

# Särskilt utlåtande efter utställning

Till fördjupad översiktsplan för Sätra  
(FÖP 68)

2020-04-08

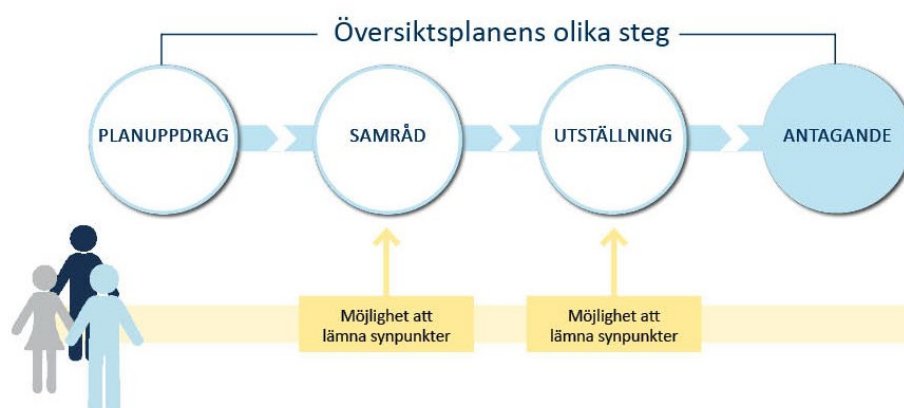
**Innehållsförteckning**

<b>Planprocessen</b> .....	<b>3</b>
PLANUPPDRAG .....	3
HUR SAMRÅDET BEDRIVITS.....	3
HUR UTSTÄLLNINGEN BEDRIVITS .....	3
<b>Kort referat av inkomna yttranden under utställningen</b> .....	<b>4</b>
<b>Samlad bedömning och bearbetning efter utställningen</b> .....	<b>4</b>
<b>Hantering av Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB)</b> .....	<b>5</b>
<b>Synpunkter på planhandlingen</b> .....	<b>5</b>
STATLIGA OCH REGIONALA MYNDIGHETER, FÖRETAG M.M. ....	5
KOMMUNALA NÄMNDER, STYRELSER OCH BOLAG .....	11
ORGANISATIONER, FÖRENINGAR M.M. ....	16
FASTIGHETSÄGARE INOM PLANOMRÅDET .....	26
SYNPUNKTER FRÅN BOENDE UTANFÖR PLANOMRÅDET .....	27

2020-04-08

## Planprocessen

Översiktsplaneprocessen indelas enligt plan och bygglagen i tre skeden: samråd, utställning och antagande. Syftet med samråds- och utställningsförfarandet är att förbättra beslutsunderlaget och ge berörda möjlighet till insyn och påverkan.



### PLANUPPDRAG

Den 2 december 2015 fick Stadsledningskontoret i uppdrag att upprätta en ny fördjupning av översiktsplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning för Sätra.

### HUR SAMRÅDET BEDRIVITS

Den 7 november 2018 beslutade kommunstyrelsen att skicka ut förslag till fördjupad översiktsplan för Sätra, daterad 2018-11-22, på samråd. Till den fördjupade översiktsplanen hör även en hållbarhetsbedömning som inkluderar såväl en miljökonsekvensbeskrivning av förslaget som en social konsekvensbedömning, benämnd "Hållbarhetsbedömning, samrådshandling Sätra FÖP 68". Samrådet pågick mellan den 22 november 2018 och 21 januari 2019.

104 yttranden kom in som svar på samrådsremissen.

### HUR UTSTÄLLNINGEN BEDRIVITS

#### Remissen

Kommunstyrelsen beslutade den 23 oktober 2019 (§412) att ställa ut det reviderade förslaget till fördjupad översiktsplan för Sätra (FÖP 68) med tillhörande hållbarhetsbedömning för granskning. Utställningen pågick under tiden 1 november 2019 till 31 januari 2020. Under utställningstiden fanns planhandlingarna tillgängliga i Stadshusentrén, på Stadsbiblioteket samt på kommunens hemsida [www.vasteras.se/sätra](http://www.vasteras.se/sätra).

2020-04-08

Utställningen annonserades i lokalpressen och kungörelse/information om utställningen skickades till berörda statliga och regionala organ, kommunala nämnder, styrelser och bolag, fastighetsägare, organisationer m.fl.

#### *Inkomna synpunkter*

Under utställningstiden inkom 34 yttranden. Av dessa var 9 utan erinran; Trafikverket, Polismyndigheten, Vattenfall Eldistribution AB, Svenska kraftnät, Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden, Barn- och utbildningsförvaltningen, Individ- och familjenämnden, Kulturnämnden och VafabMiljö kommunalförbund.

#### **Kort referat av inkomna yttranden under utställningen**

Nedan ges en redogörelse över de mest förekommande synpunkterna under utställningen.

##### Från remissinstanserna

- Mestadels positiv respons
- Medskick till fortsatt planering
- Tydligare ställningstagande för bullerskydd i form av vall eller plank

##### Övriga yttranden

- Trafikmängder
- Parkering
- För hög exploateringsgrad
- Skogen

#### **Samlad bedömning och bearbetning efter utställningen**

Inkomna synpunkter under utställningen föranleder endast mindre justeringar och förtydliganden i planhandlingen. Ändringar och kompletteringar i planhandlingen till antagandet är:

##### Planhandling

- En ny karta har lagts till för att förtydliga argumentationen kring ianspråktagande av jordbruksmark och tydligare redovisa den lokaliseringsprövning som har genomförts inför framtagandet av planen.
- En kort information om mistlar respektive fladdermöss har lagts till i planbeskrivningen.
- En ny riktlinje har lagts till under kap. Klimatanpassning, hälsa och säkerhet, störningar och risker för att förtydliga kommunens intention att anlägga bullerskydd i form av vall och eller plank längs med Norrleden.

2020-04-08

- Redaktionella ändringar, bland annat mindre textändring i kapitlet Trafik och kommunikationer + justering av riktlinje Trafik och kommunikationer

#### Markanvändningskarta

- En mindre justering av bostadskvarteren mot grusvägen i den norra delen av planområdet har skett efter utställningen för ett mer effektivt markutnyttjande och en bättre anpassning till landskapet.
- Till antagandet av planen ändras namnet på *användningen "Kontor med inslag av bostäder"* till *"Icke störande verksamheter med inslag av bostäder"*. Detta för att tydliggöra att även andra icke störande eller transportintensiva verksamheter är möjliga här. Ytterligare precisering av framtida användning prövas i detaljplaneskede.

#### Utredningar

- Tabell 3 i tredje kapitlet Bullerutredningen har rättats. Beräkningarna har utförts med korrekta hastigheter, 70 respektive 60 km/h.

De bearbetningar som gjorts efter utställningen bedöms inte vara så väsentliga att en ny utställning krävs.

#### **Hantering av Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB)**

Text om mistel har ändrats till antagande. I övrigt har inga ändringar skett.

#### **Synpunkter på planhandlingen**

Nedan redovisas de synpunkter som inkommit under utställningen samt stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer och ställningstaganden. Länsstyrelsens yttrande är bilagt denna handling (särskilt utlåtande). För att ta del av alla yttranden i sin helhet hänvisas till kommunstyrelseförvaltningens diarium, där alla yttranden finns att ta del av.

STATLIGA OCH REGIONALA MYNDIGHETER, FÖRETAG M.M.

#### **Länsstyrelsen Västmanlands län (se även bilaga)**

"Förslag till fördjupad översiktsplan för Sättra har tidigare varit föremål för samråd enligt 3 kap 9 § plan- och bygglagen (2019:900). Länsstyrelsen har i samverkan mellan andra statliga och regionala myndigheter den 1 februari 2019 lämnat ett samrådsyttrande över planförslaget. Under samrådet framförda synpunkter och bemötande finns redovisade i en samrådsredogörelse. Planförslaget har efter

2020-04-08

bearbetning ställts ut för granskning under perioden 1 november 2019 till 31 januari 2020.

Under granskningstiden ska Länsstyrelsen enligt 5 kap 16 § yttra sig över planförslaget. Av yttrandet ska det framgå om:

1. förslaget inte tillgodoser ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap miljöbalken,
2. förslaget kan medverka till att en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap miljöbalken inte följs,
3. redovisning av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen inte är förenligt med 7 kap 18 e § första stycket miljöbalken,
4. sådana frågor rörande användningen av mark- och vattenområden som angår två eller fler kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt, och
5. en bebyggelse eller ett byggnadsverk blir olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

#### **Övergripande synpunkter**

Länsstyrelsen anser att kommunen har beaktat och arbetat vidare med många av de frågor Länsstyrelsen belyste under samrådsskedet. Det har tillkommit ny information i form av utredningar där Länsstyrelsen kommer ge kommentarer utanför de punkter som finns angivna ovan.

#### **Riksintressen enligt 3 eller 4 kap miljöbalken**

Kulturmiljö:

Länsstyrelsens delar kommunens bedömning om att det närliggande riksintresseområdet för kulturmiljövård, Svartåns dalgång med Skultuna bruk (U19), inte kommer att påverkas negativt av planförslaget. Det är positivt att särskild hänsyn till riksintesseområdet kommer att tas vid senare skeden i planeringen av Sättras norra delar.

Infrastruktur:

Länsstyrelsen har inga kvarvarande synpunkter gällande riksintresse väg.

#### **Miljökvalitetsnorm enligt 5 kap miljöbalken**

Länsstyrelsen har inget att erinra i detta skede av planeringen kring hur frågan om miljökvalitetsnormer har beaktats. Frågan granskas i efterföljande planering i detaljplaneskedet för att säkerställa att MKN följs.

#### **Landsbygdsutveckling i strandnära lägen**

Frågan är ej aktuell för FÖP 68.

2020-04-08

**Mellankommunala frågor**

Länsstyrelsen har inget att erinra mot hur samordning av användning av mark- och vattenområden som angår två eller fler kommuner har genomförts i arbetet med FÖP 68.

**Hälsa och säkerhet**

Farligt gods:

Länsstyrelsen kan inte göra en bedömning utifrån ingripandegrunden för hälsa och säkerhet 5 kap 22 § pkt 5 PBL under framtagandet av den fördjupade översiktsplanen för Sättra. Detta eftersom kommunen har valt att utreda frågan för farligt gods i detaljplaneskedet.

**Synpunkter kring nytilkommen information i planhandlingarna**

Trafikbuller:

Enligt trafikbullerutredningen (avsnitt 5.1) kommer de flesta bostadshusen utmed Norrleden att få ekvivalent ljudnivå vid fasad som är högre än 60 dBA vid den bullerutsatta fasaden. Dessa lägenheter behöver därför ha genomgående planlösning med minst hälften av bostadsrummen mot bullerdämpad sida. I tre kvarter (avsnitt 5.3) kan inte en bullerdämpad sida erbjudas, varför extra skyddsåtgärder behövs i form av delvis inglasade balkonger, ljudabsorbenter i balkongtak och/eller akustiska räcken. Enligt Boverket bör dessa tekniska bullerskyddslösningar bara användas för ett begränsat antal lägenheter. Då i princip samtliga lägenheter i de tre kvarteren behöver extra skyddsåtgärder ifrågasätter Länsstyrelsen ifall detta kan räknas som ett begränsat antal lägenheter. Länsstyrelsen konstaterar att de tre kvarteren skulle få ett bra bullerskydd ifall en bullerskyddsvall istället anordnades mot Norrleden. Länsstyrelsen förordar därför alternativet med en bullerskyddsvall/skärm mot Norrleden enligt avsnitt 5.7.1 i bullerutredningen. En bullervall medför även att samtliga bostäder mot Norrleden skulle få en ljudnivå om högst 60 dBA vid den bullerutsatta fasaden.

Enligt bullerutredningen (avsnitt 5.6) kommer flertalet av de planerade skolgårdarna att uppfylla Naturvårdsverkets riktvärden för skolgårdar. En av skolgårdarna får dock något högre ljudnivå på cirka 30 % av skolgården. Genom att anlägga en bullerskyddsskärm kan riktvärdet uppfyllas på hela skolgården. Länsstyrelsen anser därför att en sådan bullerskyddsskärm bör anordnas.

