

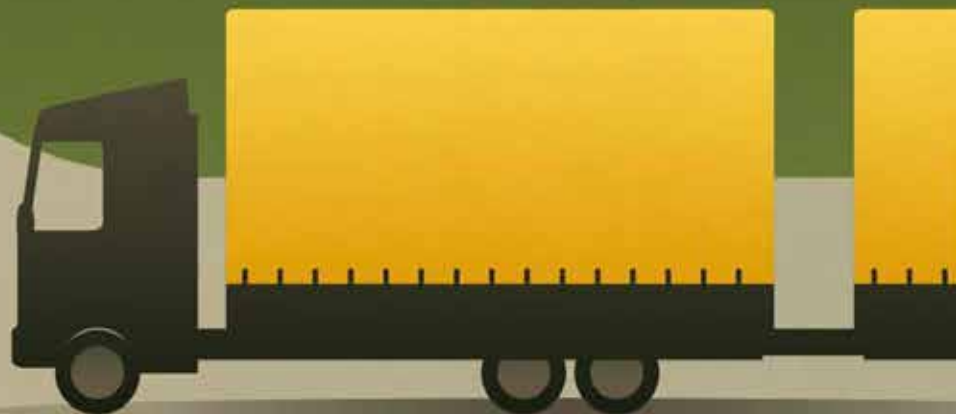
FÖRDJUPNING AV ÖVERSIKTSPLANEN FÖR

# Avfart Irsta

Antagen av kommunfullmäktige 2019-12-05



VÄSTERÅS STAD



## Innehållsförteckning

Förord.....	3	Planförslag.....	20
Sammanfattning.....	4	Verksamhetsområdet .....	20
Markanvändningskarta .....	6	Ungefärliga byggnadshöjder över nollplanet .....	23
Allmän information .....	7	Bostäder.....	27
Vad är en fördjupning av översiktsplanen? .....	7	Landskapsbild och arkitektur.....	27
Planens handlingar .....	7	Grönstruktur och naturvärden .....	31
Planens giltighetstid.....	7	Trafik och kommunikationer.....	33
Inledning .....	8	Tillgänglighet, orienterbarhet och trygghet.....	36
Bakgrund.....	8	Hållbart stadsbyggande .....	37
Syfte .....	8	Störningar och risker .....	39
Avgränsning av planen.....	8	Teknisk försörjning .....	40
Nyckelfrågor.....	8	Genomförandefrågor .....	42
Planområdet och dess omgivning .....	10	Utgångspunkter för föreslagen utveckling .....	42
Styrande dokument, angränsande projekt.....	12	Etapputbyggnad och flexibilitet.....	43
ÖP 2026 och andra styrande dokument .....	12	Utredningar i fortsatt process .....	44
Samband med andra pågående projekt.....	13	Miljökonsekvenser .....	46
Omvärldsfaktorer som påverkar planeringen.....	14	Behovsbedömning.....	46
Ett ändrat klimat .....	14	Samlad konsekvensbedömning för planförslaget och nollalternativet .....	47
En globaliserad värld.....	14	Planeringsförutsättningar .....	48
En urbaniserad värld.....	15	Planer, program och förordnanden .....	48
En digitaliserad värld .....	15	Markförhållanden .....	48
Nationella och internationella mål .....	16	Landskapsbild.....	49
Sveriges miljömål.....	16	Kulturmiljö och fornlämningar .....	52
Agenda 2030- De Globala målen för hållbar utveckling ...	16	Grönstruktur .....	54
Riksstyrelsen .....	18	Rekreation och friluftsliv.....	56
Riksstyrelse kommunikationer .....	18	Trafik och kommunikationer.....	56
Riksstyrelse Kulturmiljövård .....	18	Teknisk försörjning.....	58
Förenlighet med befintliga riksstyrelsen.....	19	Dagvatten.....	58
		Risker och störningar .....	58
		Geologi.....	60
		Bilagor .....	61
		Länsstyrelsens granskningsyttrande.....	62

### FÖP AVFART IRSTA PÅ INTERNET

Fördjupningen av översiktsplanen och dess handlingar samt utredningar finns tillgängliga på kommunens hemsida [www.vasteras.se/avfartIrsta](http://www.vasteras.se/avfartIrsta)

## Fördjupning av översiktsplanen för Avfart Irsta, FÖP 70, Västerås

Upprättad av Stadsbyggnadsförvaltningen, Västerås stad, 14 oktober 2019, Dnr: 2017/01085-3.1.1

Denna handling "Fördjupning av översiktsplanen för Avfart Irsta" har tagits fram på Strategiska avdelningen, Stadsbyggnadsförvaltningen, på uppdrag av Stadsledningskontoret och Kommunstyrelsen. Ansvarig tjänsteperson är planarkitekt Helena Hansson. Företrädare för stadens förvaltningar och bolag har medverkat i projektgrupp samt styrgrupp. Styrgrupp har varit processledningsgruppen tillika styrgrupp för samhällsbyggnadsprocessen.

Foton: Stadsbyggnadsförvaltningen, Västerås stad, där inget annat anges

Illustration framsida: Tobias Flygar, Studio Flygar

Kartor: Stadsbyggnadsförvaltningen, Västerås stad, där inget annat anges

### Fördjupningen av översiktsplanen

består av följande handlingar:

- Fördjupning av översiktsplanen för Avfart Irsta, FÖP 70 – denna handling
- Miljökonsekvensbeskrivning Avfart Irsta, FÖP 70
- Samrådsredogörelse
- Särskilt utlåtande
- Bilagor
- Länsstyrelsens granskningsyttrande

# Förord

Med avstamp i den kommuntäckande översiktsplanen "Västerås 2026", reviderad 2017-12-07, har en fördjupning av översiktsplanen över ett område benämnt avfart Irsta tagits fram. Då Västerås ska fortsätta växa och utvecklas som en attraktiv regionstad så behövs ny mark för att tillgodose en stark utveckling av näringslivet. Ett livskraftigt näringsliv ger förutsättningar för en ekonomisk hållbarhet som är viktigt för samhällsutvecklingen i stort. I Västerås näringslivsprogram, antaget av Kommunfullmäktige 2017-03-07, är markberedskap och fysisk planering ett av åtta prioriterade fokusområden "I Västerås ska det finnas bra lokaler i bra lägen och marktillgången är god". Fördjupningen av översiktsplanen vid avfart Irsta utgör en viktig del i att säkerställa mark för näringslivet i attraktiva lägen, nära god infrastruktur, på den östra sidan av Västerås.

