTNINGEN

Förvaltningens och nämndens yttrande:

Kulturnämnden har fått planprogram för stadsutveckling Finnslätten PP 37 på remiss. Enligt handlingarna är syftet med programmet att visa hur området kan

utvecklas till en attraktiv plats för världsledande högteknologiska företag och deras medarbetare. Det ska ske på en övergripande nivå som sedan är till stöd i den fortsatta planeringen. Målet med hela utvecklingsarbetet för Finnslätten sammanfattas skapa en plats för företag som skapar långsiktiga och hållbara värden, attrahera medarbetare och locka talanger, integrera forskning och utbildning med företagets utveckling, erbjuda hållbara och tillgängliga inom- och utomhusmiljöer och bli en plats som gör det enkelt att arbeta och leva. Ytan för planområdet motsvarar i stort sett hela centrala Västerås och det är ett område som kommer att utvecklas över tiotals år. Det finns kända fornlämningar inom området men dessa kommer att hanteras av länsstyrelsen i kommande planarbete eftersom det är länsstyrelsen som är tillsynsmyndighet för kulturmiljöagen.

Vissa byggnader inom området, trots att de är av yngre karaktär, har bedömts som att ha kulturvärden. Dessa måste utvärderas vidare i planarbeten framöver. Vidare bör också hänsyn tas till karaktärer i befintligt landskap och karaktärsskapande vegetation i vidare planering.

Inga övriga synpunkter.

Kommentar: De delar av Finnslätten som är bebyggda och har karaktärsskapande vegetation är idag redan planlagda. Åtgärder inom dessa planlagda områden som kan påverka fornlämningar, befintliga byggnader och vegetation prövas i kommande bygglov.

Vid framtida planläggning blir frågor om fornlämningar, befintliga byggnader och vegetation viktiga förutsättningar i arbetet.

12. NÄMNDEN FÖR IDROTT, FRITID OCH FÖREBYGGANDE/KULTUR- IDROTT- OCH FRITIDSFÖRVALTNINGEN

Förvaltningens yttrande:

Nämnden för idrott, fritid och förebyggande anser att planprogrammet lyfter idrotten och friluftslivet i området. Planprogrammet lyfter bland annat gång, cykel och rekreationsstråk ska knytas samman bättre med omkringliggande områden. I planprogrammet finns med anläggande av nya parker och förslag på hur man kan knyta ihop områden genom multifunktionella grönstråk som även integrerar trafik, cykel motionsspår och dagvattenhantering.

Nämndens yttrande:

Nämnden antar Kultur-, idrotts- och fritidsförvaltningens förslag till yttrande, daterat 2020-08-03 som sitt eget och överlämnar det till Stadsbyggnadsförvaltningen.

Särskilt yttrande

Anna Hård af Segerstad (M), Håkan Lindberg (M) och Samuel Stengård (KD) lämnar ett särskild yttrande, enligt följande:

När byggnadsnämnden antagit Planprogrammet så blir det ett planeringsunderlag och riktmärke inför antagande av detaljplan. Planprogrammet är ovanligt visionärt och ambitiöst för att vara något som ska antas av en kommun. Därför är det viktigt att redan i detta skede tydliggör vilka delar som kan vara aktuella för skattebetalarna att bekosta och vad som kommer att ske med externa finansiärer. Västerås stad har redan idag stora investeringar i investeringsplanen och med det ekonomiska läget behöver de minska kraftigt.

I området så finns redan idag rekreationsstråk och i intilliggande område motionsspår. Ändå vill planprogrammet göra än fler motionsspår. Är det externa finansiärer för satsningarna så kan planprogrammet vara visionärt och kommunen bör vara möjliggörare.

Kommentar: Planprogrammet är en del av Vision Finnslätten och tas fram i samverkan med fastighetsägarna och verksamheterna på Finnslätten. Visionen och planprogrammet har strategisk betydelse för näringslivets och staden utveckling och har därför ett långsiktigt och visionärt perspektiv.

Avsnittet *Genomförandeavtal* under rubriken *Genomförande* har reviderats och förtydligat ansvaret för och fördelning av kommande investeringar.

Föreslagna motionsspår har som syfte att koppla ihop Finnslätten med befintliga motionsspår i Bjurhovdaskogen, som idag ligger ca 1 km från exempelvis Kungsledens sportcenter.

13. FÖRSKOLENÄMNDEN/BARN- OCH UTBILDNINGSFÖRVALTNINGEN

Förvaltningens och nämndens yttrande:

Förskolenämnden menar att planprogrammet är välskrivet. Planprogrammet beskriver ett framtidsscenario som inkluderar de funktioner som krävs för att Finnslätten ska bli ett attraktivt centrum för företagande, utveckling, forskning, utbildning och stadsliv. Planprogrammet inkluderar förskola, grundskola, gymnasieskola och högskola. Bostäder i området ska endast vara av karaktären studentbostäder eller bostäder av tillfällig karaktär för de som är yrkesverksamma i Finnslätten.

Förskolenämnden bedömer att det är lämpligt att placera förskoleverksamhet i området för dem som kommer att bo här, även om boende är av tillfällig karaktär. Yrkesverksamma i Finnslätten, som bor i andra områden, kan komma att önska placera sina barn i en förskola nära arbetet. En förskola i Finnslätten bör placeras så att den är tillgänglig även för omkringliggande bostadsområden. Det medför att förskolan får goda förutsättningar att bedriva verksamhet och bidrar till att uppfylla stadens behov av förskoleplatser. Behovet av antalet förskolor i området är svårbedömt innan närmare studier genomförs i kommande detaljplaner.

Förskolenämnden poängterar att vid fortsatt planering av förskoleverksamhet i området ska särskilt beaktas; barnkonventionen, Boverkets rekommendationer för utemiljö, miljöfrågor, trafiksäkerhet, kollektivtrafik och närhet till grönområden. Förskolenämnden framhåller vikten av delaktighet i den fortsatta planeringen av förskolor i området.

Kommentar: Nya förskolor inom Finnslätten förutsätts prövas genom ny planläggning. I detaljplanearbetet tas hänsyn till förskolan lokalisering så att denna blir så optimal som möjligt, till barns behov och till stadens riktlinjer för förskolors och skolors utemiljö mm.

Planprogrammet har kompletterats under rubriken *Social hållbarhet*, med beskrivning av barnperspektivet och tillgänglighet för funktionshindrade.

Tjänstemän från barn- och utbildningsförvaltningen förutsätts delta i planarbetet.

14. GRUNDSKOLENÄMNDEN/BARN- OCH UTBILDNINGSFÖRVALTNINGEN

Förvaltningens och nämndens yttrande:

Grundskolenämnden menar att planprogrammet är välskrivet. Planprogrammet beskriver ett framtidsscenario som inkluderar de funktioner som krävs för att Finnslätten ska bli ett attraktivt centrum för företagande utveckling, forskning, utbildning och stadsliv. Planprogrammet inkluderar förskola, grundskola, gymnasieskola och högskola. Bostäder i området ska endast vara av karaktären studentbostäder eller bostäder av tillfällig karaktär för de som är yrkesverksamma i Finnslätten. Grundskolenämnden bedömer att det är lämpligt att placera grundskoleverksamhet i området för dem som kommer att bo här, även om boende är av tillfällig karaktär. Yrkesverksamma i Finnslätten, som bor i andra områden, kan komma att önska placera sina barn i en skola nära arbetet. Planprogrammets beskrivning av att Finnslätten blir en målpunkt med större upptagningsområde än Finnslätten självt, talar också för att grundskoleverksamhet ska etableras i området. I området kommer det att finnas goda möjligheter för grundskolan att samverka med andra aktörer i området som olika företag och forskare.

Grundskolenämnden poängterar att vid fortsatt planering av grundskoleverksamhet i området ska särskilt beaktas; innehållet i barnkonventionen, Boverkets rekommendationer för utemiljö, miljöfrågor, trafiksäkerhet, god kollektivtrafik och närhet till grönområden. Grundskolenämnden betonar vikten av delaktighet i det fortsatta arbetet med planering av grundskoleverksamhet i området.

Kommentar: Nya grundskolor inom Finnslätten förutsätts prövas genom ny planläggning. I detaljplanearbetet tas hänsyn till skolans lokalisering så att denna blir så optimal som möjligt, till barns behov och till stadens riktlinjer för förskolors och skolors utemiljö mm.

Planprogrammet har kompletterats under rubriken *Social hållbarhet*, med beskrivning av barnperspektivet och tillgänglighet för funktionshindrade. Tjänstemän från barn- och utbildningsförvaltningen förutsätts delta i planarbetet.

15. UTBILDNINGS- OCH ARBETSMARKNADSNÄMNDEN/BARN- OCH UTBILDNINGSFÖRVALTNINGEN

Förvaltningens och nämndens yttrande:

Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden menar att planprogrammet är välskrivet. Planprogrammet beskriver ett framtidsscenario som inkluderar de funktioner som krävs för att Finnslätten ska bli ett attraktivt centrum för företagande, utveckling, forskning, utbildning och stadsliv. Planprogrammet inkluderar förskola, grundskola, gymnasieskola och högskola. Bostäder i området ska endast vara av karaktären studentbostäder eller bostäder av tillfällig karaktär för de som är yrkesverksamma i Finnslätten.

Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden bedömer att det är viktigt att placera gymnasieverksamhet i området. Planprogrammets beskrivning att Finnslätten blir en målpunkt med större upptagningsområde än Finnslätten självt, talar för att gymnasieverksamhet ska etableras i området. I området kommer det att finnas goda och viktiga möjligheter för gymnasieskolan att samverka med andra aktörer, så som företag, forskare och högskoleverksamhet. Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden poängterar att vid fortsatt planering av gymnasieverksamhet i området, ska särskilt beaktas; geografisk placering utifrån samarbetsmöjligheter, god kollektivtrafik och närhet till rekreation i grönområden.

Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden framhåller att även andra typer av utbildning ska möjliggöras i planeringen av området, så som yrkeshögskoleutbildning, vuxenutbildning och arbetsmarknadsinsatser. Dessa omnämns idag inte i planprogrammet och bör inkluderas i denna.

Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden framhåller vikten av delaktighet i den fortsatta planeringen avseende gymnasieverksamhet i Finnslätten.

Kommentar: I dag finns en gymnasieskolan, ABB-gymnasiet, på Finnslätten. Gällande detaljplan tillåter grundskola/gymnasieskola inom ett område väster om Lugna Gatan. För att skapa en campusmiljö enligt planprogrammets intentioner, krävs nya detaljplaner som möjliggör olika utbildning, allt från grundskola till universitet, men även yrkeshögskoleutbildning, vuxenutbildning och arbetsmarknadsinsatser. Texten i planprogrammet kompletteras med denna typ av verksamheter.

Tjänstemän från barn- och utbildningsförvaltningen förutsätts delta i framtida planarbete.

16. STADSLEDNINGSKONTORET

Stadsledningskontoret ser positivt på den kommande utvecklingen av Finnslätten. Planprogrammet är i stort sett bra och väl genomtänkt. Planprogrammet har höga visioner som i sin nuvarande form verkar för en hållbar utveckling. Att utveckla detta område bedöms inte förminska gröna eller blå värden utan det ses som positivt att använda det redan etablerade området. Ur ett socialt perspektiv bedöms också utvecklingen av området vara positiv.

Nedan finns en sammanställning av stadsledningskontorets synpunkter:

Bostadsfrågan

Det är otydligt vad som är skillnaden på Stad och Campus (s. 33), vilket inte heller förtydligas senare programmet.

Planprogrammet innehåller tankar om bostäder, men på vilket sätt kan med fördel förtydligas i text. Det skulle räcka att bara ha "Verksamheter och Campus" vilket tydliggör att de bostäder man tänkt sig bara är studentbostäder eller bostäder riktade till näringslivets behov.

Stycket på s. 34 "Boende i Finnslätten möter företagets behov på tidsbegränsat boende. Det är även en viktig pusselbit i skapandet av ett campus som lever hela dygnet, även på kvällar och helger" kan förtydligas. Det behöver framgå att Studentbostäder och tillfälliga bostäder för näringslivets behov på sitt sätt är en hjälp i det ordinarie bostadsförsörjningen. Om det byggs "korttidsbostäder" på Finnslätten minskar behovet av bostäder totalt sett i Västerås, då det ordinarie beståndet inte upptas av personer som har tillfälliga behov. Bostäder inom Finnslätten skall inte ses som ett bostadsområde och därmed inte som en del av att hantera boendefrågor i Västerås i stort. Boendeformer inkluderar studentboenden, lägenhetshotell, olika typer av korttidsboenden och hyreslägenheter, kopplade till anställningar hos företag inom området, men vänder sig inte mot den öppna bostadsmarknaden.

Kommentar: De olika karaktärerna Stad, Campus och Verksamheter är ett försöka att beskriva den differentiering som bör finnas inom området, så att "rätt sak hamnar på rätt plats". Gällande detaljplan som omfattar stora delar av Finnslätten är flexibel, så det är viktigt att fastighetsägarnas har detta "tänk" med sig vid

förfrågningar om nya eller ändrade verksamheter. Vid ny planläggning finns större möjlighet att styra markanvändningen till de tre olika karaktärerna. Texten i planprogrammet under avsnittet 5.4 *Boende*, har förtydligats med att föreslagna möjliga boenden (studentbostäder och tillfälliga bostäder) är en hjälp i den ordinarie bostadsförsörjningen.

Koppling till högskola och universitet

MDH och/eller andra högskolor och universitet behöver vara delaktiga för att visionen ska förverkligas.

Kommentar: MDH är representerade i styrgruppen för Vision Finnslätten och förutsätts ingå i den nya organisationen för Vision Finnslättnens genomförande.

Genomförandefrågor

I genomförandeavsnittet står det att ett ramavtal ska upprättas som reglerar kostnader för exempelvis ombyggnader på Lugna Gatan, eller att genomföra ett stort gemensamt projekt som Knutpunkt Finnslätten. Där bör det också framgå hur kostnaden för att anlägga ett motionsspår och utveckla Lundatippen som rekreationsområde ska fördelas. Motionsspåret och rekreationsmöjligheter är viktigt för områdets attraktivitet och är något som sägs kunna göras inom en snar framtid. Finns det med in i kommande investeringsplaner?

Kommentar: Avsnittet *Genomförandeavtal* under rubriken *Genomförande* har reviderats och förtydligat ansvaret för och fördelning av kommande investeringar.

Mobilitet

Stadsledningskontoret ser positivt på att planprogrammet tar höjd för att i framtiden eventuellt kunna införa ett tågstoppläge i anslutning till Finnslätten. Staden ser dock detta som en långsiktig transportlösning för arbetspendlingen till och från Finnslätten, där behoven i stort ännu inte finns helt utpekade. På kort sikt behöver fokus ligga på att tillskapa attraktiva mobilitetslösningar lokalt inom, till och från Finnslätten med god koppling till Västerås resecentrum. Säkerställ yta och framkomlighet på/till/från "Knutpunkt Finnslätten" som framtida bussutformning kan behöva. Denna yta utpekade som nod och ändhållplats för stadbuslinjer och eventuella regionalbuslinjer. Med BRT-system kan bussarna vara 24 m. Dessa fordon kräver viss svängradie och framkomlighet i vägnätet. Säkerställ framkomlighet för tung- och specialtransporter. Programmet beskriver att specialtransporterna fortsatt ska gå längs Lugna Gatan. Om man på sikt avser att flytta detta till Tillbergaleden, allt om det kommer finnas behov av specialtransporter från logistikytan vid Lundaleden/Tillbergaleden, kan konflikt uppstå om den "gröna bron" som planeras över Tillbergaleden avses vara en fysisk bro som sätter höjdförutsättningar. Likaså behöver planerad cirkulation Tillbergaleden/Österleden ta höjd för detta, om avsikten är att hantera specialtransporter i framtiden.

Kommentar:

Planprogrammet möjliggör olika framtidsscenarior för persontransporter till och från Finnslätten.

Området kring Knutpunkt Finnslätten på Illustrationsplanen bedöms ha utrymme för framtidens transportssystem, men detta regleras slutligen vid kommande detaljplaneläggning.

Lugna Gatan ska även i framtiden användas för specialtransporter. Redovisade gatusektioner i planprogrammet har anpassats efter detta.

Säkerhetsfrågor och sekretess

Säkerhetsaspekter för nya verksamheter inom Finnslätten behöver beaktas i kommande detaljplaneskeden.

Bra att planprogrammet har mildrat skrivningar kring eleffekt. ABB och AA logistik projekt är nämnda men lite mer övergripande än tidigare, det är upp till dessa företag att avgöra hur deras namn ska hanteras i planprogrammet.

Fundera på skrivning på den sista sidan, *kursiv text*: Fastighetsägargrupp: "En fastighetsägargrupp med fastighetsägarna inom Finnslätten, tillsammans med Västerås stad och Mälarenergi AB, ska bildas. Gruppen ska ta fram ett gemensamt avtal, vilket bland annat säkerställer detaljplaner och nödvändig infrastruktur. Fastighetsägargruppens arbete med frågor kring planering, bygglov mm, *ligger utanför det Utvecklingsbolag föreslås bildas. Utvecklingsbolagets syfte är att marknadsföra Finnslätten till en attraktiv plats i världsklass, stödja etablering av nya företag, innovationskluster, start-up och högre utbildning med anknytning till de högteknologiska företagens verksamhet.*" En viss förvirring gentemot electrification hub kan uppstå, speciellt som detta är ett officiellt dokument. Planprogrammet kanske bör påpeka att projekten behöver koordineras?

Kommentar: Organisationen kring genomförandet av Vision Finnslätten är under bearbetning i samverkan mellan staden och berörda aktörer. Förslaget om ett Utvecklingsbolag är inte längre aktuellt och föreslås ersättas av en ny organisation för genomförandet av Vision Finnslätten.

Hållbarhetsfrågor

Det är viktigt att bevaka och arbeta för en minskning av hårdgjorda ytor (se klimatanpassningsplanen). Betydelsen av klimatanpassning har lyfts starkt i aktualitetsprövningen av stadens översiktsplan 2026.

Kommentar:

Avsnittet 2.5 *Det hållbara Finnslätten* har utvecklats under rubriken *Ekologisk hållbarhet*, med beskrivning av ekosystemtjänster och klimatanpassning.

Lundadeponin

Lundadeponin nämns på flera ställen på ett korrekt sätt. Målet från projektgruppen som ur ett miljöperspektiv arbetar med den gamla deponin är att inom kort ansöka om lämpliga miljötillstånd för att påbörja en övertäckning av deponin. Detta frigör yta för exempelvis rekreation, friluftsliv etc. Från den gruppen önskas ett nära samarbete där vi i förening tar fram lämplig användning av den ytan efter sluttäckning.