I bullerutredningens avsnitt 3 redovisas förutsättningar för beräkning av trafikbuller. I tabell 3 anges tillämpade hastigheter för Norrleden och väg 66 till 30

km/h respektive 50 km/h. Då nuvarande hastighetsbegränsning på vägarna är

2020-04-08

betydligt högre (70 respektive 60 km/h) bör klargöras varför beräkningen har baserats på betydligt lägre hastigheter. Länsstyrelsen anser att ifall beräkningen har baserats på för låga hastigheter är beräknade bullernivåer underskattade.

**Natur****Mistel:**

Länsstyrelsen har noterat att kommunen inte har fört in någon text om mistel i planbeskrivningen. Länsstyrelsen anser att det är önskvärt att det förs in då mistel är en viktig fråga att belysa i planbeskrivningen.

Mellan samrådet och granskningen har kommunen lagt till en text om mistel i MKB. Dock stämmer inte påståendet att det finns undantag för mistel i Västmanland vad gäller dispensansökan. Om kommunen vill ta bort ett träd med mistel måste dispens sökas hos Länsstyrelsen.

**Fladdermöss:**

Kommunen hade i samrådet ännu inte fört in en text utifrån fladdermusinventeringen. I granskningen skriver kommunen i planbeskrivningen att vissa platser bör lämnas orörda i den mån det går eller återskapas på annan plats inom planområdet. Länsstyrelsen anser att kommunen bör komplettera texten med information om att åtgärderna för fladdermössen måste vara verkställda innan exploatering. Dessa åtgärder måste godkännas av Länsstyrelsen innan detaljplanerna kan verkställas.

**Övrigt****Trafik:**

Länsstyrelsen anser att kommunen bör planera för en säker passage för oskyddade trafikanter som vill ta sig över den planerade huvudgatan i planens nordöstra del. Detta då människor som rör sig i skogen inte ska bli begränsade av den vägbarriär som kan komma att uppstå i och med ett uppförande av vägen.

**Ras, skred och erosion:**

Länsstyrelsen ställer sig bakom Statens geotekniska instituts (SGI) yttrande om att en karta över områden som betecknas som mycket dåliga eller dåliga grundläggningsförhållanden bör tas fram. I kartan bör också andra miljö- och riskfaktorer inkluderas och användas som ett underlag för bebyggelseplaneringen. Länsstyrelsen anser att kommunen bör ha med sig detta i efterföljande planering med detaljplanerna.



2020-04-08

*Kommentar: En ny riktlinje har lagts till under kap. Klimatanpassning, hälsa och säkerhet, störningar och risker för att förtydliga kommunens intention att anlägga bullerskydd i form av vall och eller plank längs med Norrleden.*

*Tabell 3 i tredje kapitlet Bullerutredningen har rättats. Beräkningarna har utförts med korrekta hastigheter, 70 respektive 60 km/h.*

*En kort text om mistel respektive fladdermöss har lagts till i planbeskrivningen. Skrivningen om mistel har ändrats i Hållbarhetsbedömningen (MKB).*

*I denna del av planområdet är det inte motiverat med något övergångsställe då gatan i just denna del kommer vara mycket lågt trafikerad (denna del av huvudgatan är endast avsedd för kollektivtrafiken).*

*Se svar på SGIs yttrande nedan.*

#### **Statens Geotekniska Institut (SGI)**

"I planbeskrivningen finns ett avsnitt med rubriken "Geologi" med en kort beskrivning av förhållandena. Där ges också följande riktlinjer

Geologi:

- *"Fördjupade geotekniska utredningar kommer behövas i samband med fortsatt planering och projektering av området. Det gäller särskilt vid eventuell byggnation eller anläggning inom de områden som i undersökningen betecknas som mycket dåliga eller dåliga.*
- *Inför genomförande ska även en riskanalys genomföras. Analysen ska beakta risk för omgivningspåverkan av vibrationer och buller i byggskedet, samt risk för påverkan på grundvatten, så att åtgärder kem vidtas för att förhindra detta.*

SGI instämmer i riktlinjerna men rekommenderar också att de nämnda områdena som betecknas som mycket dåliga eller dåliga redovisas i en karta tillsammans med andra miljö- och riskfaktorer som ett underlag för bebyggelseplaneringen. Det bör också tydliggöras om det utöver dåliga grundläggningsförhållanden finns risk för ras, skred och erosion. Vi vill också framhålla att geotekniska säkerhetsfrågor gällande ras- och skredrisk för såväl berg som jord alltid ska klarläggas i detaljplaneskedet. Vid behov ska geotekniska utredningar utföras för att klarlägga stabilitetsförhållandena för detaljplaneområdet. Vid prövning av markens lämplighet för avsett planändamål bör även livslängden hos bebyggelse, anläggningar etc. beaktas tillsammans med förväntade effekter av ett förändrat klimat. Klimatscenerierna indikerar att för de kommande 100 åren kan ökad nederbörd förväntas leda till ökade flöden i vattendrag och förhöjda grundvatten-

2020-04-08

och portrycksnivåer i mark. Detta medför ökade risker för ras, skred, erosion och översvämningar, vilket bör värderas vid bedömning av framtida markanvändning (för såväl befintlig som tillkommande bebyggelse). Översvämnings- och bullerförebyggande åtgärder, t ex uppfyllnader och vallar, medför geotekniska konsekvenser, vilket också måste beaktas. I övrigt har SGI inga kvarstående synpunkter och inget att invända mot översiktsplanen.”

*Kommentar: Som en del i det påbörjade detaljplanearbetet och förprojekteringen av infrastruktur inom området pågår redan arbetet med att ta fram fördjupade geotekniska utredningar. Det gäller både inom de områden där grundförhållandena har betecknats som dåliga eller mycket dåliga i den första utredningen och längs med hela Norrleden där tanken är att anlägga en vall som skydd mot buller.*

*I det fördjupade arbetet med den planerade Vattenparken pågår arbetet med att ta fram ytterligare utredningar som tittar på ökade framtida vattenflöden och höjda grundvattennivåer utifrån ett förändrat klimat.*

*Sammantaget bedöms därför SGI:s synpunkter vara tillgodosedda och de medför därmed ingen ändring av den fördjupade översiktsplanen.*

#### **Trafikverket**

”Trafikverket har tagit del av granskningshandlingarna och anser att Trafikverkets synpunkter från samrådsskedet har beaktats på tillfredställande sätt och har därför inga nya synpunkter att framföra.

Trafikverket välkomnar en dialog med Västerås stad i samband med det fortsatta arbetet med utvecklingen av Sätra, särskilt gällande de ärenden och åtgärder som kan ha inverkan på statlig infrastruktur.”

*Kommentar: Staden ser fram emot fortsatt dialog med Trafikverket under detaljplaneskedet. Yttrandet föranleder ingen ändring i planhandlingen.*

#### **Polismyndigheten**

Ingen erinran.

#### **Vattenfall Eldistribution AB**

Ingen erinran.

#### **Svenska kraftnät**

Ingen erinran.

2020-04-08

**Region Västmanland Kollektivtrafikförvaltningen**

” Kollektivtrafikförvaltningen tackar för svaren i samrådsredogörelsen och vill framföra ytterligare synpunkter:

Vi vill återigen betona vikten av restidskvoten för kollektivtrafik jämfört med bilen. Om bilen har en betydligt kortare restid jämfört med bussen så kommer bussen inte vara ett attraktivt alternativ för resenären. För att kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt alternativ måste restiden vara rimlig och resan upplevas behaglig för resenären i form av gen väg och få stopp.

I den med att placera mobilitetscentra och busshållplatser nära varandra skapar goda förutsättningar för att kollektivtrafiken ska bli attraktiv. Vi önskar vara delaktiga i det fortsatta arbetet med placering av busshållplatser i relation till mobilitetscentra, bostäder och skola.

I utredningen Alternativa bussförbindelsen föreslås lösningen marknivå söder. Förslaget är rimligt, det är dock viktigt att vägen och stadsdelen Sätra är anpassad för möjlig framtida kapacitetsstark BRT linje. För BRT finns olika nivåer, Gul och Grön nivå (hämtat ur Guidelines BRT från K2 centrum), som lägst bör Gul nivå eftersträvas.

I utredningen kap 2.8 alternativa bussförbindelser framkommer det att nuvarande bussvändplats ersätts av hållplatser av Vallbyleden vilket vi anser är ett bra förslag. Det är viktigt att bra GC anslutningar finns från t.ex. Brottberga när hållplatsen flyttas.

Det måste även finnas möjlighet att linjen/turen har sin ändhållplats i Sätra (bussen ska kunna vända samt invända avgångstid med förartoalett).

Vi ser fram emot att vara en aktiv part i detta och framtida utvecklingsprojekt.”

*Kommentar: Staden ser fram emot fortsatt dialog med Kollektivtrafikförvaltningen. Yttrandet föranleder ingen ändring i planhandlingen.*

KOMMUNALA NÄMNDER, STYRELSER OCH BOLAG

**Grundskolenämnden**

”Grundskolenämnden bedömer att de skolor som beskrivs i fördjupad översiktsplan Sätra täcker det behov av skolverksamhet som den tänkta bostadsbebyggelsen förväntas medföra.

Ur ett barnperspektiv är det viktigt att det finns en säker trafikmiljö, trygga och lättillgängliga grön- och lekområden för barns lek och utevistelse.

Grundskolenämnden har tidigare yttrat sig angående FÖP Sätra inför att ärendet skickades ut på samråd. De förändringar som nämnden framförde i sitt yttrande har genomförts i planen. Ursprungligen visade planen på en skolbyggnad och utgångspunkten att det skulle vara en skola. I den form som planen har nu finns

2020-04-08

två skolbyggnader, vilket medför möjlighet för två olika skolor, som kan vara fristående eller kommunal.”

*Kommentar: Yttrandet leder inte till några förändringar i planförslaget.*

#### **Förskolenämnden**

”Förskolenämnden bedömer att de förskolor som beskrivs i fördjupad översiktsplan Sätra täcker det behov av förskoleverksamhet som den tänkta bostadsbebyggelsen förväntas medföra.

Ur ett barnperspektiv är det viktigt att det finns en säker trafikmiljö, trygga och lättillgängliga grön- och lekområden för barns lek och utevistelse.”

*Kommentar: Yttrandet leder inte till några förändringar i planförslaget.*

#### **Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden**

”Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden avstår att yttra sig angående fördjupad översiktsplan Sätra, då planen inte berör nämndens verksamhetsområden.”

#### **Barn- och utbildningsförvaltningen**

”Barn- och utbildningsförvaltningen har tagit del av planhandlingen och har inget att tillägga.”

#### **Byggnadsnämnden**

”Stadsbyggnadsförvaltningens yttrande, daterat 2019-12-03, godkänns som nämndens eget och överlämnas till kommunstyrelsen.”

”Stadsbyggnadsförvaltningen anser att den fördjupade översiktsplanen för Sätra, FÖP 68, är väl avvägd utifrån de intressen som finns inom samt i närheten av planområdet. Fördjupningen är också vägledande för kommande detaljplanering och redogör för vilka frågor som behöver studeras vidare.

Stadsbyggnadsförvaltningen vill särskilt lyfta fram att det är positivt att FÖP 68 är mer detaljerad än vad fördjupade översiktsplaner vanligtvis är, vilket ger ett bra underlag för den fortsatta processen. Även de höga ambitionerna om en hållbar stadsdel och utförliga beskrivningar och hänsynstagande till de gröna värdena ses som positivt.

Stadsbyggnadsförvaltningen har även några synpunkter som förhoppningsvis kan hanteras innan ett antagande. Se nedanstående kommentarer:

Under rubriken *Styrande dokument och angränsande projekt> Västerås översiktsplan> Enkelt att gå och cykla* står om tillgänglighet med bil i stadsdelen för angöring och lastning. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer det missvisande att beskriva förutsättningar för tillgängligheten med bil under den rubriken då den strategin i översiktsplan 2026 inte handlar om tillgängligheten med bil.