Håkan Svärd  
Processägare  
Stadsledningskontoret

Camilla Goliath  
Samhällsbyggnadsstrateg  
Stadsledningskontoret

Helena Hansson  
Planarkitekt  
Strategiska avdelningen



# Sammanfattning

Föreslagen markanvändning på platsen, främst verksamheter inom logistik, lager och industri, med närhet till E18 och på östra sidan av staden, är resultatet av att det inte finns några lokaliseringsalternativ för nytt verksamhetsområde med lika goda förutsättningar inom kommunen. Föreslaget verksamhetsområde tillgodoser ett behov hos näringslivet på verksamhetsytor med goda kommunikationer på östra sidan av staden. Området kommer också utgöra en viktig del i kommunens markreserv för verksamheter samt möjliggöra byten av mark, då flera centrala delar i Västerås tätort omvandlas från verksamhetsområden till bostadsområden. Planområdet kommer på mycket lång sikt troligtvis att genomkorsas av ett nytt järnvägsspår, en ny tågförbindelse mellan Oslo och Stockholm.



Flygfoto över planområdet (Västerås tätort i foden och "Nya Irsta" till vänster i bild).

En utbyggnad av ett nytt verksamhetsområde söder om E18 och på östra sidan om Anundshögsmotet innebär att skogsmark kommer att tas i anspråk av föreslagen exploatering. Närmare 61 hektar mark planeras att användas som verksamhetsmark. Planområdet genomkorsas i öst-västlig riktning av ett markreservat för en framtida järnväg vilket innebär att verksamhetsområdet är uppdelat i två områden. Det norra området direkt söder om E18 kan inrymma verksamheter inom logistik och industri med en maximal omgivningspåverkan om 500 meter. Verksamhetsytan söder om järnvägsreservatet planeras inrymma lättare industri med en maximal omgivningspåverkan om 200 meter, till följd av områdets närheten till befintliga och planerade bostäder. Verksamhetsområdet ska inte inrymma handel eller annan typ av centrumfunktioner.

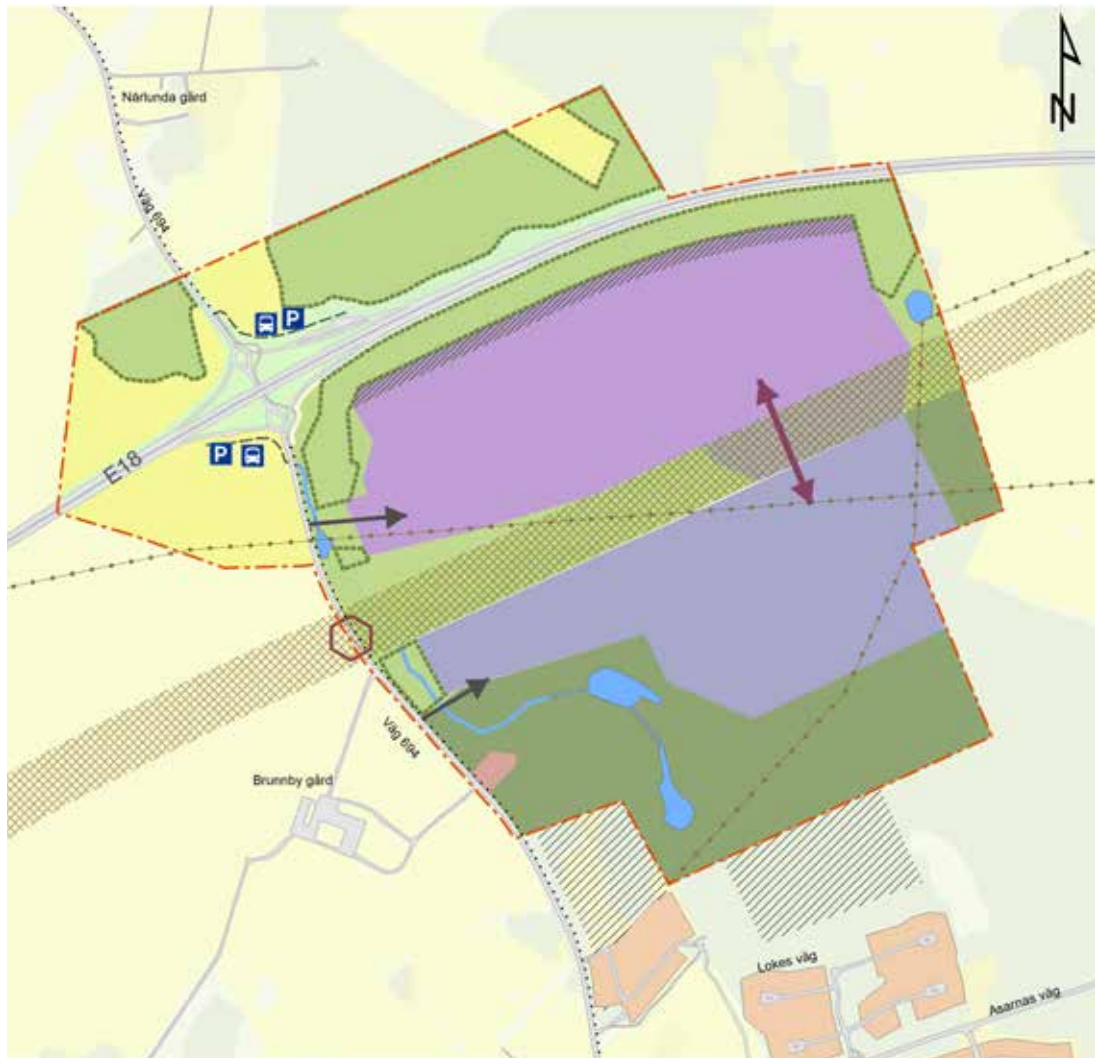
Närheten till E18 (risker), angränsande kulturmiljö (landskapsbild) och då framför allt riksintresse för kulturmiljövård [K:U25] samt Västerås flygplats (hinderfri höjd) ställer särskilda krav på kommande exploatering och hur marken kan nyttjas. Med hänsyn till stadens profil, landskapsbilden och kulturmiljön är den rumsliga gestaltningen mycket viktig. Vegetation i form av träd kommer att sparas för att föreslagen exploatering inte ska bli synlig från Anundshög. Ett område på norra sidan om E18 och en bred zon längs E18:s södra sida samt längs med väg 694 avsätts som landskapsbildande skog/ridå i markanvändningskartan och kommer i efterföljande detaljplaner att planläggas för att säkra ridån. Syftet med de skogliga ridåerna är att sikten in mot området från norr, öst och väst ska vara fylld av uppväxta träd. Syftet med vegetation i öst är också att stadens entré även framöver ska upplevas vara vid Hällamotet och Hässlö. Zonen med skoglig vegetation ska skötas så att rekreativa och landskapsmässiga värden uppstår. För att säkerställa utsikten från Anundshög samt vyn från Badelundaåsen förelås differentierade maxhöjder, anpassade efter marknivåer och skogsbeståndets medelhöjd, för ny bebyggelse inom verksamhetsområdet. Den känsliga miljön medför att särskilda krav kommer att ställas i efterföljande detaljplaner gällande den skogliga inramningen av området, maxhöjder på tillkommande bebyggelse, byggnaders gestaltning samt skyltanordningar för att undvika negativ påverkan på riksintresset kulturmiljövård. Detaljplan kommer också att upprättas för del av väg 694 för att ge staden möjlighet att införa restriktioner på vägen så att trafikbelastningen vid Anundshög minskar.