Kommentar: Stadsledningskontoret har initierat ett projekt: *Lundadeponins framtida utformning* - vilket beskriver den framtida utformningen och användningen av området, och har som mål att göra det till ett attraktivt rekreativt område, som gynnar Finnslätten, närliggande stadsdelar och hela Västerås. Området karaktär har förtydligats och föreslås ges namnet Lunda backar. Huvuddragen i denna utredning ingår i det bearbetade planprogrammet, och illustrationsplanen och texten har kompletterats i denna del.

Vattentäkten

Som nämns ingår en del av området i den tertiära skyddszon som skyddar grundvattentäkten i Badelundaåsen. Stadsledningskontoret delar i dag Mälarenergis inställning och anser det mycket viktigt att fortsätta skydda stadens primära vattentäkt och inte riskera kontaminering av den.

Kommentar: Se kommentarer under Mälarenergis yttrande.

Externfinansiering

Delar av de planer som finns matchar mycket bra in mot flera av EUs olika program för externfinansiering och samarbetsprogram. Detta gäller både på planerings- samt genomförandestadiet. Planprogrammet föreslås beskriva hur projektet framöver ska arbeta för att erhålla externa medel.

Kommentar: Genomförandet av planprogrammets intentioner sker på olika nivåer. Planprogrammet ger i första hand förutsättningarna för de fysiska förändringarna inom Finnsläppen. Olika samarbetsprogram bedöms möjliga utifrån planprogrammets intentioner.

Elbehov

Planen behöver i samarbete med Mälarenergi säkerställa att planprogrammet ger rätt förutsättningar för att kunna försörja området med god eleffekt i framtiden. Arbetet behöver ske både på strategisk nivå och med att konkret säkerställa mark i rätt lägen för nya mottagningsstationer. Stadsledningskontoret har fått indikationer från Mälarenergi på att lägen för mottagningsstationerna ej är i lämpliga lägen enligt planprogrammet.

Kommentar: Läget för en ny regionnässtation har förtydligats på Illustrationsplanen. Synpunkterna kring regionnässtationen kommenteras under Mälarenergis yttrande.

FÖRETAG VERKSAMMA PÅ FINNSLÄTTEN

17. Northvolt AB

Detta är alltså de tre primära punkterna från Northvolt:

1. Absolut största frågan: Enligt nuvarande utkast leds tung trafik på Lundaleden, norr om Northvolt Labs. Men expansionen av Northvolts "campus" är planerad att ske just i nordlig riktning, på de 119 ha som finns norr om Lundaleden. Tung trafik på Lundaleden skulle då dundra rakt igenom det som är tänkt som Northvolts campusområde. Vi skulle vilja att staden studerade alternativa lösningar i dialog med Northvolt, Kungsleden och AA Logistik.

Kommentar: Staden, genom stadsbyggnadsförvaltningen och teknik- och fastighetsförvaltningen, har haft ett möte med berörda parter och diskuterat önskemålen från Northvolt. Detta har resulterat i att planprogrammet föreslås ändras så att Lundaleden inte redovisas som angöringsväg för tung trafik, i sträckan norr om fastigheten Effekten 12 (Northvolt Labs), och att industri-spåret från stambanan och parallellt med Lundaleden utgår. Ändringarna möjliggör ett framtida Northvolt Campus. Att flytta (eller kablifiera) den

befintliga luftledningen parallellt med Lundaleden, mellan Lugna Gatan och Tillbergaleden, bedöms ge ännu bättre förutsättningar för Northvolt Campus.

2. Ang. planen för busstrafik vill vi understryka att det nuvarande utkastets design, där en busshållplats placeras nära Northvolt Labs är väldigt välkommet för oss, då de nuvarande busshållplatserna ligger på ganska långt avstånd från Northvolt Labs, vilket också gett till en hel del "genande" över vägar av våra anställda. Vi hoppas denna placering kan realiseras så fort som möjligt.

Kommentar: Synpunkterna är framförda till teknik- och fastighetsförvaltningen, som är den förvaltning som planerar kollektivtrafik och nya hållplatser.

3. Ang. namnet "Lugna Gatan" anser vi att det nu börjar bli ett ganska föråldrat och opassande namn för det som sker på Finnslätten, och ser ett namnbyte som en mycket god symbolisk handling för att signalera det nya Finnslätten som nu skapas.

Kommentar: Synpunkterna har framförts till Västerås stads namnberedning.

18. OKQ8 AB

OK-Q8 AB (OKQ8) har tagit del av samrådshandling "Planprogram för Stadsutveckling Finnslätten, pp 37" och lämnar följande synpunkter.

Bakgrund

OKQ8 äger fastigheterna Strömbrytaren 2 och Strömbrytaren 4, belägna vid korsningen Norrleden/Lugna Gatan.

På Strömbrytaren 4, närmast Norrleden, bedriver OKQ8 verksamhet i en bemannad serviceanläggning "OKQ8 Norrleden" med drivmedel, butik, biltvätt samt uthyrning av bilar och släpvagnar. På fastigheten finns även en Burger King restaurang. Angränsande Strömbrytaren 2 var tidigare bebyggd med garage vilka rivits och ytan används idag som parkering för hyrbilar.

Framtida Mobilitet

OKQ8 noterar Finnslättns mobilitetsstrategi med strategiska angöringspunkter och mobilitetshubbar utanför områdets centrala delar passar väl in i OKQ8:s planer för framtidens mobilitetslösningar. Den planerade lokaliseringen av mobilitetscenter enligt karta under avsnitt 4.7, har dock inte beaktat möjligheten att använda och komplettera OKQ8:s befintliga läge till ett komplett storskaligt mobilitetscenter. Med beaktande av närheten till både Norrleden och Lugna Gatan bedömer vi att vårt läge kan fungera mycket bra.

Planerade verksamheter i närområdet

Nära OKQ8 Norrleden, på andra sidan Lugna Gatan, planeras skola på en stor yta. Lägets lämplighet kan möjligen ifrågasättas med tanke på angränsande Österleden/Norrleden med farligt gods och buller. Även närheten till OKQ8:s hantering av brandfarlig vara måste beaktas.

Synpunkter

OKQ8 ser mycket positivt på en utveckling av Finnslätten i linje med planprogrammet. Vi önskar se en utveckling av våra fastigheter för att fungera som storskaligt mobilitetscenter.

Genom dotterbolaget Kraftpojckarna med huvudkontor i Västerås kan OKQ8 även erbjuda en stegvis utbyggnad av infrastruktur för solceller och laddning av elfordon, med OKQ8 Norrleden som nav.

OKQ8 välkomnar ett närmare samarbete kring tjänster och produkter i samband med att programmet förverkligas.

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen ser mycket positivt på fastighetsägarnas vilja att bidra till utvecklingen på Finnslätten. På Illustrationsplanen redovisas därför ett mobilitetscenter på fastigheterna Strömbrytaren 2 och 4, vilket bedöms vara ett bra läge för ett sådant.

Framtida förskolor och skolor ska prövas i kommande detaljplaneläggning, där omfattning och typ av boende utreds och klarläggs med hänsyn till risk för störningar mm från befintliga och kommande verksamheter.

Infrastruktur för solceller och laddning av elfordon, är en viktig del i en framtida hållbar mobilitet på Finnslätten. Stadsbyggnadsförvaltningen ser positivt på OKQ8 och Kraftpojckarnas möjlighet att bidra till detta.

ANSTÄLLDA PÅ FINNSLÄTTEN OCH ANNAN ALLMÄNHET

19. Synpunkter på webb

180

Det är fördjävligt att Sveriges 6-7 största stad fokuserar på områden för stora företag när områden i staden inte fixats till sedan dem byggdes! Det lämnas istället till privata hyresvärdar så att hyresgästerna får stå för kostnaderna i form av stora hyreshöjningar! Skolor är fallfärdiga, kommunala lokaler är kalla, gator är trasiga, skolor går på knäna utan tillräckligt med pengar för personal, äldreården och sjukvårdens personal jobbar tills dom spy. Västerås stad borde skämmas för hur fan det prioriteras!

Kommentar: Synpunkterna berör inte specifikt Finnslätten.

200

Fantastiskt om finnslätten kan bli så som ni beskriver! Viktiga punkter är:

- *tågstation för pendlare för både på och avstigning. Gärna där spåren går parallellt med vägen, för att tillgängligheten ska vara enkel,
- *Parkeringsplatser med EasyPark
- * mataffär
- * kafé/ kiosk
- * rökfritt område (tydligt markerade rökrområden- som inte ligger i anslutning till gång el cykelbanor)
- * frekvent busstrafik
- * Gratis gäst wi-fi)

Kommentar: Ett planprogram ska ses som en spelplan för möjliga framtida förändringar. Planprogrammet för Stadsutveckling Finnslätten innehåller flera av beskrivna förslag. En tågstation är en sådan möjlig utveckling och föreslaget läge är vid Terminalvägen, parallellt med järnvägen. Ny service i form av mataffär, olika matställen, frekvent busstrafik mm är förslag som ligger i linje med målen för Finnslätten, som ska "Bli en plats som gör det enkelt att arbeta och leva".

210

Jättebra! Min idé är att vi i Västerås satsar på att ha en Hub likt Silicon Valley för energi och utveckling. Detta skulle sätta Västerås på kartan än en gång. Tänk många mindre "Start ups" som satsar på energi och framtiden sida vid sida med jättar såsom ABB, Westinghouse och Northvolt.

Kommentar; Inom regionen drivs ett arbete kring Electrification Hub, med syfte att driva utveckling kopplat till elektrifiering, energi och mobilitet, och där många aktörer på Finnsletten är delaktiga.