2020-04-08

Stadsbyggnadsförvaltningen föreslår att beskrivningen omplaceras till rubriken *Planförslag och förutsättningar> Trafik och kommunikationer*.

I planbeskrivningen står att det ska vara minst lika lätt och smidigt att välja cykel eller kollektivtrafik som att ta bilen på Sättra. Stadsbyggnadsförvaltningen anser att ambitionerna är goda, dock bedöms restiden som det tar med bil till centrum vara svåra att konkurrera med för cykel eller kollektivtrafik. Istället borde det beskrivas vilka fördelar kollektiv- och cykeltrafiken har i jämförelse med biltrafiken, exempelvis svårigheten att hitta parkeringsplats och parkeringsavgifter centralt i staden.”

*Kommentar: Planbeskrivningen kompletteras till antagandet med en beskrivning avseende kollektiv- och cykeltrafikens fördelar i jämförelse med biltrafiken. I övrigt medför yttrandet inga ändringar i planförslaget.*

#### **Fastighetsnämnden**

”Efter samrådet har några revideringar gjorts inför utställning. De justeringar som gjorts är genomarbetade och baseras till stor del av kompletterande utredningar och synpunkter som den omarbetade planhandlingen tagit ställning till. Utställningsversionen av FÖP 68 Sättra går väl i linje med Sättras beslutade stadsbyggnadsidé. Förvaltningen bedömer att det i detaljplaneskedet bör övervägas flexibilitet så att fastighetsnära parkering kan medges i viss omfattning. Detta för att ha högre handlingsfrihet i olika situationer.

För att behålla en fortsatt hög ambition om en snabb process jobbar Västerås Stad med parallella arbetsprocesser. Med bakgrund av detta har den första detaljplanen, av förslagsvis två detaljplaner för Sättra, påbörjats och fått planuppdrag hos byggnadsnämnden (§ 73 Dnr BN 2019/00186-3.1.2) för den norra delen av området. I denna pågående detaljplaneprocess hanteras frågor om trafik, p-platser, p-normer och p-avlösen. Förslaget till FÖP 68 Sättra är en utgångspunkt för detaljplanen, som inte kan gå ut på samråd innan FÖP 68 Sättra blivit antagen. Av denna anledning är det angeläget för samhällsbyggnadsprocessen att den fördjupade översiktsplanen för Sättra antas och prioriteras.

Planförslaget tillstyrks med de mindre ändringar som kan föranledas av utställningen.”

*Kommentar: I framtagandet av detaljplanen för etapp 1 pågår just nu arbetet med avvägningar kring vilka fastigheter som bör P-avlösa majoriteten av parkeringarna i mobilitetscenter och vilka som bör lösa parkering inom den egna fastigheten eller exempelvis i mindre gemensamma anläggningar. Den fördjupade översiktsplanen*

2020-04-08

*medger en flexibilitet avseende detta då den pekar ut viljeinriktningen medan det är detaljplanen som är juridiskt bindande. Angöring för i- och urlastning och parkering för rörelsehindrade ska dock alltid kunna anordnas i direkt anslutning till fastigheterna.*

*De föreslagna mobilitetscentren är dock viktiga ur många olika aspekter då de utöver parkering även är tänkta att innehålla funktioner som exempelvis gemensamhetslokaler, kommersiella lokaler och återvinningsstationer.*

*Redaktionella ändringar har gjorts av texten i Kapitlet Trafik och Kommunikationer, samt en mindre ändring av en riktlinje tillhörande samma kapitel.*

#### **Individ- och familjenämnden**

” Individ- och familjeförvaltningen ser ingen anledning att utifrån nämndens ansvarsområde lämna några synpunkter på utställningen.”

#### **Kulturnämnden**

” Inga ytterligare synpunkter på planhandling FÖP 68.”

#### **Miljö- och konsumentnämnden**

”Miljö- och hälsoskyddsförvaltningen tycker att ambitionen att möjliggöra byggandet av en ny hållbar stadsdel tagits väl omhand, och att förslaget ger bra förutsättningar inom de olika hållbarhetsaspekterna. Förvaltningen anser att de mobilitetscentra som föreslås är viktiga för den övergripande idén för området. En övergripande bullerutredning har tagits fram i ett tidigt skede i planarbetet, vilket miljö- och hälsoskyddsförvaltningen tycker är positivt. Ytterligare utredningar av bullersituationen kommer att behövas i arbetet med mer detaljerad utformning av kvarter och bebyggelse.

Miljö- och hälsoskyddsförvaltningen anser att en helhetslösning för bullerskydd i Sättra bör prioriteras framför lokala lösningar på enskilda hus. Förutom att bullerriktvärden vid fasader lättare klaras utan krav på bullerdämpad sida och smålägenheter skulle en bullervall, eventuellt kombinerad med skärm, bidra till en bättre utemiljö i området som helhet. Möjligheten till att skapa bullerdämpande åtgärder, bl.a. av överskottsmassor från området, bör utredas vidare och utrymme för bullerdämpande åtgärder bör tas med i planeringen av området längs Norrleden. En bullervall längs med Norrleden kan också utnyttjas för att förbättra luftkvalitet och bullernivå för cykelbanan och kan även fungera riskreducerande gentemot transporter av farligt gods.

I bullerutredningen anges att bostäder i de allra flesta kvarter har möjlighet till gemensamma uteplatser som klarar gällande riktvärden. Miljö- och hälsoskyddsförvaltningen vill påminna om att det för rad-, parhus och villor förväntas att riktvärden klaras på den egna uteplatsen. Miljö- och

2020-04-08

hälsoskyddsförvaltningen anser också att det är mycket viktigt att prioritera bullerskyddsåtgärder för skolgårdar så att hela friytorna på samtliga skolgårdar klarar gällande riktvärden.

Området som ligger längst västerut mot korsningen

Surahammarsvägen/Norrleden är den del av planområdet som är mest utsatt för störningar från trafik. Med tanke på risk för olägenheter med avseende på buller och luftkvalitet anser miljö- och hälsoskyddsförvaltningen att kvarteret närmast korsningen inte är lämpligt för bostäder. Beteckningen i markanvändningskartan på s. 8 i planbeskrivningen bör ändras från *kontor med inslag av bostäder* till att inte innefatta bostäder.

*Kommentar: En ny riktlinje har lagts till under kap. Klimatanpassning, hälsa och säkerhet, störningar och risker för att förtydliga kommunens intention att anlägga bullerskydd i form av vall och eller plank längs med Norrleden. Var bostäder är lämpligt eller inte inom området med användningen Verksamheter med inslag av bostäder (tidigare Kontor med inslag av bostäder) prövas i kommande detaljplan. I övrigt medför yttrandet inga ändringar i planförslaget.*

#### **Nämnden för idrott-, fritid- och förebyggande**

Nämnden för idrott-, fritid- och förebyggande saknar på kartmaterialet ett belyst motionsspår. I planbeskrivningen finns det på sidan 35 angivet att syftet är även att i och med exploatering av delar av området lägga till ytterligare rekreativa funktioner såsom utegym, ytor för spontanidrott, förbättrade/förstärkta stigar i delar av skogen, belyst motionsspår och även att låta motionsspåret löpa genom den nya bebyggelsen. Nämnden för idrott-, fritid- och förebyggande anser att dessa funktioner är viktiga och ska läggas in i kartmaterialet. Det är viktigt att utegymmen, ytorna för spontanidrott och motionsspåret blir tillgänglighetsanpassade. Ett motionsspår kan tillgänglighetsanpassas genom att vissa backar undviks eller att det finns möjlighet att ta alternativa vägar.

*Kommentar: Yttrandet leder inte till några förändringar i planförslaget. Lämplig dragnings av ett nytt motionsspår hanteras i senare skeden av planeringen. Motionsspåret förläggs lämpligen inom områden med användningen park och natur.*

#### **Mälarenergi**

”Mälarenergi har tagit del av handlingarna och lämnar följande svar:

ME Värme: Att tillägga från tidigare remissvar; Möjlighet att ta med teknisk infrastruktur i markanvisningskriterierna för att säkerställa nerläggning av fjärrvärmes matarledningar i tidigt skede och under anläggning av gator i Sätra, detta för att förse och underlätta för kommande exploatering och minimera antal schakt i gatan. Det blir ett hållbart byggande, både ekonomiskt och miljömässigt.

2020-04-08

ME Vatten: Inget att erinra.

Fibra AB: Infrastruktur i form av kablar, kanalisation och noder måste planeras omsorgsfullt i samråd med nätplanering på Fibra. Kanalisation byggs med fördel i samband med anläggande av gatunätet. Detta måste beaktas när planer tas fram. Fibra har ingen infrastruktur i området idag men vi finns på Norra Erikslund (Västerleden), Hörntorpsvägen samt på Lillhäradsvägen. Fibra behöver plats, platser för placering av Nod i tänkta E områden. I övrigt inget att erinra.

ME Elnät AB: Då planerna för området inte är klara och effektbehov inte är klarställt kan projektering för elnät inte utföras i detta skede. Plats för infrastruktur i form av kablar och nätstationer måste planeras omsorgsfullt så att det är möjligt att bygga allteftersom området växer fram och i förlängningen är möjligt att underhålla och drifta. Vidare måste nätstationer placeras så att de kan tekniskt försörja de anslutningspunkter som önskas med beaktande av kabelvägar och avstånd. Viss del av infrastrukturen kan behöva byggas i sin helhet redan från början medan andra delar behövs först när respektive etapp byggs. Detta måste beaktas när exploateringsplaner tas fram. Initialt finns i princip ingen tillgång till el i området då det saknar kabelnät och nätstationer. Befintligt kabelstråk längs Norrleden måste beaktas då det är matningen mot Erikslund. Dessa kablar kan inte tas ur drift. Det finns även kabel mot Hagaberg som måste beaktas.

I övrigt har Mälarenergi inget att erinra.”

*Kommentar: Yttrandet föranleder ingen ändring i den fördjupade översiktsplanen. Detta är frågor som hanteras i detaljplaneskedet av den Infrastrukturgrupp som ansvarar för förprojekteringen av området. Mälarenergi är en del av denna grupp.*

#### **VafabMiljö Kommunalförbund**

”VafabMiljö har granskat rubricerat ärende och har inga ytterligare synpunkter på planförslaget.”

ORGANISATIONER, FÖRENINGAR M.M.

#### **Miljöpartiet Västerås**

”Miljöpartiet Västerås är positiva till utbyggnaden av Sättra och vi tycker att den fördjupade översiktsplanen är ett väl utfört och genomarbetat dokument. Inte minst uppskattar vi planens stora fokus på både social och ekologisk hållbarhet. Det finns mycket som planen lyfter på ett föredömligt sätt, bland annat behovet av klimatanpassning, utrymme för bibliotek och scener, blandad bebyggelse och hållbart resande. Vi är även



2020-04-08

väldigt positiva till ambitionen om att bygga Sveriges första plusenergistadsdel.

Planens starka fokus på hållbart resande är väldigt positiv. För att minska vår miljöbelastning behöver vi i högre utsträckning förflytta oss till fots, på cykel och via kollektivtrafiken, och stadens fysiska utformning behöver underlätta sådana former av resande. Vi är därför positiva till att planeringen utgår främst från gående och cyklisters perspektiv. För att främja gång, cykel och en levande och trygg stadsdel är det viktigt att, som planen förespråkar, stadsdelens inre delar i huvudsak ska vara bilfria. Att parkering främst ska ske i de tre mobilitetscenter som pekas ut i planen är därför en god idé. Vi ser även positivt på förslaget att låta dessa mobilitetscenter vara flexibla och multifunktionella och kunna användas till bil- och cykelpooler, "miniåterbruk", energiproduktion med mera. Det är dock viktigt att det i mobilitetscentrumen finns möjlighet till säker parkering och även laddmöjligheter för både bilar och cyklar. MP Västerås ser, i likhet med de trafikutredningar som gjorts, i dagsläget inget behov av att utöka Norrleden till en 2+2-väg. En utbyggnad av Norrleden skulle rimma dåligt med kommunens mål om att vägtrafiken ska hållas konstant trots en ökad befolkning, och dessutom skulle det ytterligare öka de redan höga bullervärdena. Det ökade behovet av transporter, som följer av en ökad befolkning, bör hanteras främst genom satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik. Att det i planen görs ett vägreservat kan motiveras av att Norrleden i framtiden kan behöva byggas ut för att underlätta för kollektivtrafiken.