Skogsområdet mellan verksamhetsområdet och Irsta sparas som grönområde med funktion som både rekreationsområde och skyddsområde. Den gröna strukturen ska bilda ett sammanhängande system som ger verksamhetsområdet ett grönt uttryck.

Bostadsfastigheten Brunnby 2:2, Ersbo, kan troligtvis bevaras med nuvarande användning medan Brunnby 2:3, Arnbo, samt torpet Olsbo kommer behöva att utvecklas.



# Markanvändningskarta



## Teckenförklaring

Plangräns

Befintlig kraftledning

Dagvattenhantering

Dagvattenhantering

Landskapsbildande skog/ridå

Tätortsnära rekreation

### Marktyper

Skoglig vegetation

Öppen mark

Öppet odlingslandskap

Bostad

### Industri

Transport, lager, industri med omgivningspåverkan

Lättare industri med begränsad omgivningspåverkan

Möjlig exploatering om inte järnväg byggs

Skyddsanalys krävs för byggnader

### Vägar

Planerad väg

Planerad infart

Tillfällig vägförbindelse (tas bort om järnväg byggs)

Framtida planskild korsning väg/järnväg

Gatuytor

Befintlig gång- och cykelväg

Planerad gång- och cykelväg

Reservat framtida järnväg

Pendlarparkering

Busshållplats

### Bakgrundskarta

#### Kvarterstyper

Bostad

Industri och handel

Framtida bostäder

Åker

Skog



# Allmän information

## Vad är en fördjupning av översiktsplanen?

En fördjupning av översiktsplanen tas fram när det finns behov av en högre detaljeringsgrad i mark- och vattenanvändning än vad som framgår i den kommunomfattande översiktsplanen.

Hur detaljerad fördjupningen ska vara beror på vilket syfte den har. Den ska ge tydlig vägledning och information om hur kommunen ser på utvecklingen i det aktuella området ur ett långsiktigt perspektiv. Fördjupningen utgör ett mellanled mellan den kommunomfattande översiktsplanen och framtagandet av detaljplaner.

Fördjupningen är inte juridiskt bindande men ger uttryck för kommunens vilja och vision för området och ger vägledning vid upprättandet av detaljplaner och efterföljande bygglov. Därmed krävs ytterst starka skäl för en avvikelse från planen. I och med detta är det av högsta vikt att fördjupningens intentioner genomsyrar även fortsatt planering såväl som genomförandeskedet.

## Planens handlingar

Planbeskrivningen innehåller information om hur projektet förhåller sig till den kommuntäckande översiktsplanen och andra styrande dokument och innehåller:

- information om hur kommunen avser att förhålla sig till olika riksintressen och andra allmänna intressen, det vill säga vilka avväganden som görs
- en redogörelse för själva planförslaget, visionerna och de förutsättningar och utgångspunkter som finns för planeringen
- en mark- och vattenanvändningskarta som redovisar planförslaget
- en enklare beskrivning av konsekvenser som uppstår vid genomförandet
- en sammanfattning av innehållet i upprättad miljökonsekvensbeskrivning

Till "Fördjupning av översiktsplanen för Avfart Irsta" finns en upprättad miljökonsekvensbeskrivning som redogör för planförslagets miljökonsekvenser.

De utredningar som gjorts inför framtagandet av fördjupningen av översiktsplanen finns som bilagor till handlingen. Resultatet av dessa har utgjort förutsättningar vid framtagandet av fördjupningens planhandling.

## Planens giltighetstid

FÖP Avfart Irsta är en fördjupning av den kommuntäckande översiktsplanen, Västerås Översiktsplan 2026 med utblick mot 2050 (revidering godkänd av KF 2017-12-07). Planen är giltig från antagandet av planen och tills vidare.

# Inledning

## Bakgrund

Västerås stad växer och idag finns brist på näringslivsmark, främst för ytkrävande verksamheter, med utbyggd infrastruktur i lägen utmed stora trafikleder samt i östra delen av staden. För att kunna möta dessa förfrågningar behöver staden planlägga mark för nytt verksamhetsområde. Kommunen har också ett behov av att kunna erbjuda ersättningsmark i attraktiva lägen för att möjliggöra en omlokalisering som i sin tur frigör mark i utvecklingsområden. Reella förfrågningar och önskemål från flera verksamheter har resulterat i att kommunen vill utreda möjligheten att etablera ett nytt verksamhetsområde med inriktning mot logistik vid Anundshögsmotet. Den förändrade markanvändningen motiverar att en fördjupning av översiktsplanen upprättas.

Området kring Anundshögsmotet har speciella förutsättningar som ställer särskilda krav i fortsatt planering. Den rika kulturbyggen, områdets närhet till Anundshög och Badelundaåsen samt att området utgör det första mötet med Västerås för resande på E18 från öster har inverkan på planeringen.

## Syfte

Syftet med fördjupningen av översiktsplanen är att säkerställa och utveckla värdefulla miljöer norr om E18 samt möjliggöra för ett nytt verksamhetsområde för både mer skrymmande och mindre verksamheter inom logistik, lager och industri på den södra sidan om europavägen. Marken upplåts inte för handel och kommers. Fördjupningen av översiktsplanen kommer redovisa en övergripande fysisk struktur och markanvändning samt strategier för genomförandet. Planen ska utgöra en förutsättning och ett stöd vid upprättande av kommande detaljplaner i området.