220

Sätt igång!

230

Beklagar om man skapar omlokaliseringskostnader som gör att företag riskerar att lämna Västerås.

Kommentar: Syftet med Vision Finnsletten och Stadsutveckling Finnsletten är att ge bättre förutsättningar för företagens utveckling på Finnsletten även i framtiden.

240

Byt namn på området som idag heter Finnsletten. Bygg ett helt nytt resecentrum i området, med tågstation för avgångar till och från Stockholm.

Kommentar: Ett namnbyte har diskuterats men namnet Finnsletten bör inte ändras. Ett nytt resecentrum planeras vid centralstationen, men ett möjligt tågläge/stopp på Finnsletten ingår i planprogrammet.

250

Om ni nu ska göra det attraktivt tänker jag mig att trafiksituationen Lugna gatan vid Skjutbanegatan och Gunnilbogatan kommer bli mer drabbad av den redan hårda trafiken. Anser att ni bör sätta upp bullerplank hela den sträckan, bor här och kan säga att det är en pina att inte kunna vädra eller ens ha normalt ljud på tex tv hemma under rusningstrafik decibelmätaren går i taket och speciellt efter det extremt dåligt planerade fartguppet i mitten! Varenda bilist gasar på efter guppet och lastbilar bränner över dom i 80. Ser inget positivt med detta öht då det inte finns nån lösning som ni verkar tro att ordna bättre avlastande vägar in i området.

Kommentar: Utvecklingen av trafiksituationen på Lugna Gatan kommer sannolikt att påverkas i framtiden med mer trafik, men inriktningen bör vara att till stora delar omfördela främst personbilstrafik till en effektiv kollektivtrafik. Lugna Gatan genom Malmaberg ingår inte i planprogrammet, men förutsätts hanteras inom ramen för stadens framtida trafikplanering.

260

Jag och min fru jobbar båda på Finnsletten, vi bor i Kungsåra och har våra barn i skola/dagis i Irsta. Vi är helt beroende av bilen då det inte existerar någon kollektiv trafik till Kungsåra. Idag tar det 20 min dörr till dörr att åka mellan jobbet och bostaden. För oss skulle det innebära en stor försämring i vardagen om tiden dörr till dörr skulle öka pga av att biltrafiken tvingas ut utan att tillräckliga alternativ finns. Därför är det viktigt för oss att transporter/kollektivtrafik inom området

byggs ut först och med frekventa avgångar (var 5:e min?) innan alla parkeringar plockas bort, och att parkeringar finns i anslutning till alla vägar in i området.

Kommentar: I en framtid med flerdubblat antal arbetstillfällen på Finnslätten är det viktigt att mobiliteten blir hållbar och effektiv. Programmets strävan är att underlätta för framtida effektiv kollektivtrafik, med syfte att få en omfördelning från biltransporter till gemensamma transporter. Självklart ska inte möjligheten att använda bil försvåras, men eftersom bilen är platskrävande föreslås mobilitets-hubbar som utformas med yteffektiva parkeringsgarage och där omstigning sker till shuttlebus, elcyklar mm.

270

Jättespännande läsning. Det är framtiden det gäller. Högteknologi och utveckling. Kan inte undgå att koppla detta till vår flygplats framtida öde. Jag ser den som en nödvändig del av infrastrukturen kring det framtida Finnslätten. Inte bara för resandet, utan även för den tekniska forskningen, utvecklingen och förmodligen produktion av komponenter inom framtida luftburen transport som kommer att se helt annorlunda ut än den vi har idag. Politikerna måste höja blicken ovanför dagens verklighet med stiltje i det mesta. Mvh NN.

Kommentar: Flygplatsen framtid hanteras inte i planprogrammet.

280

En liten tåghållplats nära Terminalvägen så det bli lättare att komma till industriområdet.

Kommentar: Planprogrammet beskriver ett tågläge vid Terminalvägen.

290

Bra förslag. Utveckling av kommunikation och restauranger gör området mera attraktivt att arbeta på, kommer att locka fler företag och fler åker kommunalt till jobbet. Jag ser väldigt gärna att ni även i framtiden håller digitala presentationer, eller åtminstone spelar in de fysiska presentationer ni håller. Detta var väldigt informativt och gör det mycket lättare för oss som inte annars har möjlighet att delta fysiskt av tid eller andra skäl!

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen utvecklar kontinuerligt formerna för samråd, och där är fler digitala presentationer en viktig del.

330

Försök att se över möjligheten med parkeringshus som på Öster Mälarstrand. Tror det hade varit effektivt och bättre än att ha en ännu större parkeringsplats som tar upp ännu mer plats än ett parkeringshus. Och försök gör nåt med Tunbytorp också som Finnslätten Mvh NN 16 År.

Kommentar: Planprogrammet illustrerar framtida mobilitetshubbar, med omstigning till andra transportsätt och där parkeringsgarage är en beståndsdel. Syftet är att möjliggöra ett effektivare markutnyttjande, där stora områden med markparkeringar kan användas för nya verksamheter och gemensamma friytor. Planprogrammet omfattar inte Tunbytorp, men betonar att kopplingarna dit måste förstärkas.

340

Läste att ni planerar för nya Finnslätten i Västerås och välkomnar idéer. Jag jobbar på Finnslätten och saknar hunddagis på Finnslätten där vi som jobbar på området skulle kunna lämna våra hundar på dagarna under tiden vi jobbar. Gärna humana priser på hunddagiset för dagens priser är inte lämpade för de som jobbar inom industrin med dåliga löner. Tack på förhand! Med vänlig hälsning NN.

Kommentar: Ett hunddagis bedöms vara en bra idé och texten i planprogrammet kompletteras med detta och med hundrastplats, bland andra möjliga framtida servicefunktioner på Finnslätten.

360

Hej! Jag tycker att man borde ta tillvara på företagens överskottsvärme. Till exempel Northvolt, ABB, Amazon m.fl. Den skulle kunna användas till att värma fjärrvärmevattnet.

Kommentar: I planprogrammet beskrivs att överskottsvärme kan utnyttjas i växthus och vinterträdgårdar. Växthuset "Oasen" bedöms kunna bli en viktig mötesplats vid det centrala Campustorget.

380

Hej! Kul att ni gör en plan för framtiden. Jag kommer att inkomma med mina synpunkter via ett annat mail. Mvh NN (Jobbar på Finnslätten)

470

Facken på ABB Västerås anser att visionen att Finnslätten ska bli ett innovationscenter med stark industrikoppling är positivt. Det som vi vill man tar med sig i ett framtida visionsarbete är att tillgängligheten till arbetsplatserna ska säkerställas under dygnets alla timmar.

Det är väsentligt att resorna till och från arbetet underlättas och förkortas i möjligaste mån både i tid och avstånd. Om det är genom att kollektivtrafiken byggs ut, att tillgången på parkeringsplatser i närheten av arbetsplatsen säkerställs eller genom nya sätt att transportera sig, så är tiden till arbetet en viktig faktor när man väljer var man ska jobba. Det är också viktigt att framtidens Finnslätten har grönområden för rekreation under arbetsdagen.

Kommentar: Planprogrammet har stort fokus på hållbart resande med attraktiv kollektivtrafik, kombinerad mobilitet, shuttle-buss, elcykel mm. Om Finnslätten ska bli en arbetsplats för 15-40 000 personer i framtiden, är det helt avgörande att kollektivtrafiken blir attraktiv och har en hög kapacitet, och att den finns på plats i ett tidigt skede. Även trafiksäkra gång- och cykelbanor, och säkra cykelparkeringsplatser är viktiga i detta sammanhang. Samtidigt med en utbyggd kollektivtrafik måste staden arbeta med beteendeförändringar.

Grönområden, parker och attraktiva mötesplatser är viktiga för Finnslätten ska bli en attraktiv arbetsplats. Planprogrammet redovisar bland annat en utveckling av Lundadeponin till ett rekreativsområde, som binder ihop de centrala delarna av Finnslätten med Bjurhovdaskogen och Badelunda naturreservat.

20. Privatperson, 670

Hej Hans. Jag kikade precis på din presentation om planprogrammet för Finnslätten, ett toppenbra sätt att ta del av framtida planer, bra jobbat! Dessvärre såg jag detta försent med tanke på att samrådstiden löpte ut den 18 september.

Tänkte i vart fall göra dig uppmärksam på en sak gällande kollektivtrafik. Du nämnde att 59 % av de som arbetar på Finnslätten är bosatta i Västerås, dessvärre framgick inte resmönster inom staden, alltså vart personerna bor/reser ifrån. Jag skulle gärna se en framtida busslinje från Gäddeholm, via Irsta till Finnslätten istället för som idag att all trafik går via centrum. En sådan linje skulle knyta ihop de sydöstra områdena med Finnslätten och göra det mer attraktivt att ta bussen istället för bilen. Om busslinjen gick från Gäddeholm via Irstaskolan (vidare till Finnslätten och vice versa) skulle den även kunna användas för (en del av) de Gäddeholmsbarn som går på Irstaskolan. En busslinje skulle även utgöra en viktig länk mellan staden, Anundshög samt Badelunda Kyrka och därmed möjliggöra för fler att kunde komma ut i skog och mark.

En annan aspekt är att en busslinje skulle kunna minska den totala trafikmängden på Badelundavägen, något som förordas både från boende längs vägen såväl som från Länsstyrelsen som önskar minska miljöpåverkan i området.

Lycka till med utvecklingen av Finnslätten! Med vänlig hälsning. NN.