Vikten av grönska i stadsmiljön behandlas väl i planen. Grönska är otroligt viktigt för inte minst trivsel, men även för stadsdelens djur- och växtliv, reglering av temperaturen och stärkt vattenavrinning. Det bör dock nämnas mer om vikten av gröna väggar och tak. Växtlighet på väggar och tak kan inte ersätta annan grönska, men det kan vara ett bra komplement.

Planen nämner inte heller grönskans effekter på ljudmiljön. Boverket skriver bland annat att grönska kan förbättra stadens ljudmiljö genom att minska bullernivåer, men också genom att tillföra positiva ljud. Porlande vatten, fågelkvitter och vind som susar i träden kan hjälpa till att maskera oönskat buller.

Planens fokus på blandade boenden för en bredd av människor är viktigt och bra. Vi vill lyfta fram vikten av att olika upplåtelseformer är jämt fördelade i båda detaljplaneområdena. Men här skulle olika former av kollektiva boenden och lägenheter med flexibel planlösning kunna lyftas fram tydligare. Det kan bland annat vara ett sätt att möjliggöra mindre boyta och på så sätt både ge lägre pris och miljöbelastning.

2020-04-08

Planen borde vara tydligare kring hur vårdtillgången ser ut inom området. Det nämns, lite i förbigående, att "vårdcentral finns inte inom planområdet men tillgängliggörs med kollektivtrafik". Det skulle vara bra med mer info än så om hur tillgången till vård är tänkt för de boende.

Planen behandlar möjligheter till naturupplevelser och spontanidrott väl, och det är positivt att bra lekmiljöer och möjligheter till odling lyfts tydligt i planen. Vi skulle även vilja se tydliga generationsöverskridande mötesplatser. Det kan exempelvis handla om att bygga lekpark, utegym och boulebana i anslutning till varandra.

Inom avsnittet Avfallshantering (s. 67) står det om vikten att komma högre upp i avfallstrappan. I den följande beskrivningen fokuseras dock på trappans lägre steg, såsom återvinning. Vi ser behov av ett större fokus på hur bland annat återbruk och delande kan underlättas för att på så sätt minska de totala avfallsmängderna. En idé, som lyfts på annat håll i planen, är så kallade "miniåterbruk" i anslutning till mobilitetscentrumen.

Sammanfattningsvis anser vi att:

- Det är viktigt att planen fortsatt har starkt fokus på gång, cykel och kollektivtrafik.
- Mobilitetscentrumen bör innehålla säkra parkeringar och laddmöjligheter för både bilar och cyklar.
- Vi ser, i likhet med de trafikutredningar som gjorts, inget behov av att utöka Norrleden till en 2+2-väg.
- Vägreservatet för en eventuell utbyggnad av Norrleden bör reserveras för kollektivtrafik.
- Planen bör tydligare lyfta vikten av grönska på väggar och tak.
- Grönskans effekter på ljudmiljön bör lyftas i planen.
- Kollektiva boendelösningar och flexibla planlösningar bör lyftas i planen.
- Förtydliga hur tillgången på vård ser ut.
- Det är viktigt med generationsöverskridande mötesplatser inom stadsdelen, exempelvis lekpark, utegym och boulebana i anslutning till varandra.
- Planen bör ha ett starkare fokus på avfallstrappans högre trappsteg, såsom återbruk och avfallsminimering.

*Kommentar: Tack för era medskick till fortsatt planering!  
Viljeinriktningen i planen pekar på att det ska finnas en blandning av såväl  
byggnadstypologier som upplåtelseformer inom stadsdelen. Upplåtelseform är*

2020-04-08

*dock inget som kan styras med hjälp av planinstrumentet utan hanteras bäst i samband med markanvisning.*

*Kapitlet Bostäder och gestaltning nämner bl.a. alternativa boendeformer som kollektivhus och byggemenskaper.*

*Planförslaget möjliggör etablering av vård inom de delar som i markanvändningskartan pekats ut som "Stråk möjligt för verksamhetslokaler i bottenvåningen". I de södra delarna av planområdet (i utställningsförslaget benämnt Kontor med inslag av bostäder) skulle det också vara möjligt att etablera exempelvis en vårdcentral, tandläkare etc. Till antagandet av planen ändras namnet från "Kontor med inslag av bostäder" till "Icke störande verksamheter med inslag av bostäder". Ytterligare precisering av framtida användning prövas i detaljplanskede. En vårdcentral skulle vara ett välkommet tillskott till den här delen av staden. Kommunen driver dock inga egna vårdcentraler utan de drivs privat eller Regionens regi.*

*Kapitlet Tillit, trygghet och starka mötesplatser beskriver bl.a. viktiga platser som ska underlätta för möten mellan olika grupper och generationer i samhället. I kapitlet Barnens Sätra finns denna mening om en större central lekplats med "Intentionen är att den även kombineras med ytterligare aktiviteter som riktar sig till andra målgrupper också exempelvis utegym, boulebana, picknickplats."*

### **Liberalerna**

"För Liberalerna är det viktigt att projektet fortsätter enligt den beskrivna stadsbyggnadsidén och vi stödjer inriktningsmålen för Sätra. Men för att just dessa ska kunna förverkligas krävs goda förutsättningar för marknadsmässiga markanvisningar.

En sådan förutsättning är att den fördjupade översiktsplanen är skriven på ett sådant sätt att Västerås stad inte är bunden till att organisera parkeringarna för flerfamiljshusen på ett visst sätt. Frågan kring markanvisningarna är komplex och det kommer att röra sig om ett relativt stort antal markanvisningar som genomförs över lång tid. Att så tidigt som i FÖP:en låsa fast detaljerna kring hur parkeringarna ska organiseras skapar hinder för denna process. Det är inte säkert att marknaden accepterar eller är mogen för de lösningar som nu föreslås eller att de ens ses som önskvärda längre fram i processen. Hur parkeringar organiseras är en fråga som varierar över tid. Just nu går trenden t.ex. mot parkeringslösningar med små parkeringshus mellan två bostadshus som delas av fastighetsägarna. Vilka lösningar som kommer vara aktuella under hela processen kring Sätra är svårt att sja kring och det är just därför det måste finnas möjligheter att anpassa markanvisningarna till det rådande marknadsläget."

2020-04-08

*Kommentar: Tack för era medskick till fortsatt planering!*

*Inom området planeras tre mobilitetscenter i anslutning till områdets tre infarter för bil. Utöver dessa parkeringsmöjligheter kommer de delar av bebyggelsen som är längst bort från mobilitetscentren tillåtas anordna parkering på egen tomt alternativt i mindre gemensamma parkeringslösningar. Angöring till fastighet för i- och urlastning samt parkering för rörelsehindrade ska alltid kunna anordnas. Detta regleras redan i lagstiftning och behöver därmed inte skrivas in i planhandlingen. FÖP:en beskriver de stora strukturerna och pekar ut planeringsinriktningen medan detaljfrågorna hanteras i nästa skede. Parkeringslösningarna studeras djupare, vidareutvecklas och fastställs i detaljplaneskedet.*

### **Socialdemokraterna Vallby**

”Vallby S har inga generella eller principiella synpunkter på förslaget till fördjupad översiktsplan för Sätra. Det är positivt att staden växer och det aktuella området lämpar sig utmärkt för exploatering. Det är dock några saker som bekymrar oss och vi vill i detta yttrande framlägga den förväntade negativa påverkan på Vallby stadsdel som oundvikligen blir konsekvensen av etableringen av en ny och stor stadsdel i närområdet.

#### Trafik:

Redan idag är infrastrukturen ansträngd av en omfattande bil- och kollektivtrafik. Flera nya områden har kommit till i och runt Vallby utan att infrastrukturen har uppgraderats. På s 53 i planbeskrivningen skrivs följande:

Enligt den trafikutredning som gjordes inför samrådet genererar utbyggnaden av Sätra en ökad trafik i närområdet och då framför allt på Norrleden, Vallbyleden och Surahammarvägen. Därifrån sprids trafiken och effekterna av den klingar snabbt av. Även vid en högt räknad utveckling av mängden fordon bedöms trafikmängderna vara hanterbara i det befintliga vägnätet. Därmed kräver inte utbyggnaden av Sätra en ökad kapacitet i det överordnade vägnätet. Först slås det fast att trafiken i närområdet (bl a Norrleden och Vallbyleden) kommer att öka. Efter det kommer slutsatsen att det befintliga vägnätet klarar av det. I den delen har vi en klart avvikande mening. Det är som sagt redan idag en hög belastning på dessa vägar. Flera korsningar på både Norrleden och Vallbyleden är problematiska. Dels ur ett perspektiv av trafikflöden men dels och desto viktigare även ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Vi inom Vallby S har länge påtalat detta och arbetat för trafiksäkerhetskörande åtgärder på flera platser i och nära anslutning till Vallby. Det är av stor vikt att dessa frågor belyses ytterligare i det fortsatta arbetet.

2020-04-08

**Kollektivtrafik:**

I förslaget föreslås det att linje 4 förlängs och även trafikerar Sätra. Busslinjen är redan idag väldigt högt belastad under framförallt morgon och kväll, men även dagtid är det mycket folk på bussen. Huruvida det är lämpligt att förlänga turen till Sätra är såklart en fråga om kapacitet och turtäthet men då intentionen enligt förslaget är att snabbt få fram kollektivtrafiken är det viktigt att kapaciteten direkt ökas så att befintliga resenärer inte drabbas av de nya anslutningarna

**Översyn och upprustning av Vallby:**

Denna fråga är inte föremål för denna utställning men allt hänger ihop. Vi vill därför föreslå att de pengar som avsätts för diverse investeringar i den nya stadsdelen även kommer de befintliga stadsdelarna till godo då de boende i Vallby med omnejd får ta en del olägenheter enligt ovan på grund av det nya området. Vallby S föreslår att Västerås stad påbörjar en utredning av var och hur Vallby kan göras mer tryggare, mer tillgängligt och attraktivt. Detta kan röra sig om en översyn av GC-vägar, lekplatser, byggande av utegym och hundrastgård etc. För nog vill väl Västerås stad att även Vallbyborna ska känna att:

- det ska vara lätt att leva i Vallby
- Vallbyborna är stolta över sin stadsdel och känner gemenskap
- i Vallby är det tryggt och tillgängligt

*Kommentar: Tack för era medskick till fortsatt planering!*

*En smidig och kapacitetsstark kollektivtrafik är precis som ni skriver en förutsättning för att bussen ska vara ett attraktivt alternativ. Turtäthet är dock inget som kan styras med hjälp av varken översiktsplan eller detaljplan. Dialog i frågan förs med såväl Tekniska nämnden som med Kollektivtrafikmyndigheten.*

*På samma sida i planhandlingen (s. 53 i utställningshandlingen) beskrivs även den uppdatering av trafikutredningen samt tilläggsutredningen som gjordes inför utställningen och där beskrivs hur korsningspunkterna ska utformas för att möjliggöra ett smidigt trafikflöde. Det är den nuvarande utformningen av korsningspunkterna som till största del är orsak till de tidvis upplevda kapacitetsproblemen, inte antalet körfält. Det planeras även en cirkulation i korsningen Norrleden/Vallbyleden i samband med byggandet av Sätra vilket kommer underlätta av- och påfart. Detta tydliggörs i planhandlingen till antagandet.*

2020-04-08

*Den tillkommande servicen på Sättra kommer även Vallbyborna, och invånare i de andra intilliggande stadsdelarna, till del genom ett förbättrat serviceutbud i den här delen av staden.*

### **Sverigedemokraterna**

” Generellt sett är vi positivt inställda till att staden växer och att den byggs utåt. Det ger möjlighet för långsiktig planering och korrekt dimensionering av infrastruktur och tillgång till välfärdstjänster. Vi anser att arkeologiska fynd som gravplatser och bosättningar i största möjliga mån bevaras, lyfts fram och att fynden blir ett naturligt inslag i området.