## Avgränsning av planen

Planområdet är cirka 160 ha stort och är lokaliserat strax öster om staden vid Anundshögsmotet. Det är framför allt mark, mestadels skogsmark, på södra sidan om motet och E18 i riktning mot Irsta som ingår i planområdet.

## Nyckelfrågor

Fördjupningen av översiktsplanen visar hur kommunen avser att hantera och prioritera de allmänna intressena inom planområdet. Dessutom har ett antal "nyckelfrågor" utkristalliserats som har stor påverkan på planens utformning.



## UTFORMNING/GESTALTNING

Mötet med staden är en del av stadens identitet och varumärke. Det visuella intrycket av entrén till Västerås öster ifrån från E18 men också övergripande strukturer är viktigt för upplevelsen. Områdets gestaltning och struktur ska bidra till att inordna det i den agrart präglade öppna landskapet och den omgivande kulturbygden samt bidra till ett välkomnande för resenärer till Västerås och ett trevligt avsked för de som åker ifrån staden.

## OMGIVNINGSPÅVERKAN

Närheten till kulturmiljöer som Badelundaåsen och Anundshög, Närlunda och Brunnby ställer krav under planeringen och genomförandet av området men också när området är i full drift då exploateringen och verksamheterna inte får påtagligt skada riksintresse för kulturmiljövård. Ett verksamhetsområde har, beroende på verksamhetens art, olika påverkan på omgivningen som kan upplevas störande.

## HÅLLBART STADSBYGGANDE

Området har en strategiskt bra lokalisering på östra sidan av staden och utefter E18, vid Anundshögsmotet. I ett hållbart stadsbyggande är det viktigt att verksamhetsområdet är enkelt att nå med cykel och kollektivtrafik. Ett hållbart resande ska vara ett alternativ. Det hållbara stadsbyggandet innebär också att planera för ett förändrat klimat, bra energilösningar, ett bra lokalklimat samt grön infrastruktur.

## REKREATIVA VÄRDEN

Skogen norr om Irsta är en del i Irstabornas tätortsnära rekreationsområde. I området närmast Irsta finns ett väl utvecklat stigsystem som förgrenar sig norr ut. Kvarvarande skog bör även fortsättningsvis utgöra ett attraktivt alternativ för den vardagliga motionen för Irsta-bor och anställda inom verksamhetsområdet. Badelundaåsen har höga värden för friluftslivet, speciellt ur ett kommunalt perspektiv. Utsikten över det öppna agrara landskapet är viktig för rekreationsvärdet.

## NYTT JÄRNVÄGSSPÅR OSLO – STOCKHOLM

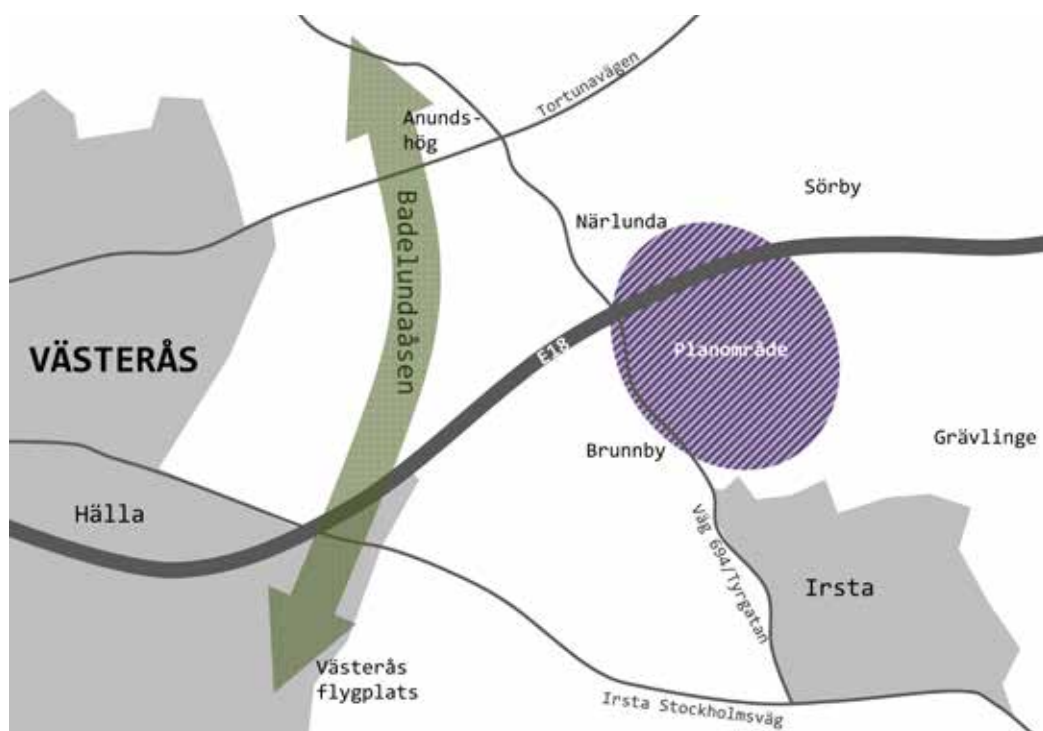
På sikt förväntas det finnas ett stort behov av en ny järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm. Det långa tidsperspektivet och osäkerheter i planeringen av ny järnvägsförbindelse mellan Oslo-Stockholm ställer höga krav på en stabil struktur i området som kan fungera med de åtgärder som järnvägsförbindelsen kan innebära. Det finns också behov av ytterligare kapacitet på järnvägen mellan Västerås och Stockholm.



# Planområdet och dess omgivning

Området mellan Irsta och E18 utgörs av ett lätt kuperat skogsområde som bitvis är blockigt. Skogen består huvudsakligen av produktionsskog, det vill säga planterad gran. I öst och väst angränsar området mot brukad åkermark och i söder till orten Irsta. Inom planområdet finns två bostadsfastigheter och ett sommartorp. Ersbo (Brunnby 2:2) och Arnbo (Brunnby 2:3) har avstyckats från Brunnby gård till egna fastigheter för åretruntboende. Torpet Olsbo arrenderas ut för sommarbruk.

Schematisk bild som visar planområdet och dess närområde.