Kommentar: Inom ramen för projektet Framtidens kollektivtrafik (Regionen och Staden) beskrivs en tvärförbindelse/tvärlinje, med nya kollektivtrafiknoder utanför centrum för att kunna optimera byten. Detta bedöms kunna göra stor nytta både för regionala och kommunala resor. I planprogrammet redovisas en sådan möjlig tvärlinje från Hälla till Skälby, via bland annat Finnslätten.

Genom planerad utbyggnad av Gäddeholm, ökar förutsättningarna för en ny busslinje till Gäddeholm. Om en sådan busslinje kan kopplas till en eventuell tvärlinje har inte utretts.

21. Privatperson, 500

Yttrandet sammanfaller till stora delar med yttrandet från VVCO och redovisas därför sammantaget med kommentarer, här nedan.

Förutom dessa gemensamma synpunkter framförs synpunkten från "lobbyist med ideell basis för magnetståg" om att ett magnetståg bör byggas från staden till Finnslätten. Detta ligger inte inom ramen för planprogrammet och kommenteras därför inte vidare.

ORGANISATIONER

22. Västerås Villaföreningars Central Organisation, VVCO

Yttrandet består i huvudsak av kommentarer som till stora delar citerar planprogrammet. Dessa bemöts inte, utan bara framförda synpunkter kommenteras och även sådant som bedöms behöva förtydligas.

"Det presenterade förslaget medför att områden runt omkring som till exempel Bjurhovda får ett kraftfullt besöksmål i och med Oasen, idrottshall, campus med dess möjlighet till intressanta seminarier, andra publika funktioner som hotell för arbetande inom området men i viss mån ytterligare ett matställe.

Tågläge Finnslätten kan vara bra även för villaområden i närområdet. Dock med reservation för att planen för "Avfart Irsta" har reserat för en framtida förläggning av en tågkorridor söder om E18. Förmodligen kommer ett framtida höghastighetståg gå den aktuella korridoren. Fortfarande så kan dock vissa turer på morgonen och eftermiddagen gå dagens järnvägssträckning."

Kommentar: Den tidigare redovisade tågkorridoren söder om E18, är inte längre en förutsättning i stadens planering.

”Stenby, Tunbytorp har stor potential att utvecklas ihop med Finnslätten. Kopplingar mellan områdena utvecklas ytterligare över tid, liksom transportlösningar, där lokalisering av verksamheter kommer att ske samordnat. Egen kommentar. Bättre integrering med omgivande områden, Cykelvägar, passage över järnvägen i och med tågläge Finnslätten. Kanske spårtaxi i form av ett hängbanesystem är ett alternativ. Magnovate och SkyTran är två möjliga lösningar som alternativ till föreslagna Shuttle-buss. Ett så kallat anropsstyrt system. Resenär anropar spårtaxin och specificerar målpunkten. Med den föreslagna ringlinjen kan tågläge Finnslätten effektivt nås som ett komplement till dagens kollektivtrafik i Västerås möjliggörs korta restider mellan exempelvis Sätra och Finnslätten.”

Kommentar: Kopplingarna till Omgivande områden som Stenby och Tunbytorp är viktiga. I planprogrammet redovisas nya förbindelser i anslutning till visat tågläge.

”Finnslätten blir i framtiden en lokal målpunkt i vardagslivet för angränsande områden, I och med att serviceutbudet stärks och funktioner med större geografiskt upptagningsområde etableras. Man kan i stort sett leva hela sitt liv på området med arbete, fritid etc. Förslag. Kanske bör det kompletteras med en strategiskt placerad förskola. (Tågläge Finnslätten)”.

Kommentar: Nya förskolor kan placeras på många platser, men hänsyn ska tas till tillgängligheten till dessa och risken för störningar från omgivande verksamheter.

”Stora hårdgjorda ytor ska brytas upp med inslag av gröna strukturer och lokal dagvattenhantering. Eget. Området omvandlas till myllrande stadsliv med torg och parker. Kärnan i det sociala nätverket med mest koncentrerat folkliv är Corson, det centrala torget och Lugna gatan som omvandlas till Boulevard. Kommentar. Trivselfaktorn ökar betydligt i och med omvandling till en fullvärdig stadsdel. Grön bro över Tillbergaleden förenklar kontakten med omgivande områden.”

Kommentar: En trafiksäker förbindelse över Tillbergaleden är viktig för att knyta ihop Finnslätten med Bjurhovdaskogen och Badelunda naturreservat.

”Ringlinje Kommentar: Den föreslagna ringlinjen bör fullbordas och inlemma resecentrum. Ger omgivande områden snabb alternativ kollektivtransport som enkelt kan nås med cykel. Kommentar. Flera busslinjer med gemensam hållplats trafikerar Finnslätten. Kommentar. Kanske fler gångtunnlar som exempelvis vid Corso.”

Kommentar: Corson och Campus ska ha en karaktär där gående och cyklister prioriteras, så att man på ett tryggt sätt kan ta sig över Lugna Gatan. Tunnlar bedöms inte lämpliga i denna miljö.

”Kommentar. Tre typer av hastighet där mellanhastighet är elcyklar framförallt för användning inom området. Kommentar. Separata busskörfält på Lugna gatan med service i anslutning till hållplatserna. Kommentar. Väl tilltaget och integrerat nät av cykelbanor bäddar för god framkomlighet på mellanhastighetsnivå. Cykelpool och

lånecyklar. Från verksamhetsmiljö baserat på bil till integrerat campus med stadskvalitéer.

Kommentar. Ytterst bra initiativ. Finnslätten tar hand om hela människa. Skapar förutsättningar för ett enklare, fullvärdigare liv.

Parkering och logistikcentra placeras i mobilitetscentra nära angöringspunkterna.

Kommentar. Att kraftfullt skapa förutsättningar för byte mellan olika färd sätt och framförallt göra detta på ett smidigt, naturligt sätt. Kanske påverka vanemönster att man behöver inte ta bilen hela vägen fram till sin arbetsplats och ej heller ta bil mellan olika aktiviteter.

Kommentar. Mycket bra att fokusera på gående och cyklister som ett alternativ till bilåkande. En del gator är gångfartsgator vilket kräver att detta verkligen efterlevs. "en stark ambition att skapa stad, i den bemärkelsen att skapa ett aktivt stadsliv som grund för det dynamiska arbetsområde som eftersträvas."

Kommentar: Planprogrammet har stort fokus på hållbart resande med attraktiv kollektivtrafik, kombinerad mobilitet, shuttle-buss, elcykel mm. Om Finnsätten ska bli en arbetsplats för 15-40 000 personer i framtiden, är det helt avgörande att kollektivtrafiken blir attraktiv och har en hög kapacitet, och att den finns på plats i ett tidigt skede. Även trafiksäkra gång- och cykelbanor, och säkra cykelparkeringsplatser är viktiga i detta sammanhang. Samtidigt med en utbyggd kollektivtrafik måste staden arbeta med beteendeförändringar.

"Kommentar. Inte ett enda av de 33 startup-bolagen i Sverige har Västerås som adress. Northvolt har Stockholm som adress. Med utveckling Finnsätten hoppas att detta förhållande kommer att ändras på. Framförallt med ambitionerna beträffande Campus med ökat samarbete mellan akademi och industri men framför allt att Sveriges sjunde stad får universitetsstatus både på högskola och sjukhus".

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen delar dessa förhoppningar.

"Kommentar. Mycket bra med en successiv övergång med bostäder i söder närmast befintliga bostadsområden även förslaget beträffande förskola. Denna kanske också ska ligga i anslutning till mobilitetscentra. Service som matbutik i anslutning till busshållplats är mycket bra. Kommenter "parker, torg och huvudstråk som binder samman Finnslätten med omgivningen". Det vill säga Finnslätten integreras betydligt bättre än idag med dess omgivning.

Av de två scenarier som studerats bör det höga alternativet väljas med en exploatering på 1 300 000 BTA (bruttoarea).

Kommentar: Planprogrammet ger möjlighet för olika scenerier avseende framtida exploatering. Förvaltningen delar förhoppningen om att den högre exploateringen blir aktuell.

"Kommentar. Västerås utvecklas mycket snabbt med en uppskattad befolkningmängd om 230 000 vilket gjorts före etableringen av Amazon och Northvolt vilket borde öka på befolkningmängden ytterligare. Nedläggning av flygplatsen är i sammanhanget mycket tveksamt framförallt då Eskilstuna fått Amazons logistikcenter på grund av Kjulafället.

Kommentar. Välkomnar "nya verksamheter är under etablering och flera är på ingång". Aviserade förstärkningar av elnätet är väsentligt dock tar det tid. Utvecklingsbolaget är av yttersta vikt.

Kommentar: Flygplatsen framtid hanteras inte i planprogrammet.

23. Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen tycker det är utmärkt att Finnslätten utvecklas till ett område där betydligt fler människor får sysselsättning och kan bo. Att det kan arbeta 15 000 till 40 000 människor i framtiden i stället för dagens 5 000 är en betydligt bättre utnyttjande av marken.

Nedan följer nu några mer koncentrerade kommentarer.

Infrastruktur

Satsningen på infrastrukturen för gång, cykel och kollektivtrafik är viktig liksom mobilitetscentra. Vi vill trycka på att implementeringen av detta sker så tidigt som möjligt för att inte människor skall känna behov av att satsa på bil för att ta sig till arbetet. Vi refererar här till tankegångarna för Sätra. Att kunna gå cykla eller åka kollektivt får inte vara ett svårt val.