Gällande trafikfrågan anser vi att det är högst allvarligt att kommunen inte delar framtida trafikscenari som Trafikverket jobbar efter. Kommunen projekterar efter att nolltillväxt gällande bilresande medan i Trafikverkets prognoser antas det att trafikflödena kommer stiga kontinuerligt under överskådlig tid (2040–2060). Redan nu är bedömningen av Trafikverket att utvecklingen kan komma att resultera i stora problem och ytterliga exploatering i form av Sättra kan komma att leda till ännu större problem utmed väg 66. I värsta fall kan det även innebära köbildning på E18. Kommunen måste arbeta om trafikanalysen utifrån realistiska kalkyler, gärna i dialog med Transportstyrelsen. De trafikutredningar som gjorts i planarbetet utgår ifrån nolltillväxt i trafiken relativt 2011 års nivå. Detta mål, som också finns i trafikplan 2026 innehålls inte idag. Bilinnehavet ökar med befolkningsutvecklingen och därmed trafiken. I och med detta också nyttotrafiken. Närheten till Erikslunds handelsområde gör trafikmängderna svårbedömda, vilket också trafikutredningarna indikerar.

Angöring från Vallbyleden i korsning Lavegatan över ås syns diskutabel i underlaget med hänsyn till stigning och krokighet.

Vi ser positivt på en god framkomlighet för kollektivtrafik. Det innebär nya rondeller på Norrleden, även mot Vallbyleden, och förstoring av rondell i korsning mot RV66.

Länsstyrelsen delar Trafikverkets kritik och kan i nuläget inte bedöma huruvida bullerfrågan kan komma att påverka utformningen av planområdet eller ej. Länsstyrelsen kan med det underlag som finns idag inte bedöma huruvida riskfrågan kopplat till farligt gods kan komma att påverka utformningen av planområdet. Länsstyrelsen vill erinra om att Länsstyrelsen inte ställt sig bakom de riktlinjer som kommunen hänvisar till i planbeskrivningen angående farligt gods, framtagna av MBRF. Detta anser vi vara mycket allvarligt.

Vad gäller byggnationen ska hänsyn tas till placeringen av eventuella villor o radhus så man inte blandar ihop dessa med högre hus. Området bör utvecklas varsamt.

2020-04-08

Planeringen bör inrikta sig på att undvika att utestänga biltrafik i alltför stor utsträckning. Att bara två mobility centers planeras på en sådan volym bostäder är ett djärvt experiment. Var fungerar detta?

Bygg gärna förskola samt tänk också på något LSS boende.”

*Kommentar: Tack för era medskick till fortsatt planering!*

*Inför utställningen bearbetades trafikutredningen och en komplettering togs fram, läs gärna planbeskrivningen kap. Trafik och kommunikationer, avsnitt Trafik till Sätra. Alla siffror har bearbetats i kommunens egen trafikmodell för att sedan dubbelkollas i Trafikverkets trafikmodell. I Trafikverkets yttrande avseende utställningsförslaget skriver de att deras synpunkter har beaktats på ett tillfredsställande sätt och de har inte längre något att erinra mot planförslaget. Se Trafikverkets yttrande, s. 9 i denna handling.*

*Planförslaget kompletterades inför utställningen även med en bullerutredning och ytterligare förtydligande avseende kommunens intention att anlägga en bullervall längs med Norrleden görs i planhandlingarna inför antagande, se svar på Länsstyrelsens yttrande s. 8.*

*Inom ramen för det påbörjade detaljplanearbetet pågår framtagandet av en skyddsanalys avseende olycksrisker (farligt gods) som inkluderar såväl detaljplaneområdet som resten av FÖP-området. De av MBRF framtagna riktlinjerna används och har använts i alla gällande och pågående planer i anslutning till transportled för farligt gods. Detta är godkänt politiskt i samband med antagandet av ÖP 2026.*

*Det har aldrig funnits några planer på att helt utestänga biltrafik från området. Detta förtydligas i planbeskrivningen till antagandet. Inom området planeras tre, inte två, mobilitetscenter i anslutning till områdets tre infarter för bil. Utöver dessa parkeringsmöjligheter kommer de delar av bebyggelsen som är längst bort från mobilitetscentren tillåtas anordna parkering på den egna fastigheten, i mindre gemensamma anläggningar eller liknande. Angöring till fastighet för i- och urlastning samt parkering för rörelsehindrade ska alltid kunna anordnas. Detta regleras redan i lagstiftning och behöver därmed inte skrivas in i planhandling.*

#### **Naturskyddsföreningen Västerås**

”Naturskyddsföreningen i Västerås har tagit del av granskningsunderlaget och lämnar nedanstående synpunkter. Fortsättningsvis förkortas Naturskyddsföreningen i Västerås enbart som Naturskyddsföreningen.

2020-04-08

Naturskyddsföreningen tycker planbeskrivningen är bra och tydligt skriven. Vi stödjer kommunens ambition att utveckla och bygga en stadsdel från grunden som är socialt och ekologiskt hållbar och där klimatpåverkan begränsas.

Av samrådsredogörelsen tycker vi oss konstatera att övervägande delen av remissinstanserna är positiva och att många av synpunkterna har arbetats in i planbeskrivningen.

En mycket viktig del i målsättningen att fler skall gå, cykla och åka kollektivt är, såsom sägs i planbeskrivningen, att busstrafiken samt gång/cykel lederna kommer på plats och underhålls från början. ”

*Kommentar: Tack för era medskick till fortsatt planering!*

#### **Västerås Villaföreningars Central Organisation**

”Vi tycker att den diversifierade bebyggelsen med flerbostadshus, radhus och villor etc. och att den nya stadsdelen tillför förbättrad offentlig service och att stadsdelen på ett kraftfullt sätt integreras med omgivande stadsdelar och genom integrering av skogsområden med stigar etc. tillför området en hel del.

En framtida övergång till eventuellt elbussar och elektrifiering av fordonsflottan kommer att ge vinster i bättre luftkvalité och lägre ljudnivå.

Utrymme för spontanaktivitet, idrott, föreningsliv. Cykel och promenadvägar. Strövområde, grillplatser m.m. tycker vi är bra.

Däremot är vi tveksamma till delad idrottshall med skola. Hur klara exempelvis pensionärsaktivitet under dagtid.

Vi ställer helt upp på målet "goda livsmiljöer".

Vi är tveksamma till bussgatan rakt genom området och då Wenströmska fanns så gick bussen förbi hållplatser utan att ta upp passagerare. Kanske måste linje 4 delas på annars är linje 3 ett utmärkt alternativ för sydvästra Sätra. Kan bussförbindelserna lösas på alternativt sätt? Planskild förbindelse? Separat bussgata då den endast angör i ett par distinkta hållplatser.

Att området är resilient och kan utnyttjas för ändrade förhållanden är bra.

Bron över Norrleden bör vara så hög att tungtransporter möjliggörs eller alternativt brospannet kan demonteras vid behov.

Farligt utsläpp på Norrleden bör förhindras att nå Sätra-området.

40 000 bostäder behöver byggas inom de närmaste 30 åren. Sätra bör kompletteras med ytterligare områden?

Kompletterande idrottshall nära före detta Västra Sjukhuset är bra. Eftersom föreningsliv, idrottsutövande etc. kan ske lokalt inom området så blir Sätra en ytterst fullvärdig stadsdel.

De föreslagna stadsodlingarna är mycket bra.

Genomgående cykelbanor ska aldrig gå i blandtrafik.



2020-04-08

Höga temperaturtoppar tas upp med förslag på vegetation som skuggar fasaderna.

Eventuella bristande länkar i cykelvägnätet till centrum bör kartläggas och åtgärdas.

De markanvisade byggaktörer får i uppdrag att tillsammans bygga mobilitetscentra.”

*Kommentar: Tack för era medskick till fortsatt planering!*

*En smidig och kapacitetsstark kollektivtrafik är precis som ni skriver en förutsättning för att bussen ska vara ett attraktivt alternativ. Turtäthet är dock inget som kan styras med hjälp av varken översiktsplan eller detaljplan. Dialog i frågan förs med såväl Tekniska nämnden som med Kollektivtrafikmyndigheten.*

*Samnyttjande av lokaler medför finansieringslösningar där skola och kultur/idrott kan dela på kostnaderna. Det är dock inget som bestäms i en detaljplan eller översiktsplan.*

#### **Vedbobacken ekonomisk förening**

”Med anledning av att Vedbobacken har och kommer utöka verksamhet i anslutning till området för översiktsplanen för nya området Sätra, inkommer vi med följande yttranden i granskningsskedet.

1. När Vedbobacken byggs ut och höjs kommer schaktmassor att behövas. Massor som med hänsyn till miljö och ekonomi bör tas från närliggande byggnationer, och framförallt Sätra. Tidsmässigt beräknar vi att utbyggnaden av Ved bobacken kommer att ske under åren 2020–2025. Så som översiktsplanen är utformad med merparten flerbostadshus så tror vi att utbyggnadstakten av Sätra kommer att ta 5–10 år, likt Öster Mälarstrand. Om planen istället utformas med fler småhusområden, radhus och parhus tror vi att utbyggnadstakten blir 0–5 år likt Lillhamra. Genom att ändra översiktsplanens utformning enligt detta yttrande kommer då överskottsmassorna att kunna användas till utbyggnaden av Vedbobacken.
2. En majoritet av våra besökare kommer till anläggningen med bil. De kommer antingen söder ifrån via E18/Vallbyleden, eller norrifrån via Norrleden/Vallbyleden. Idag upplever många av våra besökare som kommer till oss via Norrleden/Vallbyleden problem med denna korsning, då det uppstår köer och svårt att passera på ett trafiksäkert sätt. Vi ställer därför krav att denna korsning byggs om till cirkulationsplats innan byggnationerna av Sätra kommer igång, och trafiken ökar ytterligare.

2020-04-08

3. Vedbobacken har idag blivit ett av Västerås motionscentrum och i Vedbobackens utvecklingsplaner finns en fortsatt satsning på motionsspår och friluftsliv. För oss är det därför viktigt att Vedbobacken och nya området Sätra knyts ihop med en grön länk så att det enkelt går att ta sig från anläggningens spårssystem vidare genom Sätra och ut i skogarna norr om Norrleden. Vi önskar att vara delaktiga i denna planering framöver.

*Kommentar: En av de viktigaste strategierna i översiktsplanen heter "Balanserad komplettering". Den anger hur en komplettering av bebyggelse i Västerås ska ske och uttrycker stadens ambition att skapa en god livsmiljö för västeråsarna. I de till Sätra intilliggande stadsdelarna finns i huvudsak villor med inslag av radhus och där är brist på såväl hyreslägenheter som bostadsrätter. Det finns även en viss brist på kommunal service i den här delen av staden. Uppdraget handlar därmed om att möjliggöra en stadsdel som kan erbjuda en stor bredd av olika boendeformer för att komplettera stadsdelarna intill, liksom att erbjuda ett större utbud av service i den här delen av Västerås som kommer fler invånare till del än enbart de som kommer bo i den nya stadsdelen.*

*Med hänsyn till miljö och ekonomi är den övervägande delen av massorna tänkta att användas inom stadsdelen och då framförallt till en bullervall utmed Norrleden.*

*Det planeras redan för byggandet av en cirkulation i korsningen Norrleden - Vallbyleden i samband med byggandet av Sätra. Detta kommer underlätta av- och påfart.*

*Vi är mycket positiva till att Sätraborna kan ta sig till Vedbobacken så enkelt som möjligt via den planerade gång- och cykelvägen mellan Sätra och Hagabergsgatan. Intentionen i nuläget är att möjliggöra motionsspår och försöka binda samman Vedbobacken med omgivning, skogen mellan Sätra och Hagaberg och även dra motionsspår inom Sätra för att locka till rörelse. Detta är dock inget som bestäms i detaljplan eller översiktsplan.*

*Yttrandet leder inte till några ändringar i planförslaget.*

#### FASTIGHETSÄGARE INOM PLANOMRÅDET

##### **Privatperson 1 & 2**

"Undertecknade äger fastigheterna Brottberga 6:13, 6:14 och 6:19. Vi har träffat ett samarbetsavtal med Mälarvillan Investment AB i syfte att verka för att bolaget ska få möjlighet att bygga småhus på vår mark. Förslaget till fördjupad översiktsplan, som nu är föremål för utställning avviker väsentligt från våra och

2020-04-08

samarbetspartnerns intentioner. Om planen ändras på följande punkter kan vi ändå acceptera den:

1. De fyra områdena/kvarteren som redovisas väster om mangårdsbyggnaden på Brottberga 6:14 avsätts för småhusändamål.
2. Idrottsplatsen som föreslagits mitt på vår mark får karaktären av aktivitets-område för intilliggande skola mm.
3. Blivande detaljplan utökas till att även avse kvarvarande del av Brottberga 6:14. På översiktsplanen redovisas tre nya friliggande småhus söder om befintligt bostadshus och ett på norra sidan. Kvarteret ges utfart västerut via gata.