Planområdet ingår som en del i ett småbrutet och varierat jordbrukslandskap som inrymmer flera äldre gårdar. Norr om E18 finns Närlunda gård och Sörby gård, i väst finns Brunnby gård med försöksodling och i öster finns Grävlinge gård. Samtliga gårdar ingår i en förhistorisk struktur från åtminstone järnåldern. Strukturen kännetecknas av karakteristiska gårdslägen i höjdlägen längs tidigare vattenfyllda dalgångar och tillhörande gravfält, enstaka gravar och vägsystem. Dessa angränsande jordbruksområden har höga kulturvärden. I närheten finns också betydande kulturmiljöer som Anundshög och Badelundaåsen, som också ingår i denna järnåldersstruktur. Ytterligare väster ut börjar tätorten Västerås med stadsdelar som Hälla och Hässlö, vilka utgör en tydlig gräns mellan stad och landsbygd. Hälla inrymmer bland annat

matvaruaffär, shoppingcenter och ett industriområde. Uppdrag finns att titta på hur stadsdelen Hälla kan utvecklas med renare typer av verksamheter och handel samt i det långa perspektivet eventuellt även med bostäder. Hässlöområdet inrymmer olika verksamheter samt Västerås flygplats.

Strax söder om planområdet finns serviceorten Irsta med cirka 2 800 invånare. Irsta är en växande ort som kompletterats med nya bostadskvarter i de norra delarna. Det pågår ett arbete med att upprätta detaljplaner som medger ny bostadsbebyggelse söder om gamla Stockholmsvägen. Möjlighet att utveckla orten med ytterligare bostadsbebyggelse i den norra delen finns enligt planprogram för Irsta (PP 26). Ett mindre verksamhetsområde finns utefter väg 694, inkilad mellan bostadskvarter i Irsta.

Planområdet genomkorsas i östvästlig riktning av E18 och i nordsydlig riktning av väg 694. Där dessa vägar korsar varandra byggdes år 2014 ett trafikmot, Anundshögsmotet, samt en rastplats. Motet gör det enkelt för boende i Irsta och Gäddeholm att snabbt komma ut på E18 för vidare resa mot Stockholm eller Örebro samt ökar tillgängligheten för besökare till Anundshög och Brunnby gård.

Flygfoto över planområdet (Badelundaåsen och Anundshög i ryggen och Irsta och Mälaren i fonden).





# Styrande dokument, angränsande projekt

## ÖP 2026 och andra styrande dokument

VÄSTERÅS ÖVERSIKTSPLAN 2026 MED UTBLICK MOT 2050,  
REVIDERAD DECEMBER 2017

Västerås står inför ett omfattande stadsbyggande med fler bostäder, arbetsplatser, attraktiva offentliga miljöer, tillgång till gröna områden, lekplatser, idrott, kultur och väl fungerande service. Översiktsplanens 13 strategier och riktlinjer ska genomsyra planeringen för att nå ett hållbart Västerås. Flera av strategierna har bäring på planeringen av området avfart Irsta, bland annat strategierna Kreativt näringslivsklimat, Enkelt att gå och cykla, Kollektivtrafiken som ryggrad, kulturarv och utveckling i samklang, Grön och blå identitet samt Resurshushållning och klimatanpassning.

Strategien "Kreativt näringslivsklimat" innebär exempelvis att:

- skapa kreativa miljöer för näringslivet
- säkerställa expensionsmöjligheter för etablerade företag
- erbjuda goda etableringsförutsättningar för företag och verksamheter i olika delar av kommunen
- skapa förutsättningar för hållbara person- och godstransporter
- erbjuda bra boendemiljöer, bra skolor, ett rikt utbud av kultur, idrott och upplevelser som gör det lätt för företag att anställa personal

## NÄRINGSLIVSPROGRAM, ANTAGET AV KOMMUNFULLMÄKTIGE 2017-03-07

Näringslivsprogrammet uttrycker Västerås stads långsiktiga vilja och ambitioner kring näringslivsutvecklingen i kommunen. Programmet innehåller åtta fokusområden som är viktiga för att ge goda förutsättningar för näringslivet i regionen att utvecklas. Ett av dessa åtta prioriterade fokusområden är "Markberedskap och fysisk planering- I Västerås finns bra lokaler i bra lägen och marktillgången är god".

Västerås stad ska därför arbeta med att:

- Säkerställa marktillgången för både ytkrävande och mindre verksamheter
- Identifiera/inventera lägen som är särskilt lämpade för verksamheter som kräver hög och säker tillgång på elkraft
- Ta fram nya marklägen där skyltläge kan erbjudas
- Säkerställa citynära verksamhetsområden för serviceföretag
- Bidra till att fler attraktiva kontorslokaler i pendlingsnära lägen byggs
- Planera för handel, restaurang och kafé samt andra verksamhetslokaler när nya områden utvecklas



## PLANPROGRAM FÖR IRSTA, GODKÄNT AV KOMMUNFULLMÄKTIGE 2009-05-14

Planprogrammet visar hur Irsta kan växa och fortfarande vara en sammanhållen ort där bebyggelsen är lokaliserad med närhet till befintligt vägnät. Utpenade områden för byggnation i Irsta var en del i att tillgodose efterfrågan på småhustomter i en attraktiv och populär serviceort.

### Samband med andra pågående projekt

- Fördjupning av översiktsplanen för stadsdelen Hälla. Arbetet vilar.
- Handlingsplan för att tillgodose behovet av mark och lokaler för näringslivet i Västerås. Arbeta pågår.
- Förbättrad järnvägsförbindelse Oslo – Stockholm. Utredning pågår.



# Omvärldsfaktorer som påverkar planeringen

Boverket har lyft fram att det finns fyra stora megatrender som har stor inverkan på de strukturella och fysiska förändringarna i samhällsutvecklingen. Dessa megatrender måste vi förhålla oss till för att nå ett hållbart samhälle. Dessa megatrender påverkar planeringen av avfart Irsta.

De fyra megatrenderna är:

1. Ett ändrat klimat
2. En globaliserad värld
3. En urbaniserad värld
4. Digitaliserad värld.

## Ett ändrat klimat

Människans utsläpp av växthusgaser påverkar klimatet kraftigt med en uppskattad ökning av jordens medeltemperatur kan öka med 1,1 till 6,4 grader under 2000-talet. Som en effekt av klimatförändringen minskar istäckets varaktighet på Östersjön och i Västerhavet. Vattennivåerna i Östersjön förändras och nederbörden i Västsverige tilltar med ökande risk för erosion längs vattendrag, sjöar och kuster, skred och ras samt översvämningar som kan medföra att dricksvattenförsörjningen slås ut.