Mobilitetscenter

Parkeringsplatser i mobilitetscentra ser vi som mycket positivt då det minskar de hårdgjorda ytorna som markparkering innebär. En mycket bra idé i sin helhet och ur klimat- och hållbarhetssynpunkt. Det blir ju t.ex. betydligt mindre dag/regnvatten per fordon. Det framgår dock inte om det blir parkering i flera plan vilket behövs för att minska markytan. Vi tycker det är mycket bra att cykeln får en tydlig plats i dessa/detta center. Vi utgår ifrån att cykelparkeringar finns inuti byggnaden. Naturskyddsföreningen anser det mycket viktigt när det gäller p-platserna i mobilitetscentret och även på andra platser är att samtliga platser har laddstolpe för laddning av elbil och att elnätet och elcentraler från början dimensionerade så att laddning av elbilar kan ske. Väldigt mycket i samhällsutvecklingen för att klara framtidens klimat tyder på att el och längre fram vätgas är det som kommer att driva framtidens personbilar.

Kommentar: Planprogrammet har stort fokus på hållbart resande med attraktiv kollektivtrafik, kombinerad mobilitet, shuttle-buss, elcykel mm. Om Finnsätten ska bli en arbetsplats för 15-40 000 personer i framtiden, är det helt avgörande att kollektivtrafiken blir attraktiv och har en hög kapacitet, och att den finns på plats i ett tidigt skede. Även trafiksäkra gång- och cykelbanor, och säkra cykelparkeringsplatser är viktiga i detta sammanhang. Samtidigt med en utbyggd kollektivtrafik måste staden arbeta med beteendeförändringar.

Tak och miljöpåverkan

Såväl ur klimatskäl som för biologisk mångfald anser Naturskyddsföreningen att så många tak som möjligt skall antingen utformas som gröna tak eller beläggs med solceller på maximalt effektiv yta.

Klimatutsläpp

Naturskyddsföreningen saknar en målsättning om att bygga så koldioxidneutralt som möjligt. Under avsnitt 2.5 nämns kort om koldioxidutsläpp, gröna tak och bäddar av biokol. Naturskyddsföreningen önskar se redan i denna planbeskrivning att t.ex. all byggnation och val av byggnadsmaterial skall ske utgående ifrån minimal klimatbelastning. Det borde vara en vision för områdets utveckling omfattande rivning, byggnation, verksamheter, resor mm. Naturskyddsföreningen önskar se detta betydligt mer utvecklat i en ny version av planbeskrivningen.

Kommentar: Avsnittet 2.5 *Det hållbara Finnslätten* har utvecklats under rubriken *Ekologisk hållbarhet* med text om ekosystemtjänster och klimatanpassning, där val av byggnadsmaterial, gröna tak och solceller ingår.

Biologisk mångfald

Naturskyddsföreningen konstaterar att ord eller uttryck som t.ex. biologisk, biologisk mångfald, ekologisk och klimat inte finns i planbeskrivningen. Vi menar att oberoende om nya grönområden tas i anspråk eller inte ska även tidigare ianspråktagande av gröna områden kompenseras, ett sätt att förstärka den biologiska mångfalden. Det kan vara ytor som kompenseras, ekologiska samband eller förstärkningsåtgärder. Det sista kan vara reservatsbildning på annan plats, skapande av död ved eller annat som stärker naturvärdena mer än det som tas i anspråk.

Kommentar: Genom att stora delar av planområdet är planlagt och att det samtidigt består av områden med skog, innebär det att naturmark kommer att tas i anspråk i framtiden. Det är därför viktigt att värdefulla befintliga gröna områden binds ihop till en grön struktur, där flera funktioner kan samverka, som ex stråk för rekreation och dagvattenhantering.

Planprogrammet ska samordnas med det pågående arbetet kring utvecklingen av natur- och kulturmiljöområdet Bjurhovdaskogen och Badelunda, vilket har som syfte att göra området bättre för besökare, natur och djurliv. I detta arbete är länkningen till Finnslätten viktig och där utgör området kring Lundadeponin en betydelsefull del. Staden driver ett projekt: *Lundadeponins framtida utformning* - vilket beskriver den framtida utformningen och användningen av området, och har som mål att göra det till ett attraktivt rekreatjonsområde, som gynnar Finnslätten, närliggande stadsdelar och hela Västerås. Huvuddragen i denna utredning ingår i det bearbetade planprogrammet.

Agenda 2030

Under avsnitt 2.5 hänvisas till Agenda 2030 och mål 7, 9 och 11.

Naturskyddsföreningen har använt funktionen med sökord på planbeskrivningen och konstaterar att ord som biologisk, biologisk mångfald, ekologisk och klimat får 0 träffar, koldioxid får 1 träff. Naturskyddsföreningen menar att utvecklingen av Finnslätten även måste relatera till t.ex. mål 3, Hälsa och välbefinnande, 13 bekämpa klimatförändringen och 15 ekosystem och biologisk mångfald. De två största hoten för framtiden är klimatförändringen och minskande biologisk mångfald.

Gröna stråk nämns på tre ställen i programmet men mest med en social hänvisning.

Kommentar: Avsnittet 2.5 *Det hållbara Finnslätten* har utvecklats, dels under rubriken *Ekologisk hållbarhet* med text om ekosystemtjänster och klimatanpassning, men även kompletterats med Agenda 2020:s *mål 3 - Hälsa och välbefinnande* och *mål 13 - Bekämpa klimatförändringen*, med beskrivande text. Här görs bedömningen att mål 15 - *Ekosystem och biologisk mångfald* blir svår att tillämpa på Finnslätten, eftersom relativt stora delar naturmark kommer att exploateras. Denna markanvändning har stöd i Västerås Översiktsplan 2026.

Motion och rekreation

Att området nu skall utvecklas för motion och rekreation är positivt. En rapport från GIS år 2018 visade på att 47 % av svenskarna i arbetsför ålder har hälsofarligt dålig

kondition en försämring från 27 % 20 år tidigare. Satsningen på gym, löpspår och promenadstråk behövs liksom att de utformas så de lockar ut människor.

Kommentar: Idag finns ett gym på området. Planprogrammet innehåller förslag om motionsspår mm.

24. Yimby Västerås

Yimby Västerås stöder planprogrammet i sin helhet, med de ändringar som kan föranledas av detta yttrande.

STADSBYGGNAD

Det är utmärkt att den urbana blandstaden står som modell för Planprogrammet. Densiteten bör dock vara högre och stadsstrukturen bör vara mer finmaskig med mindre fastighetsbildningar. Det bör dessutom planeras för betydligt fler bostäder om det väl ska vara blandstad som lever större delen av dygnet. Finnslätten idag (likt Kopparlunden) består av större, monumentala byggnader som mer eller mindre omöjliggör en bestående stadsstruktur. Stråk bör därmed kunna gå genom befintliga byggnader.

Om ambitionerna är att skapa stad och stadsliv så behövs det betydligt fler funktioner i synnerhet Bostad-Centrumfunktioner (BC) i kommande detaljplanearbeten.

Med en planerad kollektivtrafikhub finns det all anledning för en tätare och högre exploatering då området inte omfattas av några riksintressen för kulturmiljövård exempelvis. Det är lika bra att sikta högt för liknande för högteknologiska kluster nära centrala staden och goda kommunikationer, finns dessvärre inte.

Vi ser gärna att det skapas en riktigt funktionsblandad stadsgata av Lugna Gatan (med en eventuell planbeteckning BC för bostads och centrumändamål)

Det är utmärkt med bostäder i södra delen mot Norrleden som kan rendera i en framtida stadsgata av Norrleden, men bostadsändamål bör vara möjligt i hela området, i stor och liten omfattning och inte huvudsakligen på västra sidan av Lugna Gatan.

Kommentar: Planprogrammet hindrar inte en tätare eller högre exploatering, men bedömningen är att det ska kunna finnas plats för 15 – 40 000 verksamma på Finnslätten i framtiden. Kommande detaljplaner kan ändra detta förhållande, liksom möjligheten att komplettera med högre byggnader och fler olika typer av verksamheter.

Planprogrammet föreslår bara sådant boende som stödjer verksamheter och Campus; forskar-och gästlägenheter, studentlägenheter, lägenhetshotell och hotell, och inte skapar risk för störningar mm från befintliga och kommande verksamheter.

Se till att "Skogsparken" blir en kvalitativ stadspark flankerad av tät bebyggelse i motsats till Bjurhovdaskogen. Det kan kännas lite överflödigt med två vildvuxna och större skogsområden bredvid varandra.

Kommentar: Planprogrammet föreslår att Lundadeponin omvandlas till ett attraktivt rekreationsområde. Namnet Skogsparken har ersatts av Lunda backar.

De planerade högre tornen kan både innehålla kontor, verksamheter och bostäder med tredimensionella fastighetsindelningar.

Kraftledningarna som skär genom området bör grävas ned på sikt för att kunna ge förutsättningar för ännu mer stadsutveckling.

Kommentar: Att gräva ner kraftledningar för att skapa mer mark för mer verksamheter är en möjlig åtgärd, men kostsamt att genomföra. Men i planprogrammet föreslås att befintlig luftledning parallellt med Lundaleden flyttas (eller kablfieras) mellan Lugna Gatan och Tillbergaleden, för att ge bättre förutsättningar för Northvolt Campus.

ARKITEKTUR/GESTALTNING

Måhända inte en fråga som rör Planprogrammet, men ett medskick till kommande planarbete att omsorgsfull och innovativ gestaltning bör vara prioriterat. En innovativ, högteknologisk verksamhetsstadsdel kräver sin innovativa arkitektur (dock i tät och traditionell kvartersstadsstruktur ska tilläggas).