*Kommentar: Yttrandet föranleder ingen ändring i den fördjupade översiktsplanen. Detta är frågor som hanteras i detaljplaneskedet.*

#### SYNPUNKTER FRÅN BOENDE UTANFÖR PLANOMRÅDET

##### **Privatperson 3**

”Jag hittar inget i trafikutredningen om hur närliggande områden påverkas av Sättras utbyggnad. Vi som bor i Skerike har redan idag stora svårigheter att ta oss ut på Norrleden i rusningstid (morgon och kväll). Vi har inga alternativ såsom kollektivtrafik eller cykelbanor utan är helt beroende av bil för transport till arbete, skola och affärer. Vi har heller inte fått fiber så arbete hemifrån fungerar inte heller... Kommer cirkulationsplats även att byggas mot Skerike och vid Skerikevägen (Vallby) så att även vi kan ta oss till och från arbete och skola?”

Jag hittar heller inget om hur ytterligare 2000 hushåll påverkar trafiken från Gryta/Apalby förbi Rönaby och Skerikevägen. Redan idag är det totalchaos i rusningstid med köer från Bellevue till Vallby och i värsta fall ända från ICA Grytan. Om utbyggnad av Sättra sker kommer kapaciteten på Norrleden att ökas från dagens 1 fil till två?”

*Kommentar: Korsningen Skerikesvägen/Norrleden finns med i Teknik- och fastighetsförvaltningens behovslista över korsningar som behöver utredas men det finns tyvärr inga åtgärder planerade i nuläget. Vi är dock medvetna om problematiken.*

*Enligt den trafikutredning som gjordes inför samrådet genererar utbyggnaden av Sättra en ökad trafik i närområdet och då framför allt på Norrleden, Vallbyleden och Surahammarsvägen. Därifrån sprids trafiken och effekterna av den klingar snabbt av. Även vid en högt räknad utveckling av mängden fordon bedöms trafikmängderna vara hanterbara i det befintliga vägnätet. Därmed kräver inte utbyggnaden av Sättra en ökad kapacitet i det överordnade vägnätet. I planen tas dock höjd för att eventuell framtida bebyggelseutveckling kan medföra behov av ökad kapacitet på framför allt Norrleden. Detta benämns på markanvändningskartan som Markreservat framtida utbyggnad av Norrleden.*

2020-04-08

*Inför utställningsversionen av planen har den framtagna trafikutredningen uppdaterats (ny version daterad 28 mars 2019). Dessutom har en tilläggsutredning tagits fram (daterad 4 juli 2019). I den har trafiksiffrorna räknats upp till år 2040 för att se hur tillkomsten av Sätra kommer att påverka flödena på omkringliggande vägar. I tilläggsutredningen är Kofotsgatan och Västerleden medräknade då de beräknas vara byggda då. De förväntas ha en avlastande effekt på väg 66 och på vissa delar av E18 men medför troligtvis istället ett något ökat flöde på Norrleden.*

*Tilläggsutredningen har dessutom tittat på lämpliga korsningslösningar i utfarterna mot Norrleden från Sätra. Förslaget landar i att en lösning med cirkulationsplatser i korsningspunkterna är det bästa alternativet, även med de uppskrivna siffrorna. För att klara de trafikmängder som kan komma att uppstå enligt prognoserna krävs dubbla filer i cirkulationerna. Då är ytterligare ökning av trafikmängderna med 20–50 procent möjliga utan överbelastning. Mellan cirkulationsplatserna finns det däremot inget behov av dubbla filer. Detta skulle snarare kunna motverka målet om ett ökat hållbart resande i Västerås som helhet. Markreservatet längs Norrleden som möjliggör dubbla körfält i vardera riktningen kommer ändå finnas kvar för säkerhets skull, ifall förutsättningarna skulle förändras.*

#### **Privatperson 4**

"I översiktsplanen redogörs bl.a. för trafiksituationen på Norrleden och riksväg 66. Ingen utbyggnad föreslås av Norrleden med flera filer än idag. Två nya påfarter med cirkulationsplatser föreslås. Detta anser jag felaktigt med följande motivering:

- Norrleden är redan idag hårt belastad vissa tider på dygnet. En ökad trafik från Sätra samt två nya rondeller kommer kraftigt att påverka detta flöde negativt med än mer köer.
- Genomfarten i Västerås via E18 är idag hårt ansträngd vissa tider morgon och kväll. Flödet av trafik kommer på kort sikt säkert att öka. Då måste det finnas alternativa vägar för intern trafik inom Västerås i öst-västlig riktning.
- Det finns egentligen bara två alternativa vägar i öst-västlig riktning. Dels Norrleden och dels Sjöhagsvägen utmed hamnen. Den senare har ju redan idag begränsats kraftigt med avsmalningar och andra hinder och kommer troligen att bli helt oanvändbar som genomfartsled med ett nytt resecentrum ned mot hamnen. Kvarstår därmed Norrleden.
- En stor trafikolycka eller utsläpp av farliga ämnen som stänger ned E18 under en längre tid skulle ge en kaotisk situation på trafiken i Västerås. Norrleden blir ju då enda större vägen genom Västerås. Det saknas ju alternativa större vägar även om man går ganska långt från staden, man måste ju ändå upp till Sala alternativt Fagersta "för att komma runt" Västerås alternativt via Eskilstuna.

2020-04-08

En annan fråga är att även cirkulationsplatsen vid Norrleden/Riksväg 66 bör byggas ut med fler inkommande filer i cirkulationen för att svälja den kommande ökningen på Norrleden och att fortsättningen på Norrledens utbyggnad till Västerleden kommer på plats.

Jag yrkar på att man i trafikutredningen beaktar HELA trafiksituationen i Västerås i ÖST-VÄSTLIG riktning vid en utbyggnad av Sättraområdet och utifrån det bedömer behovet av en utbyggnad av Norrleden med fler filer i samband med Sättras utbyggnad.

För övrigt tycker jag att Sättra är en ny spännande och mycket trevlig detaljplan!

*Kommentar: Tack för dina medskick till fortsatt planering! Det är den nuvarande utformningen av korsningspunkterna som till stor del är orsak till de tidvis upplevda kapacitetsproblemen, inte i första hand antalet körfält.*

*Markreservatet längs Norrleden som möjliggör dubbla körfält i vardera riktningen kommer ändå finnas kvar, ifall förutsättningarna skulle förändras. Kommande detaljplaner tar också de höjd för att det ska vara möjligt att bredda vägen om behov uppstår.*

*Cirkulationen i korsningen Norrleden – väg 66 är Trafikverkets. Kommunen har framfört behovet av att bygga om den till en tvåfilig cirkulation.*

#### **Privatperson 5**

"Jag bor på Hagaberg och är väl medveten hur det geografiska området ser ut med infrastruktur, trafiksituation, bebyggelse, skola och omsorg och annan samhällsservice.

Jag tycker att kommunen och andra aktörer inte tar höjd för utbyggnationer kring Hagaberg, Brottbega och norra Vallby. Skogarna och stigarna är även stor del varför både äldre och yngre trivs i området som ni nu vill ta bort stora delar av. Förtätning av området skapar bara än mer tryck på samhällsservicen och mindre trivselkänsla. Ska jag ta bussen in till stan om morgnarna kan det ta upp åt 40 minuter då det packas med folk från Vallby och Pettersberg. Ännu ett ytterområde skall skapas. När jag hämtar barnen på förskolan efter kl. 16.00 råder trafikstockningar längs Norrleden in på Vallbyleden. Att sen komma ut på norrleden från Vallbyleden är otroligt svårt. Vägarna är inte dimensionerade för den intensiteten av trafik. Sen under vinterhalvåret råder trafik och parkeringskaos längs Vedbovägen tack vare skidanläggning Vedbo. Att nu förtäta än mer kommer bara skapa ännu mer tryck på vägar, skola, omsorg mm. Jag tycker att ni borde ta en riktig funderare själva. Det finns tillräckligt mycket mark i Västerås att bygga på utan att behöva förtäta. Dessa beslut ni tar, skapar inte bara möjligheter utan inslag av oro, inslag att inte trivas längre i sina områden man vistas i över längre tid.

2020-04-08

Vallby och Bäckby är två socioekonomiskt svaga områden redan idag. Att därutöver bygga blandad boendeform där majoriteten skall bli hyreshus är också ett dåligt förslag. Det löper stor risk att binda ihop Bäckby och Vallby med utanförskapsområden och kriminalitet. Om det nu till all förmodan måste byggas ett nytt område vid namn Sätta så är det bättre att bygga ett starkt socioekonomiskt område. På så sätt skapas inte ett geografiskt nät med utsatthet som binder Vallby, Råby och Bäckby samman. Blir Sättra även ett sådant område med svaga socioekonomiska förutsättningar kommer det få förödande effekter för Västerås kommun. Skolor segregeras och området blir starkare att få fotfäste i kriminella strukturer.”

*Kommentar: Inför framtagandet av planförslaget genomfördes flera naturvärdesinventeringar som visar på att det framförallt i delar av skogen mellan Sättra och Eriksborg/Hagaberg finns höga naturvärden. Tidigt i processen beslutades att dessa delar skulle undantas från exploatering. Utöver inventeringarna genomfördes även en invånardialog där kommunen gick ut och frågade om hur området används av närboende och vi fick ett stort gensvar. Att området är uppskattat är tydligt och utifrån de inkomna synpunkterna minskades förslaget ner ytterligare så att än mer skog sparas. Den befintliga skogen utgör ca 65 % av planområdet och av detta sparas ca 80 %.*

*En smidig och kapacitetsstark kollektivtrafik är en viktig förutsättning för att bussen ska vara ett attraktivt alternativ. Turtäthet är dock inget som kan styras med hjälp av varken översiktsplan eller detaljplan. Dialog i frågan förs med såväl Tekniska nämnden som med Kollektivtrafikmyndigheten.*

*För att underlätta av- och påfart på Norrleden kommer en cirkulation byggas i korsningen Norrleden/Vallbyleden i samband med byggandet av Sättra.*

*I de till Sättra intilliggande stadsdelarna finns i huvudsak villor med inslag av radhus och där är brist på såväl hyreslägenheter som bostadsrätter. Att kunna erbjuda Bostäder för alla är en av de fyra grundstenarna i kommunens Handlingsplan för Bostadsförsörjning. Det finns även en viss brist på kommunal service i den här delen av staden. Uppdraget handlar därmed om att möjliggöra en stadsdel som kan erbjuda en stor bredd av olika boendeformer för att komplettera stadsdelarna intill, liksom att erbjuda ett större utbud av service i den här delen av Västerås som kommer fler invånare till del än enbart de som kommer bo i den nya stadsdelen. Ingenstans i planen beskrivs dock någon fördelning mellan äganderätter/bostadsrätter/hyresrätter då detta inte är något som kan styras med hjälp av planinstrumentet.*

2020-04-08

**Privatperson 6**

” Nedan följer synpunkter på planen för Sätra och varför den bör minskas i omfattning:

- På Sätra planeras ca 2000–2500 bostäder vilket innebär att stora områden av grönytor samt delar av skog tas bort. Bygget innebär att delar av dagens naturnära miljöer förändras och försvinner. Bygget bör därför minskas i omfattning.
- I bygget föreslås bostäder i korsningen Norrleden - Vallbyleden. Detta bör inte genomföras eftersom det tar bort delar av den skog som är mycket värdefull för människor och djur och idag används flitigt.
- Genom byggnationen försvinner de stora vyer över natur och gröna områden som finns idag.
- I närheten är bygget av Södra Källtorp påbörjat, vilket innebär en utökning av ca 700 bostäder och påverkan på buller, luftkvalitet, miljö och trafik.
- Det har redan skett en kraftig utbyggnad på Erikslundsområdet vilket redan idag ger stor påverkan på buller, luftkvalitet, miljö och trafik.
- Dessutom är utbyggnad av Vedbobacken beslutad, vilket innebär en ökning av buller och trafik under vinterhalvåret.
- Planering pågår av byggnation på Vallby dp 1894, vilket, om det träder i kraft, påverkar buller, luftkvalitet, miljö och trafik.
- Dessa planerade/beslutade byggen ger sammantaget en mycket stor påverkan på närliggande grönytor samt bidrar till ökad trafik, ökat buller och klimatpåverkande utsläpp. Redan idag är trafiksituationen mycket besvärlig på Norrleden, E18 samt Erikslundsområdet.
- Forskning visar på vikten av att ha närhet till gröna ytor för att det exempelvis bidrar till upptag av koldioxid, ökad biologisk mångfald samt att vistelse i natur kan bidra till minskad stress och att lärandet hos ex. skolbarn ökar. Det är därför mycket negativt att bebygga de befintliga grönytorna samt ta skogen i anspråk för bostäder.
- Idag finns ingen kollektivtrafik utmed Norrleden vilket innebär att för att åka till arbete /skola på ex. Finnslätten måste man först åka ner till centrum. Detta innebär idag en resa på 35–40 min från Brottberga till Finnslätten. Jämfört med om man åker bil som tar ca 15 min. Ska människor välja kollektivtrafik framför egen bil måste kollektivtrafiken vara minst lika attraktiv att välja som egen bil.
- Biltrafiken på området kan också minskas om bostäder t.ex. förses med låsta kylutrymmen i entréer för enkel hemleverans av livsmedel samt med central sophantering via ex. sopsugar.
- Förslaget innebär en avvikelse från dagens plan som anger jordbruksmark.
- Med den föreslagna bebyggelsen ändrar området karaktär. Från jordbruksmark med mycket grönytor och luftighet till ett område med tät bebyggelse. Detta kommer påverka den nuvarande upplevelsen av

2020-04-08

området mycket negativt, bland annat eftersom luftigheten och dagens vyer försvinner i området.

*Kommentar: Planområdet finns utpekade i den kommuntäckande översiktsplanen som yta lämplig för byggandet av en ny stadsdel med huvudsaklig inriktning mot bostäder. Området omfattas i nuläget inte av någon detaljplan. Att exploatera ett obebyggt område innebär dock alltid en stor förändring av landskapsbilden. I tidigt skede av planarbetet utfördes en lokaliseringsprövning för att säkerställa att detta område verkligen är det bästa alternativet (se avsnittet Jordbruksmark, kap. Grönstruktur och naturvärden). Inför antagande av planen har detta avsnitt även kompletterats med en karta för att ytterligare tydliggöra hur avvägningen har gått till.*

*Inför framtagandet av planförslaget genomfördes flera naturvärdesinventeringar som visar på att det framförallt i delar av skogen mellan Sätra och Eriksborg/Hagaberg finns höga naturvärden. Tidigt i processen beslutades därför att dessa delar skulle undantas från exploatering. Utöver inventeringarna genomfördes även en invånardialog där kommunen gick ut och frågade om hur området används av närboende och vi fick ett stort gensvar. Att området är uppskattat är tydligt och utifrån de inkomna synpunkterna minskades förslaget ner ytterligare så att än mer skog sparas. Den befintliga skogen utgör ca 65 % av planområdet och av detta sparas ca 80 %.*

*En smidig och kapacitetsstark kollektivtrafik är precis som du skriver en viktig förutsättning för att bussen ska vara ett attraktivt alternativ. Dialog i frågan förs med såväl Tekniska nämnden som med Kollektivtrafikmyndigheten. Behovet av en framtida ringlinje pekas bl.a. ut i den framtagna utredningen "Framtidens kollektivtrafik".*

#### **Privatperson 7**

"Det borde byggas högre hus 20–24 våningar i Sätra för att använda mark effektivt. Dessa nya höghus skulle fungera även som en tydlig stadsmarkör mot åkermarken norr. Om det byggs rejält från början behövs det inga framtida förtätningar av områden + andra områden slipper förtätning. Det nya området kommer öka på trafiken på suraleden, kapaciteten för suraleden vid Erikslund är redan nu uppnådd med långa köer. Norrleden måste byggas ut till 2+2 väg med stora rondeller. Bygg stora cykelmotorvägar som de har i Köpenhamn för att människa ska vilja cykla. Bra om det byggs bra lekplats och man kan träna."

*Kommentar: Tack för dina medskick till fortsatt planering!*



2020-04-08

**Privatperson 8**

” Översänder en komplettering av mina synpunkter från samrådet.

Kompletteringen är markerad kursivt.

Exploateringen av Sättraområdet kommer allmänt att leda till ökat flöde av dagvatten och risk för föroreningar. Detta behandlas också i dagvattenutredningarna i översiktsplanen.

Några synpunkter dock.

*Målsättningen att skapa en attraktiv trädgårdsstad är en bra målsättning. En för hög exploateringsgrad kan motverka detta. Ett högre antal bostäder ger större slitage på offentliga ytor och kan också påverka omfattning och kvalitet på dagvattenhanteringen. Rening av dagvatten kvarstår som viktig punkt.*

Avrinningsområdet A2 går via Asköbäcken till Asköviken och hanteras med planerade åtgärder i utredningen. Avrinningsområde A4 går via diken i nordostlig riktning genom Skerike till Svartån. Vad gäller just denna avvattning är det mycket viktigt att även här få till en fördröjning och rening så att översvämningar och påverkan kan minimeras. Vattnet går via bäcken vid Skerike kyrka ut till Svartån, ett för högt flöde i bäcken kan leda till instabilitet i slänten vid kyrkan. Samtidigt är det viktigt av flera skäl att bevara grundvattnet och grundvattennivån samt att undvika föroreningar. Det finns idag flera brunnar i Skerikesby med god vattenkvalitet som inte får påverkas.

Avrinningsområde A4 består av resterande del av Mellanskogen (naturmark) och tillkommande exploatering inom området. Denna exploatering som illustreras i utredningen känns för hård med hänsyn till naturvärden och kringliggande bebyggelse.

*Detta ökar också kraven på omhändertagande av dagvattnet.*

*Den illustrerade bebyggelsen mot Vallbyleden verkar också för storskalig i förhållande till angränsande villabebyggelse.*

Beträffande trafik och kommunikationer.

Att försörja Sättraområdet med fyra större kopplingar som redovisas i planen är enligt min bedömning ett måste. Beräkningen av trafikalstringen där de framtida bilresorna inte ökar i Västerås känns något optimistisk. Den kräver ett minskat bilinnehav hos invånarna. Oavsett detta ökar belastningen på Norrleden i och med utbyggnaden av Erikslund och utvecklingen av Västerleden.

*Trafikökningen på Norrleden har också fortsatt under de senaste åren.*

En viktig aspekt för boende i Skerike är korsningen Skerikesvägen/Norrleden. Här krävs åtgärder för att underlätta in- och utfarten från Skerikesvägen. Ett sådant behov finns redan idag och ökar naturligtvis med den ökande trafiken.”

2020-04-08

*Kommentar: Tack för dina medskick till fortsatt planering! Lokalt omhändertagande, fördröjning och rening av dagvatten är en mycket viktig aspekt som hanteras vidare i arbetet med detaljplanerna.*

*Den illustrerade bebyggelsen ska ses som just en illustration. Exploateringsgrad anges och prövas i detaljplanen.*

### **Privatperson 9**

” Nedan följer mina synpunkter på den fördjupade översiktsplanen för Sätra, FÖP 68.

1. Jag tycker det är mycket positivt att så stor del av skogen sparas och att motionsspår skall anläggas i den.
2. Jag tycker det är mycket bra att cykelvägarna förstärks och att svaga länkar åtgärdas även utanför planområdet.
3. Jag är orolig för att den stadsbyggnadsidé som valts inte kommer skapa en attraktiv stadsdel utan istället bli en ny sorts miljonprogram. Det är viktigt att komma ihåg att även de riktiga miljonprogramsområdena från 60- och 70-talen byggdes med en god intention, där även bilfria innergårdar var en del. Dessa områden blev ändå enformiga och tråkiga och fick fyllas med människor som inte hade så mycket val och därmed uppkom problem. Sätra skall enligt översiktsplanen byggas med "en ständigt varierande stadsbild". Jag tror det kommer bli plottrigt och oattraktivt. Var har man tagit denna idé ifrån? Finns stadsdelar på andra platser i Sverige där man byggt så som man kan utvärdera och jämföra med? Vilka är de i så fall?
4. På Sätra planeras det byggas 2000 till 2500 bostäder och rymmas gissningsvis mellan 5000 och 10 000 personer. Låt oss jämföra med Vallby. På Västerås Stads hemsida kan man hitta statistik över hur många bostäder det finns i olika stadsdelar. Tyvärr är det inte lika enkelt att hitta information om hur stor yta varje stadsdel upptar så därför baserar jag ytuppgifterna på mätningar jag gjort i kartor på Internet. På Vallby finns 1940 bostäder på en yta som är omkring 120 hektar (Brottberga inte medräknat). Dessa bostäder är huvudsakligen i flerbostadshus men även villor. Andelen bostäder i flerbostadshus på Vallby är 75% (statistik från 2018, Östra Vallby vid golfbanan medräknat). Om man delar 1940 med 120 får man ungefär 16. Det finns alltså omkring 16 bostäder per hektar på Vallby. Ytan som skall bebyggas på Sätra är omkring 50 hektar (den sammanhängande skogen borträknad). Samma kalkyl som ovan med 2000 till 2500 bostäder ger att det skall byggas 40 till 50 bostäder per hektar på Sätra. Jämfört med Vallby motsvarar det 2,5 till 3 gånger tätare. Om Sätra byggs lika tätbebyggt som Vallby skulle det bli endast 800 bostäder på Sätra! Jag har svårt att förstå varför Sätra som ligger längre från centrum skall byggas så här tätt. Jag tror inte det kommer bli attraktivt.

2020-04-08

5. På Sätra skall inte tillåtas parkering i anslutning till bostäderna utan i några parkeringshus vid infarterna till området. Jag håller helt med om att miljöfrågor är viktiga och att vi måste hitta åtgärder för att minska användandet av fossila resurser, men frågan är om detta är rätt sätt. Alla jobbar inte i Västerås centrum och kan inte åka buss till jobbet. Många familjer behöver minst en bil. Med barn och när man storhandlar vet jag av egen erfarenhet att det är viktigt att kunna köra ända hem med bilen. Frågan vi måste ställa oss är om detta gör Sätra till en attraktiv stadsdel dit barnfamiljer vill flytta.

6. När man bygger Sätra behöver man öka turtätheten på linje 4 då denna redan idag är överfull i rusningstrafik. Bussen blir full redan vid Pettersberg i riktning mot centrum och därefter finns endast ståplatser. Det måste bli attraktivt att åka buss om vi skall nå miljömålen.

7. Idag saknas återvinningsstation där man kan slänga förpackningar i stadsdelarna Vallby, Brottbärga, Hagaberg och Eriksborg. Närmaste återvinningsstationer finns vid ICA Maxi Erikslund och Blåsboplanerna. Avståndet till dessa är flera kilometer och förutsätter bil. Speciellt den vid ICA Maxi Erikslund är farlig att ta sig fram till utan bil. Ur miljösynvinkel måste det bli närmare till återvinningsstation. Jag anser att kommunen måste hitta ett lämpligt område för ny återvinningsstation innan man bygger Sätra. Jag anser också att man bör tänka på gående och cyklister när man ger bygglov för återvinningsstationer och inte godkänna bygglov om inte tillgängligheten säkerställs.”