1. *I planeringen måste vi förhålla oss till och planera för ökad årsnederbörd, med störst ökning under vintern som regn samt lokala häftiga regn och skyfall med ökad intensitet. I ett nytt exploateringsområde finns goda möjligheter att arbeta förebyggande med material, grönska, dagvattenhantering samt ledningsnätets kapacitet. Det är också av stor vikt att planera för energilösningar med låga nettoutsläpp av växthusgaser där jordens resurser används så effektivt som möjligt. Där hela värdekedjan studeras för att minimera användningen av primärenergi.*

## En globaliserad värld

Som liten ekonomi med en stark exportsektor är Sverige mycket beroende av vad som sker internationellt. Handel är nyckeln för fortsatt svensk tillväxt och den sker idag främst inom EU men kommer ske mer och mer med tillväxtekonomier som Kina och Indien. Basnäringarna kommer vara fortsatt viktiga för svensk exportsektor, men det är tillverkning av högteknologiska varor som kommer vara stommen för den ekonomiska utvecklingen framöver. För att svenskt och europeiskt näringsliv ska vara fortsatt konkurrensförmåligt krävs fortsatta investeringar inom forskning och utveckling. Där tappar Europa nu mark mot andra ekonomier.

Handeln är motorn i globaliseringen och nyckeln för europeisk och svensk tillväxt. Fördjupningen av översiktsplanen är en del i att säkerställa marktgång i efterfrågade lägen för näringslivet i Västerås och Sverige. Logistik och transportintensiva verksamheter utgör ett viktigt segment i handeln.

2.

## En urbaniserad värld

År 2025 bor drygt 10 miljoner människor i Sverige och de flesta bor i våra tre storstadsregioner. Fram mot år 2050 har inflyttningen till storstadsområdena lett till att innerstaden har blivit tätare, men också till att storstadsområdena nu innehåller flera städer med egna kärnor.

Västerås har ett attraktivt läge i Sveriges mesta tillväxtzon. Detta ställer krav på bostadsförsörjning, service, kompetensförsörjning med mera. För att möjliggöra en hållbar utveckling av området vid avfart Irsta behöver planeringen leda till effektivt markutnyttjande och användning av befintlig infrastruktur samt ett utvecklat kollektivtrafikstråk och cykelstråk. Det sist nämnda för att ge västeråsarna möjlighet till hållbara levandsvanor.

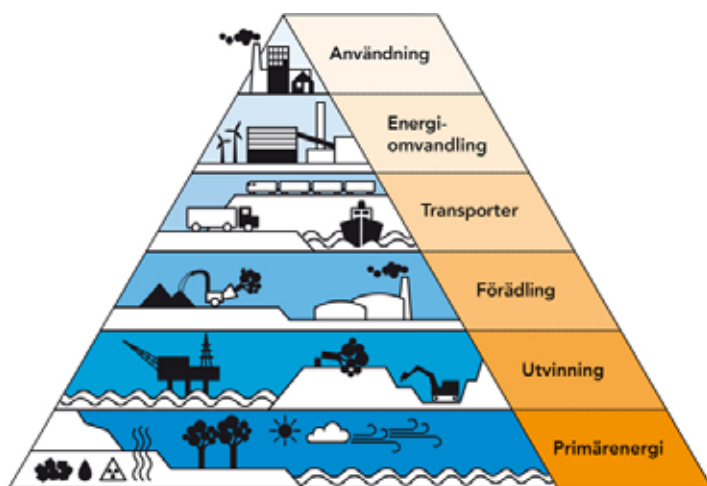
3.

## En digitaliserad värld

År 2025 ligger Sverige långt fram i utnyttjandet av digitaliseringens möjligheter. Tillgång till bra internetuppkoppling är en självklarhet och kommunikation är en förutsättning för bibehållen och utvecklad välfärd för medborgare både på landet och i staden. I framtidens samhälle är vi lika beroende av effektiv digital kommunikation som av el och rinnande vatten.

En allt mer utvecklad digital utveckling samt snabba förändringar i världen kan innebära ett större behov av flexibelt användande av byggnader och mark över tid. It-strukturer har påverkat och kommer i än större omfattning att påverka konsumtionsmönster, kunskapsförsörjning, utförande av tjänster, utformning av stadens rum och strukturer med mera.

4.



Primärenergi dvs den totala energimängd som går åt för att producera energi, från utvinning av själva råvaran till levererad nytthet (Mälarenergi).

# Nationella och internationella mål

## Sveriges miljömål

Miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål samt 17 etappmål inom områdena avfall, biologisk mångfald, farliga ämnen och klimat. Sveriges miljömål är det nationella genomförandet av den ekologiska dimensionen av de globala hållbarhetsmålen. Generationsmålet ger vägledning om de värden som ska skyddas och den omställning av samhället som behöver ske inom en generation för att nå miljömålen. De 16 miljö kvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. I miljökonsekvensbeskrivningen för fördjning av översiktsplan för Avfart Irsta finns en samlad en bedömning av effekterna av föreslagen planeringen på miljömålen.

## Agenda 2030 - De Globala målen för hållbar utveckling

Agenda 2030 för hållbar utveckling antogs av FN:s generalförsamling i september 2015. Den innebär att världens länder förbundit sig att gemensamt uppnå en ekonomiskt, miljömässigt och socialt hållbar utveckling till år 2030. Agendan innehåller 17 mål och 169 delmål som tillsammans kallas De Globala målen.

De Globala målen syfte är:

- Att avskaffa extrem fattigdom.
- Att minska ojämlikheter.
- Att lösa klimatkrisen.
- Att främja fred och rättvisa.







**GLOBALA MÅLEN**  
för hållbar utveckling

De Globala målen kräver att alla länder agerar både nationellt och globalt för att målen ska uppnås till år 2030. Det är också respektive land som ansvarar för genomförandet av målen. Men förutom regeringens ansvar för genomförandet av målen krävs att även näringslivet, akademien, civilsamhället och privatpersoner engagerar sig.

Av de 17 målen är det främst mål 11; *Hållbara städer och samhällen* som tydligast kopplas samman med den fysiska samhällsplaneringen. Mål 11 innebär att städer och bosättningar ska vara inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara.