Kommentar: Planprogrammet beskriver övergripande gestaltningen av nya byggnader enligt följande; ”Höga krav ställs på byggnadernas vad gäller prestanda och hållbarhet. Utformningen ska vara genomtänkt och stödja stadsbyggnadsprinciper och visionen för campusområdet i de rörelser och relationer de etablerar. Byggnaders placering och utformning ska bidra till nya intressanta och spännande stadsrum, särskilt i områdets centrala delar som vid campus. Utformningen ska vara nyskapande, locka till nyfikenhet, bidra till öppenhet och möten. Det kan handla om att visuellt visa upp den nya tekniken med glasade fasader eller välkomnade entréer som leder vidare till platser för coworking och möten”.

TRAFIK/INFRASTRUKTUR

Det är utmärkt att med ”Knutpunkt Finnslätten” skapa en större kollektivtrafikhub för norra Västerås med bland annat fint anpassade mobilitetssystem med blanda annat shuttlebuss. Vi ser dock gärna att cykelinfrastrukturen vässas trots bättre förutsättningar i gatusektionen på Lugna gatan, arbetet med cykelinfran på lokalgatorna bör också prioriteras där den idag är undermålig och inte ges bättre förutsättningar här heller.

Vad som dock är extremt viktigt i fråga om infrastruktur och kollektivtrafik är att Finnslätten kan få en egen tågstation på Mälarbanan och som lokal linje. Nu när planerna Mälarporten har tagit rejäl form och tuffar på mot antagande efter kommande granskning och Västerås Flygplats eventuellt läggs ner är det av yttersta vikt att Mälarbanan planeras för fyrspar till Stockholm med koppling till Uppsala/Arlanda via Enköping. Därför är det viktigt att Västerås Stad och Region Västmanland börjar jobba med frågan nu när spårområdet vid Finnslätten medger ytterligare spår i vardera riktning. Vi förutsätter där att diskussionerna redan pågår med Trafikverket.

Om det inte i framtiden finns efterfrågan på industrispår till AA-logistik, ser vi gärna att gatorna redan är dimensionerade och kan konverteras till spårtrafik genom området på sikt, då ifråga om spårvagn eller BRT som alternativ.

Tvärleden bör få en rakare dragning, som i framtiden underlättar en urban kvartersstruktur.

Kommentar: Västerås stad och aktörerna på Finnslätten för samtal med Trafikverket och Regionen kring möjligheterna för ett tågläge vid Finnslätten. Planprogrammet ger förutsättningar att bygga ut järnvägen till fyrsparighet. Lugna Gatan har en så bred sektion att den kan inrymma spårbunden trafik och detta beskrivs i planprogrammet, bland annat med sektioner. Tvärleden sammanfaller ungefär med den föreslagna Corson i planprogrammet och utformningen bedöms väl ge plats för en urban stadsstruktur.

25. Miljöpartiet

Miljöpartiet Västerås ser som helhet mycket positivt på att satsa på området. Det finns mycket innovativa och gröna idéer i planprogrammet som vi tror möjliggör utveckling av ett attraktivt område för företag, medarbetare och offentlig verksamhet.

Natur- och grönområden

Det är bra att det är inplanerat grönområden och gröna korridorer, det är positivt för både hälsa, klimatet och miljön. Säkerställ därför att grönområden bevaras, gärna i större utsträckning än planerat.

I Skogsparken förstår vi att det behöver göras skyddsåtgärder kring Lundadeponin. I områden kring Lundadeponin som inte måste göras ingrepp på vill vi att naturen värnas, och att skog där det är möjligt bevaras. Planen med ett motionsspår i Skogsparken som kopplas ihop med Bjurhovdaspåret är bra. Det tror vi gynnar både Skogsparken, Bjurhovdaspåret och är gynnsamt för rekreation, motion och folkhälsa.

Kommentar: Genom att stora delar av planområdet är planlagt och att det samtidigt består av områden med skog, innebär det att naturmark kommer att tas i anspråk i framtiden. Det är därför viktigt att värdefulla befintliga gröna områden binds ihop till en grön struktur, där flera funktioner kan samverka, som ex stråk för rekreation och dagvattenhantering.

Planprogrammet ska samordnas med det pågående arbetet kring utvecklingen av natur- och kulturmiljöområdet Bjurhovdaskogen och Badelunda, vilket har som syfte att göra området bättre för besökare, natur och djurliv.

I detta arbete är länkningen till Finnslätten viktig och där utgör området kring Lundadeponin en betydelsefull del. Staden driver ett projekt: *Lundadeponins framtida utformning* - vilket beskriver den framtida utformningen och användningen av området, och har som mål att göra det till ett attraktivt rekreativt område, som gynnar Finnslätten, närliggande stadsdelar och hela Västerås.

Gång -och cykeltrafik

Miljöpartiet anser att gång- och cykeltrafik bör vara prioriterad inom området för att säkerställa möjlighet att ta sig fram på ett säkert, hållbart och effektivt sätt. Cykelvägarna som planeras att vara uppbyggda för en medelhastighet och som är separerade från gångtrafiken ser vi positivt på. Säkerställ att det finns många och säkra övergångar för fotgängare och cyklister över Lugna gatan. Ställ krav på att det uppförs cykelparkeringar i tillräcklig omfattning för att få fler att cykla samt att dessa uppfyller kriterier såsom väderskyddade och säkra fastläsningsmöjligheter samt även har plats för lådcyklar.

Kommentar: Ett planprogram ska ses som en "spelplan" för framtida förändringar. Vi kommande detaljplaner och bygglov kan förhållanden kring säkra övergångar, cykelparkeringar mm säkerställas.

Se till att även om det inte blir ett tågstopp på Finnslätten ser vi det viktigt att få till passagen över järnvägen för gång- och cykel mot Stenby.

Ge förutsättningar för inpendling med cykel från Hökåsen och Tillberga också, utöver de områden som redan tas upp i planförslaget.

Från Tillberga ligger Finnslätten på vägen in mot Västerås centrum och skulle vara en naturlig färdväg för cykel från Tillberga till Finnslätten men också in till centrum.

Se inte Finnslätten bara som en slutdestination när det gäller cykel. Planera för en cykelgenomfart från Tillberga till centrum via Finnslätten.

Säkerställ att cykelvägar till Finnslätten från andra delar av Västerås håller tillräckligt hög kapacitet och kvalitet för att klara av en ökad användning.

Kommentar: Planprogrammet betonar kopplingen till omgivande stadsdelar, bland annat till Stenby där det finns kompletterande service. Kopplingarna till Hökåsen och Tillberga visas i planprogrammet under rubriken *Ett framtida sammanhang*.

Kollektivtrafik

Säkerställ närhet till kollektivtrafik, området bör planeras så det ska gå att köra buss igenom området.

Kommentar: Redan idag trafikeras Finnslätten av två stadslinjer, och planprogrammet säkerställer att så kan ske även i framtiden.

Säkerhet

Säkerställ god brandsäkerhet i området, planera byggnaderna så att det är gott om utrymme mellan dem så att elden inte sprider sig till närliggande byggnader.

Exempelvis kan batterier brinna kraftigt och vara svårsläckta, Northvolts anläggningar kan behöva extra säkerhetsavstånd.

Kommentar: Räddningstjänsten (MBR) är delaktiga i stadens planeringsprocesser.

El och byggnader

Säkerställ redundant elanslutning till området för att energikrävande industrier ska ha god tillgång till el.

Ställ krav på att de byggnader som ska uppföras byggs med klimatsmarta lösningar såsom gröna tak, solpaneler, möjlighet till takodlingar och insektshotell, samt materialval som är klimatsmarta.

Kommentar: Elförsörjningen till området är av stor betydelse och beskrivs ingående i planprogrammet.

Avsnittet 2.5 *Det hållbara Finnslätten* har utvecklats under rubriken *Ekologisk hållbarhet* med text om ekosystemtjänster och klimatanpassning, där val av byggnadsmaterial, gröna tak och solceller ingår.

Skola

Säkerställ att en eventuell uppbyggnad av förskola och skola genomförs utifrån behov på ett övergripande plan, det bör inte vara något som byggs upp för enbart Finnslättenområdet.

Om en förskola- eller grundskola ska byggas bör den placeras i närheten till befintliga eller planerade bostadsområden för att säkerställa närhet för barn så det inte är beroende av biltransport. Biltransport tidigt i livet befäster en bilnorm som är viktig att undvika.

Om en förskola ska byggas, säkerställ att närmiljön är trygg för barnen, exempelvis genom bilfri zon, och att det finns trygga färdvägar till och från förskolan från närbelägna bostadsområden.

Om en grundskola ska byggas, säkerställ att transportvägarna till skolan fungerar på ett tryggt sätt för barn att ta sig dit själva utan biltransport från flera närbelägna bostadsområden.

Säkerställ att det blir tillräckligt stor förskolegård och skolgård enligt befintliga normer för detta.

Kommentar: Nya förskolor och skolor inom Finnslätten förutsätts prövas genom ny planläggning. I detaljplanearbetet tas hänsyn till förskolan lokalisering så att denna blir så optimal som möjligt, till barns behov och till stadens riktlinjer för förskolors och skolors utemiljö mm.

Tågstopp

Det är positivt om vi får till ett tågstopp på Finnslätten. Det ser vi kommer gynna attraktiviteten och arbetsmöjligheterna för Finnslätten.