*Kommentar: Stadsbyggnadsidén ”Det är lätt att leva hållbart” ska ses som en grundsten som allt utgår från. Alla våra val i såväl tidigt planeringsskede som i kommande planerings- och genomförandeskedan har/kommer att eftersträva att Sätra ska vara en hållbar stadsdel som också underlättar för invånarna att göra hållbara val i vardagen. Ambitionen att invånarna ska kunna vara stolta över sin stadsdel och känna sig trygga, att bygga en tillgänglig stadsdel som möjliggör möten mellan olika generationer och grupper och på så sätt främja gemenskap mellan människor är en förutsättning för social hållbarhet.*

*Vi måste helt enkelt alla göra vad vi kan för att möjliggöra en hållbar framtid. Att planera en stadsdel utifrån motsatsen till stadsbyggnadsidén är inte försvarbart.*

*Den variation som åsyftas handlar om blandningen av olika typer av bostäder och den stora andelen grönska inom stadsdelen som bidrar till omväxling och snarare är motsatsen till den enformighet och monoton som yttrandet hänvisar till. Exempel på denna variation kan bl.a. hittas i Västra hamnen i Malmö (Bo01) som dock har en högre exploatering än tanken är på Sätra. Andra exempel går också att hitta i flertalet trädgårdsstäder runt om i Sverige och övriga världen.*

2020-04-08

*På Sättra planeras mycket riktigt för 2000–2500 bostäder. Det ger utifrån statistik ca 5200 – 6500 invånare. I tidigt skede i planeringsprocessen gjordes jämförande ytstudier med både ytterstadsdelar som Skälby och innerstadsdelar som Östermalm, Karlsdal och Herrgårdet. Stora delar av skogen sparades ut då vi var säkra på att den inte skulle röras. Den jämförande ytstudien gav att om vi planerade en liknande stadsdel som Skälby (eller ex. Brottberga) så fick vi rum med ca 650 bostäder och om vi planerade en stadsdel lik Östermalm, Karlsdal och Herrgårdet så skulle det ge ca 3500 bostäder.*

*En av de viktigaste strategierna i översiktsplanen heter "Balanserad komplettering". Där anges hur en komplettering av bebyggelse i Västerås ska ske och uttrycker stadens ambition att skapa en god livsmiljö för västeråsarna. I de till Sättra intilliggande stadsdelarna finns i huvudsak villor med inslag av radhus och där är brist på såväl hyreslägenheter som bostadsrätter. Det finns även en viss brist på kommunal service i den här delen av staden. Uppdraget handlar därmed om att möjliggöra en stadsdel som kan erbjuda en stor bredd av olika boendeformer för att komplettera stadsdelarna intill, liksom att erbjuda ett större utbud av service i den här delen av Västerås som kommer fler invånare till del än enbart de som kommer bo i den nya stadsdelen.*

*En smidig och kapacitetsstark kollektivtrafik är precis som du skriver en förutsättning för att bussen ska vara ett attraktivt alternativ. Turtäthet är dock inget som kan styras med hjälp av varken översiktsplan eller detaljplan. Dialog i frågan förs med såväl Tekniska nämnden som med Kollektivtrafikmyndigheten.*

*Inom området planeras tre mobilitetscenter i anslutning till områdets tre infarter för bil. Utöver dessa parkeringsmöjligheter är tanken att de delar av bebyggelsen som är längst bort från mobilitetscentren tillåts anordna parkering inom fastigheten alternativt i mindre gemensamma anläggningar. Angöring till fastighet för i- och urlastning samt parkering för rörelsehindrade ska alltid kunna anordnas. Detta regleras redan i lagstiftning och behöver därmed inte skrivas in i planhandlingen.*

*De föreslagna mobilitetscentren är viktiga ur många olika aspekter då de utöver parkering även är tänkta att innehålla funktioner som exempelvis gemensamhetslokaler, kommersiella lokaler och återvinningsstationer. Något större återbruk är inte planerat inom Sättra.*



AVDELNINGEN FÖR SAMHÄLLSBYGGNAD  
Planering och boende  
Caroline Skilje  
Telefon 010-2249347  
caroline.skilje@lansstyrelsen.se

Västerås kommun  
Stadsbyggnadsförvaltningen  
stadsbyggnadsforvaltningen@vasteras.se

## Granskningsyttrande över fördjupad översiktsplan för Sättra, Västerås kommun

Förslag till fördjupad översiktsplan för Sättra har tidigare varit föremål för samråd enligt 3 kap 9 § plan- och bygglagen (2019:900). Länsstyrelsen har i samverkan mellan andra statliga och regionala myndigheter den 1 februari 2019 lämnat ett samrådsyttrande över planförslaget. Under samrådet framförda synpunkter och bemötande finns redovisade i en samrådsredogörelse. Planförslaget har efter bearbetning ställts ut för granskning under perioden 1 november 2019 till 31 januari 2020.

Under granskningstiden ska Länsstyrelsen enligt 5 kap 16 § yttra sig över planförslaget. Av yttrandet ska det framgå om:

1. förslaget inte tillgodoser ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap miljöbalken,
2. förslaget kan medverka till att en miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap miljöbalken inte följs,
3. redovisning av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen inte är förenligt med 7 kap 18 e § första stycket miljöbalken,
4. sådana frågor rörande användningen av mark- och vattenområden som angår två eller fler kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt, och
5. en bebyggelse eller ett byggnadsverk blir olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

### Övergripande synpunkter

Länsstyrelsen anser att kommunen har beaktat och arbetat vidare med många av de frågor Länsstyrelsen belyste under samrådsskede. Det har tillkommit ny information i form av utredningar där Länsstyrelsen kommer ge kommentarer utanför de punkter som finns angivna ovan.

### Riksintressen enligt 3 eller 4 kap miljöbalken

#### Kulturmiljö

Länsstyrelsens delar kommunens bedömning om att det närliggande riksintresseområdet för kulturmiljövård, Svartåns dalgång med Skultuna bruk

(U19), inte kommer att påverkas negativt av planförslaget. Det är positivt att särskild hänsyn till riksintresseområdet kommer att tas vid senare skeden i planeringen av Sättras norra delar.

Infrastruktur

Länsstyrelsen har inga kvarvarande synpunkter gällande riksintresse väg.

### **Miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap miljöbalken**

Länsstyrelsen har inget att erinra i detta skede av planeringen kring hur frågan om miljö kvalitetsnormer har beaktats. Frågan granskas i efterföljande planering i detaljplaneskedet för att säkerställa att MKN följs.

### **Landsbygdsutveckling i strandnära lägen**

Frågan är ej aktuell för FÖP 68.

### **Mellankommunala frågor**

Länsstyrelsen har inget att erinra mot hur samordning av användning av mark- och vattenområden som angår två eller fler kommuner har genomförts i arbetet med FÖP 68.

### **Hälsa och säkerhet**

Farligt gods

Länsstyrelsen kan inte göra en bedömning utifrån ingripandegrunden för hälsa och säkerhet 5 kap 22 § pkt 5 PBL under framtagandet av den fördjupade översiktsplanen för Sättra. Detta eftersom kommunen har valt att utreda frågan för farligt gods i detaljplaneskedet.

### **Synpunkter kring ny tillkommen information i planhandlingarna**

Trafikbuller

Enligt trafikbullerutredningen (avsnitt 5.1) kommer de flesta bostadshusen utmed Norrleden att få ekvivalent ljudnivå vid fasad som är högre än 60 dBA vid den bullerutsatta fasaden. Dessa lägenheter behöver därför ha genomgående planlösning med minst hälften av bostadsrummen mot bullerdämpad sida. I tre kvarter (avsnitt 5.3) kan inte en bullerdämpad sida erbjudas, varför extra skyddsåtgärder behövs i form av delvis inglasade balkonger, ljudabsorbenter i balkongtak och/eller akustiska räcken. Enligt Boverket bör dessa tekniska bullerskyddslösningar bara användas för ett begränsat antal lägenheter. Då i princip samtliga lägenheter i de tre kvarteren behöver extra skyddsåtgärder ifrågasätter Länsstyrelsen ifall detta kan räknas som ett begränsat antal lägenheter. Länsstyrelsen konstaterar att de tre kvarteren skulle få ett bra bullerskydd ifall en bullerskyddsvall istället anordnades mot Norrleden. Länsstyrelsen förordar därför alternativet med en bullerskyddsvall/skärm mot Norrleden enligt avsnitt 5.7.1 i

bullerutredningen. En bullervall medför även att samtliga bostäder mot Norrleden skulle få en ljudnivå om högst 60 dBA vid den bullerutsatta fasaden.

Enligt bullerutredningen (avsnitt 5.6) kommer flertalet av de planerade skolgårdarna att uppfylla Naturvårdsverkets riktvärden för skolgårdar. En av skolgårdarna får dock något högre ljudnivå på cirka 30 % av skolgården. Genom att anlägga en bullerskyddsskärm kan riktvärdet uppfyllas på hela skolgården. Länsstyrelsen anser därför att en sådan bullerskyddsskärm bör anordnas.

I bullerutredningens avsnitt 3 redovisas förutsättningar för beräkning av trafikbuller. I tabell 3 anges tillämpade hastigheter för Norrleden och väg 66 till 30 km/h respektive 50 km/h. Då nuvarande hastighetsbegränsning på vägarna är betydligt högre (70 respektive 60 km/h) bör klargöras varför beräkningen har baserats på betydligt lägre hastigheter. Länsstyrelsen anser att ifall beräkningen har baserats på för låga hastigheter är beräknade bullernivåer underskattade.

## Natur

### *Mistel*

Länsstyrelsen har noterat att kommunen inte har fört in någon text om mistel i planbeskrivningen. Länsstyrelsen anser att det är önskvärt att det förs in då mistel är en viktig fråga att belysa i planbeskrivningen.

Mellan samrådet och granskningen har kommunen lagt till en text om mistel i MKB. Dock stämmer inte påståendet att det finns undantag för mistel i Västmanland vad gäller dispensansökan. Om kommunen vill ta bort ett träd med mistel måste dispens sökas hos Länsstyrelsen.

### *Fladdermöss*

Kommunen hade i samrådet ännu inte fört in en text utifrån fladdermusinventeringen. I granskningen skriver kommunen i planbeskrivningen att vissa platser bör lämnas orörda i den mån det går eller återskapas på annan plats inom planområdet. Länsstyrelsen anser att kommunen bör komplettera texten med information om att åtgärderna för fladdermössen måste vara verkställda innan exploatering. Dessa åtgärder måste godkännas av Länsstyrelsen innan detaljplanerna kan verkställas.

## Övrigt

### Trafik

Länsstyrelsen anser att kommunen bör planera för en säker passage för oskyddade trafikanter som vill ta sig över den planerade huvudgatan i planens nordöstra del. Detta då människor som rör sig i skogen inte ska bli begränsade av den vägbarriär som kan komma att uppstå i och med ett uppförande av vägen.

Ras, skred och erosion

Länsstyrelsen ställer sig bakom Statens geotekniska instituts (SGI) yttrande om att en karta över områden som betecknas som mycket dåliga eller dåliga grundläggningsförhållanden bör tas fram. I kartan bör också andra miljö- och riskfaktorer inkluderas och användas som ett underlag för bebyggelseplaneringen. Länsstyrelsen anser att kommunen bör ha med sig detta i efterföljande planering med detaljplanerna.

SGI:s synpunkter bifogas i sin helhet.

I detta ärende där länsråd Ulrica Gradin varit beslutande har planhandläggare Caroline Skilje varit föredragande. I den slutliga handläggningen har även chef för samhällsbyggnadsavdelningen Mats Eriksson, miljöskyddshandläggare Mikael Wulff och naturvårdshandläggare Inga-Lill Nyberg deltagit.

**Bifogas**

Inkomna yttranden från:  
Statens geologiska institut (SGI)  
Trafikverket