När det gäller fördjupningen av översiktplanen för Avfart Irsta har, förutom mål 11, även mål 9; *Bygga motståndskraftig infrastruktur, verka för en inkluderande och hållbar industrialisering samt främja innovation*, mål 8; *Verka för varaktig, inkluderande och hållbar ekonomisk tillväxt, full och produktiv sysselsättning med anständiga arbetsvillkor för alla* och mål 7; *Säkerställa tillgång till ekonomiskt överkomlig,, tillförlitlig, hållbar, och modern energi för alla* stark koppling till planeringen. Men för att uppnå en hållbar utveckling, både nationellt och internationellt, har alla de 17 målen stor betydelse i den fysiska planeringen, både direkt och indirekt.



# Riksintressen

*Enligt Plan och bygglagen (2010:900) 3 kap 4 § ska kommunen i sin översiktsplan redovisa hur kommunen tagit hänsyn till allmänna intressen vid beslut om användning om mark- och vattenområden samt hur kommunen tagit ställning till riksintressena så att dessa inte påtagligt skadas.*

## Riksintresse kommunikationer

Väg E18 ingår i det av EU utpekade Trans European Transport Network, TEN-T. Vägarna som ingår i TEN-T är av särskild internationell betydelse. E18 är en öst-västlig förbindelse som förbinder Stockholm med Oslo via Västerås, Örebro och Karlstad.

Västerås flygplats är ett utpekat riksintresse som motiveras av en framtida utveckling av utrikestrafiken i Mälardalen. Riksintresset gäller inte bara det som fysiskt finns på marken utan också tre typer av influensområden:

- Influensområde med hänsyn till flyghinder
- Influensområde med hänsyn till flygbuller
- Influensområde med hänsyn till elektromagnetisk störning

För att säkerställa att funktionen luftfartsanläggning inte skadas ska utöver riksintresseområdet även dessa omgivande influensområden skyddas.

## Riksintresse Kulturmiljövård

Planområdet angränsar till och en mindre yta ligger inom område som utgör riksintresse för kulturmiljövård enligt 3 kap Miljöbalken. Motiveringen till det aktuella riksintresseområdet [K:U25] är följande:

*Fornlämningsmiljö, en av landets mest monumentala gravar och förhistoriskt vägdokument som visar på platsens betydelse i ett större rumsligt system. Uttryck för riksintresset: Fornlämningsrik sträckning av Badelundaåsen genom öppet jordbrukslandskap med stort antal järnåldersgravfält. I Anundshögsområdet, omnämnt som tingsplats under medeltiden, finns en av landets största s.k. kungshögar "Anundshög", cirka 60 m i diameter och 12 m hög. Intill denna två skeppssättningar cirka 50 m långa och en märklig runsten med text som förknippas med ynglingakungen Anund. Härifrån går ned mot ett vadställe, en lång rad stenar som också nämns på runstenen, sannolikt en gammal vägsträckning. I området ingår även Badelunda medeltidskyrka och Furby medeltida kyrkoruin.*

## Förenlighet med befintliga riksintressen

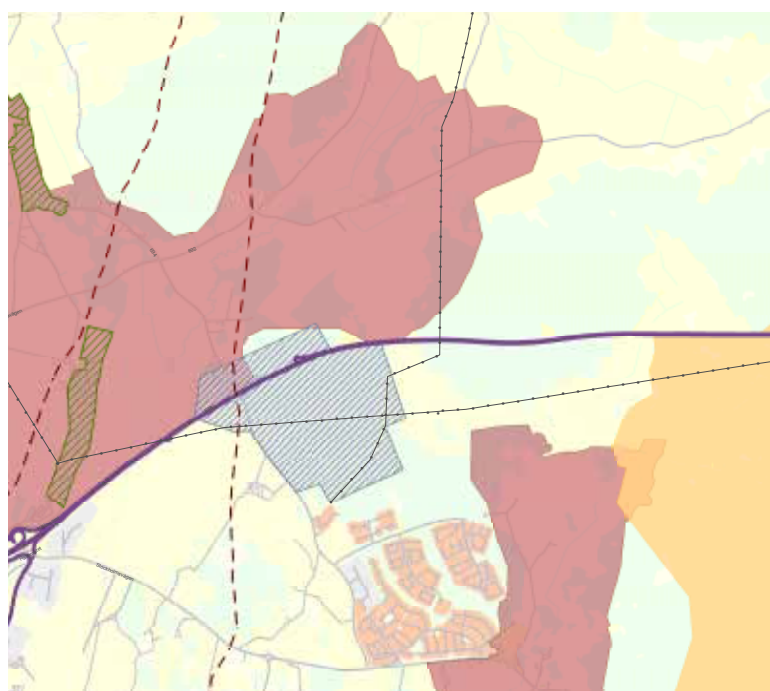
Utbyggnaden har påverkan på utpekade kulturmiljövärden, men planförslaget bedöms inte påtagligt skada riksintresset för Badelunda [K:U25]. Det krävs stor omsorg och hänsyn i utformningen av byggnader och omgivande mark, för att minimera den negativa påverkan som exploateringen kan få på kulturmiljövärdena.

För att undvika påverkan på riksintresset för kulturmiljövård kommer vegetation i form av träd att sparas i en bred ridå längs E18:s norra och södra sida. Till följd av angrepp av granbarkborren kommer delar av trädridån på södra sidan om E18 vara tvungna att avverkas. Ytan kommer att återplanteras omgående för att återskapa en skoglig vegetation som minskar insynen i området och påverkan på landskapet. Trädridå kommer även att sparas längs väg 694 för att sikten in mot området från väst ska vara fylld av uppväxta träd. Landskapsridåerna kommer att läggas fast i kommande detaljplaner. Byggnadsområdet kommer att planas av för att åstadkomma en massbalans. Detta medför att byggnaderna kommer att ligga lägre än nuvarande marknivå i området. För att ytterligare säkra att inga byggnadsdelar syns över träden kommer maxhöjder att införas som säkrar att byggnadskroppar inte syns över trädridån. Planbestämmelser om färgsättning, materialval och placering av byggnader kan införas i kommande detaljplaner för att byggnader inte ska synas genom trädridåerna.

De delar av planområdet, norr om E18, som ligger inom riksintresseområdet skyddas från exploatering och skogen sparas som landskapsbildande skog. Befintlig parkering och rastplats behålls. Väg 694 norrut mot Anundshög kommer att omfattas av en ny detaljplan. Det ger Västerås kommun möjligheter att införa restriktioner för trafiken så att belastningen vid Anundshög minskas.