Säkerställ att det finns plan för hur kommunikationerna ska fungera innan det är ett tågstopp på plats för att Finnslätten ska vara attraktivt innan det är på plats, samt att det behöver finnas en alternativ plan ifall det inte blir ett tågstopp då det inte är Västerås stad som är ytterst ansvariga för beslutet att få till ett tågstopp.

Kommentar: I planprogrammet redovisas att frågan om Tågläge Finnslätten hanteras i annat sammanhang och inte kan få sin lösning inom ramen för själva programmet. Stadsutveckling Finnslätten tar höjd för och visar att ett tågläge skulle kunna lokaliseras inom området, men att en flexibilitet finns för att möjliggöra andra lösningar för effektiva persontransporter till och från Finnslätten.

Tung trafik

Det är positivt med omfördelningen av tung trafik för att få bort den från Lugna gatan och att sprida den på ett par olika utfarter från området. Säkerställ att så lite tung trafik som möjligt blir kvar utmed Österleden, speciellt bredvid skolan som eventuellt kommer byggas i närheten.

Säkerställ förutsättningar för samordning av varutrafik för att minimera tung trafik i området. Exempelvis skulle en varudepå kunna upprättas och att de sedan transporteras vidare i området med eldrivna, mindre fordon.

Kommentar: Det är idag svårt att förutse hur transporter till/från och inom Finnslätten kommer att ske i framtiden. En stor logistikaktör inom området, AA Logistik, planerar att samla sin verksamhet i anslutning till Tillbergaleden i öster, och det kan i bästa fall avlasta Österleden. Idéerna kring samordnad varutrafik är bra och har diskuterats med företrädare för logistikföretag på Finnslätten.

Sammanfattning

- Säkerställ att grönområden bevaras.
- Säkerställ att cykel- och gångtrafik prioriteras och är säkra.
- Säkerställ att skolor för yngre barn är säkra och anpassade för att barn ska kunna ta sig dit utan bil.
- Säkerställ att området byggs hållbart.
- Minimera tung trafik inom området

Kommentar: Har kommenteras under respektive punkt här ovan.

26. Kristdemokraterna

Inledning

Det planprogram, PP37 är ett visionärt planprogram som är framtaget av flera av de privata aktörerna som är verksamma inom området. KD Västerås ser Finnslätten som ett nav för det som är ett av Västerås signum, energi, robotik och teknik-utveckling. Västerås är kanske Sveriges främsta energihuvudstad, och Finnslätten navet. Detta har sina historiska rötter i bl.a. ASEA och sedermera ABB med dess avknoppningar i olika bolag inom det segmentet. Vi från Kristdemokraterna ser positivt på att privata aktörer vill vara med och aktivt förvalta och utveckla vår stad och område och inte bara "äga" mark och låta staden utveckla deras mark. Utifrån planprogrammets visionära omfattning är det av yttersta vikt att tydliggöra att Västerås stad ska vara en "möjliggörare" för aktörerna men Västerås stad ska och kan inte vara de som ska investera i området. Västerås stads investeringsbudget är begränsad och in-tecknad i redan befintliga egna projekt. Utifrån det är det viktigt att klargöra att Västerås stad inte får agera bromskloss och förhindra privata investerare från att utveckla sin mark, sina fastigheter och område. Staden ska vara konstruktiva möjliggörare.

Kommentar: Planprogrammets karaktär är att vara en spelplan, eller möjliggörare, för framtida utveckling och förändring på Finnslätten.

För att förtydliga ansvaret för och fördelning av kommande investeringar, har avsnittet *Genomförandeavtal* under rubriken *Genomförande* reviderats.

Synpunkter

KD Västerås vill poängtera att byggnationen inte får omöjliggöra ett ökat bilflöde som kommer att ske med ökad befolkning och ökad antal företag och arbetstillfällen inom området. Tillberga och Hökåsen som närliggande serviceorter är väsentliga att ta med i trafikplaneringen både gällande kollektivtrafik och det bilburna trafikflöde så det kan säkerställas in till Finnslätten som område. Inom området ser vi positivt på lösningar med exempelvis elektrifierade självkörande el bussar som utgår ifrån parkeringsplatser/hus, dock behöver det finnas möjligheter att ta sig till de olika faciliteterna som rör inom idrott och rekreation för alla Västeråsare, både kollektivt och med bil.

Vi vill även synliggöra att det finns risker med utbyggnaden rörande tung trafik som ska köra ut/in på E18 där sträckningen över Anundshög/Badelunda vägen, en väg som inte är lämplig för tung trafik, kan vara lockande för den tunga trafiken för att enkelt ta sig ut på E18. Restriktioner eller andra lösningar bör beaktas och lyftas in i planen.

Kommentar: Planprogrammet har stort fokus på hållbart resande med attraktiv kollektivtrafik, kombinerad mobilitet, shuttle-buss, elcykel mm. Om Finnslätten ska bli en arbetsplats för 15-40 000 personer i framtiden, är det helt avgörande att kollektivtrafiken blir attraktiv och har en hög kapacitet, och att den finns på plats i ett tidigt skede.

Risken för ökad tung trafik på Badelundavägen har uppmärksammats i arbetet, och olika förslag finns i planprogrammet för att göra denna "genväg" mindre attraktiv för tunga transporter och samtidigt säkrare; en cirkulationsplats föreslås i korsningen Lugna Gatan, Tillbergaleden och väg 694/702 och en ny cirkulationsplats på Tillbergaleden, som kommer att sakta ner hastigheten där.

Tågstopp ute på Finnslätten skulle vara av intresse för staden, dock behöver vi där poängtera att Västerås stad inte kan ta på sig dessa investeringar och även belysa

att detta är Trafikverket som äger frågan och planeringen av den spårbundna trafiken med stopp i stambanan, vilket detta tågstopp ligger på.

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen är väl medveten om komplexiteten i frågan kring Tågstopp Finnsletten och kring organisationen av Västerås stads roll vid beställning av kollektivtrafik.

Kopplingen till Flygplatsen och de innovativa satsningar som kan möjliggöras inom flyg och transportnäringen är viktig att koppla samman med området och de tekniska företagens kompetens.

Kommentar: Planprogrammet tar inte upp kopplingen till flygplatsen, men betonar att alla kopplingar till omgivningen är viktiga.

Genomgående i planeringen är säkerhets- och trygghetsperspektivet centralt, främst utifrån olycksperspektiv och brand. Räddningstjänst bör i tidigt skeende inkluderas för att säkerställa detta med den tunga industrin som är verksam inom området.

Kommentar; Räddningstjänsten (MBR) är alltid delaktiga tidigt i stadens planeringsprocesser.

Att koppla både förskola/skola/gymnasium och högre utbildning till området är en bra ingång vilket kan göra livspusslet enklare för de som arbetar inom området. En närhet till förskola/arbetsplats och även koppling till skola/yrkesliv är intressant. Att låta en mängd aktörer vara aktiva och driva dessa delar ser vi positivt på. En tydlig koppling till Mälardalens högskola och andra universitet är naturliga samverkanspartner är något vi anser är bra.

Utvecklingen med bostäder i området behöver, som planen visar på, stödja arbete och utbildning inom området. Dess placering utefter Norrleden är en placering som gör att boendet inte tränger undan industrin och vice versa. Studentlägenheter, boendekooperativ knutna till arbetsplatser samt företagslägenheter och hotell är vi positiva till att privata aktörer tar ansvar för och utvecklar. Däremot ser vi inte att detta ska vara eller bli en ny boendestadsdel som en del i Västerås bostadsförsörjningskedja.

Att knyta samman handelsområdet Stenby med området är viktigt, och att det byggs upp ett serviceutbud så som butiker som har självbetjäning, lunchrestauranger mm. men vi ser inte en utveckling mot ett nytt handelscentrum i området, utan det är närheten till Stenby handelsområde som bör integreras med området.

Kommentar: Synpunkterna ligger i linje med planprogrammets intentioner.

Följande remissinstaser har lämnat yttrande utan synpunkter:

- Individ och familjeförvaltningen, Västerås stad.
- Vård och omsorgsförvaltningen, Västerås stad
- Lokalpolisområde Västerås

Samlad bedömning

Planprogrammet ger underlag för hur Finnslätten kan utvecklas till en attraktiv plats för världsledande högteknologiska företag och deras medarbetare. En plats som skapar långsiktiga och hållbara värden och en plats som gör det enkelt att arbeta och leva.

Programmets ambition är att ge möjlighet och flexibilitet för framtida förändringar, men samtidigt minimera risken för konflikter kring markanvändningen.

Efter samrådet föreslås ändringar i programmet vilka har som syfte att förstärka och bevara företagens möjligheter att utvecklas på Finnslätten.

För att kunna bli en plats för långsiktigt hållbara värden är det viktigt att ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet går hand i hand, och därför har programmet utvecklats med beskrivningar av dessa värden.

En viktig del i denna hållbara utveckling är att Lundadeponin omvandlas till ett attraktivt rekreationsområde, som gynnar Finnslätten, närliggande stadsdelar och hela Västerås.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planprogrammet, med de ändringar som gjorts efter samrådet, utgör en bra grund för fortsatt stadsutveckling och planläggning inom Finnslätten.

Förslag till beslut

Byggnadsnämnden godkänner Planprogram Stadsutveckling Finnslätten, Västerås, PP 37, daterad 2021-02-09.

Hans Larsson
Planeringsstrateg
Stadsbyggnadsförvaltningen
721 87 Västerås

Telefon direkt: 021-39 12 54
hans.larsson@vasteras.se