Exempel på gles skogsridå, Rv 26 Jönköping.



### Teckenförklaring

- Planområde
- Riksintresse kulturmiljövård
- Riksintresse totalförsvaret
- Riksintresse naturvård
- Riksintresse vägar
- Riksintresse flygbullerzon

Riksintressen inom och angränsande till planområdet.

# Planförslag

För marken på södra sidan om E18 och vid Anundshögsmotet föreslår fördjupningen av översiktsplanen att marken används för verksamheter, främst inom logistik, lager och industri. Områdets läge på östra sidan av staden och med närhet till E18 tillgodoser ett behov hos näringslivet på verksamhetsytter med goda kommunikationer på östra sidan av staden. Området kommer utgöra en viktig del i kommunens markreserv för verksamheter samt möjliggöra byten av mark, då flera centrala delar i Västerås tätort omvandlas från verksamhetsområden till bostadsområden. Planområdet kommer på mycket lång sikt troligtvis att genomkorsas av ett nytt järnvägsspår, en ny tågförbindelse mellan Oslo och Stockholm.

En utbyggnad av ett nytt verksamhetsområde söder om E18 och på östra sidan om Anundshögsmotet innebär att skogsmark kommer att tas i anspråk av föreslagen exploatering. Med hänsyn till stadens profil, landskapsbilden och kulturmiljön är den rumsliga gestaltningen mycket viktig. Fördjupningen av översiktsplanen innerhåller riktlinjer och principer gällande grönstruktur och skogliga skyddsridåer, byggnaders höjder och gestaltning samt marknivåer för att verksamhetsområdet inte ska inverka negativt på landskapsrummet samt utsikten från Anundshög och Badelundaåsen. Fördjupningens riktlinjer ska vara vägledande i utformning av kommande detaljplaner och dess bestämmelser. Bostadsfastigheten Brunnby 2:2, Ersbo, kan troligtvis bevaras med nuvarande användning medan Brunnby 2:3, Arnbo, samt torpet Olsbo kommer att behöva avvecklas.

## Verksamhetsområdet

Fördjupningen av översiktsplanen möjliggör ett nytt verksamhetsområde för logistikföretag, övriga företag med stort transportbehov, samt industrietableringar. Verksamhetsområdet ska inte inrymma handel eller annan typ av centrumfunktioner. Ur näringslivssynpunkt är läget på "rätt" sida om staden, mot Stockholm, och med snabb och lätt angöring till E18. Transporter behöver inte passera bostadsbebyggelse. Ett markreservat för framtida järnväg delar det planerade verksamhetsområdet i en nordlig del utefter E18 och en sydlig del som knyter an till skogen norr om Irsta. Den norra delen av föreslaget verksamhetsområde uppgår till cirka 34 ha och den södra delen till cirka 27 ha. Totalt föreslås cirka 61 ha mark att planläggas för verksamheter.

Generellt för hela verksamhetsområdet är att närheten till E18 (risker), angränsande kulturmiljö (landskapsbild) och då framförallt riksintresse kulturmiljövård [K:U25] samt Västerås flygplats (hinderfri höjd) ställer särskilda krav på kommande exploatering och hur marken kan nyttjas. Det är också mycket viktigt att marken utnyttjas effektivt då det finns många intressen på östra sidan om staden som begränsar möjligheterna till att ny mark tas i anspråk för verksamheter.



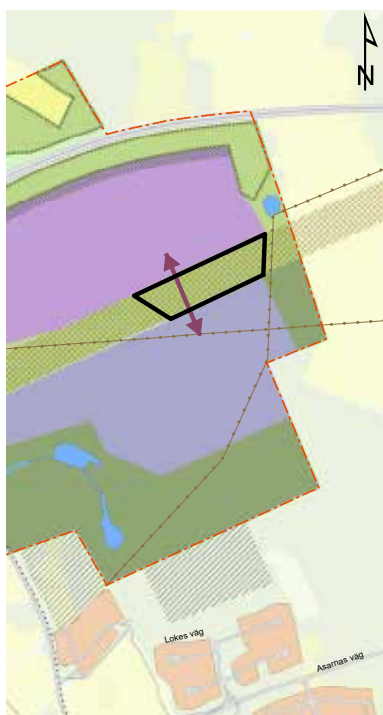


i öppningar i vegetationsridån, till följd av befintlig kraftledningsgata eller som kommer att uppstå till följd av infartsväg eller avverkning, ska ges en medveten gestaltning och utformning så att den visuella påverkan på landskapsbilden undviks. En siktanalys, där marknivåer inom verksamhetsområdet anpassats och hänsyn tagits till skogsbeståndets medelhöjd, visar att den maximala byggnadshöjden kan variera mellan cirka +35 meter och +46 meter över nollplanet inom området utan att upplevelsen och vyn från Anundshög och Badelundaåsen förvanskas. Maximala byggnadshöjder, placering av byggnader samt eventuellt behov av byggnadsfria ytor kommer att studeras vidare i samband med upprättande av kommande detaljplan/-er. Utgångspunkt i det fortsatta planarbetet är att verksamhetsområdet ska ges en tilltalande intryck och upplevas som en naturlig del i landskapet för besökare vid Anundshög, besökare och motionärer på Badelundaåsen samt förbipasserande på vägar som E18, väg 694 samt gamla Stockholmsvägen.

Området söder om järnvägsreservatet bör främst inrymma lättare industri med begränsad omgivningspåverkan, maximalt 200 meter, på grund av närhet till befintliga och planerade bostäder i Irsta. Detta område är i stora delar omslutet av skoglig vegetation förutom i norr mot befintlig kraftledningsgata. Även här behöver dock maximala byggnadshöjder, placering av byggnader, behov av byggnadsfria ytor samt gestaltning av byggnader som blir synliga i kraftledningsgatan att studeras vidare i samband med upprättande av kommande detaljplan/-er. Bebyggelse som kan bli synlig i landskapet ska ges en omsorgsfull och medveten gestaltning som bidrar till att den visuella påverkan på landskapsbilden minimeras eller uteblir. Utförd siktanalys ger en indikation om att områdets västra del kan exploateras med byggnader med en maximal byggnadshöjd om cirka 10 meter, dvs. cirka +35 meter över nollplanet, och i den östra delen med en maximal byggnadshöjd om cirka 15 meter, det vill säga cirka +44 meter över nollplanet.

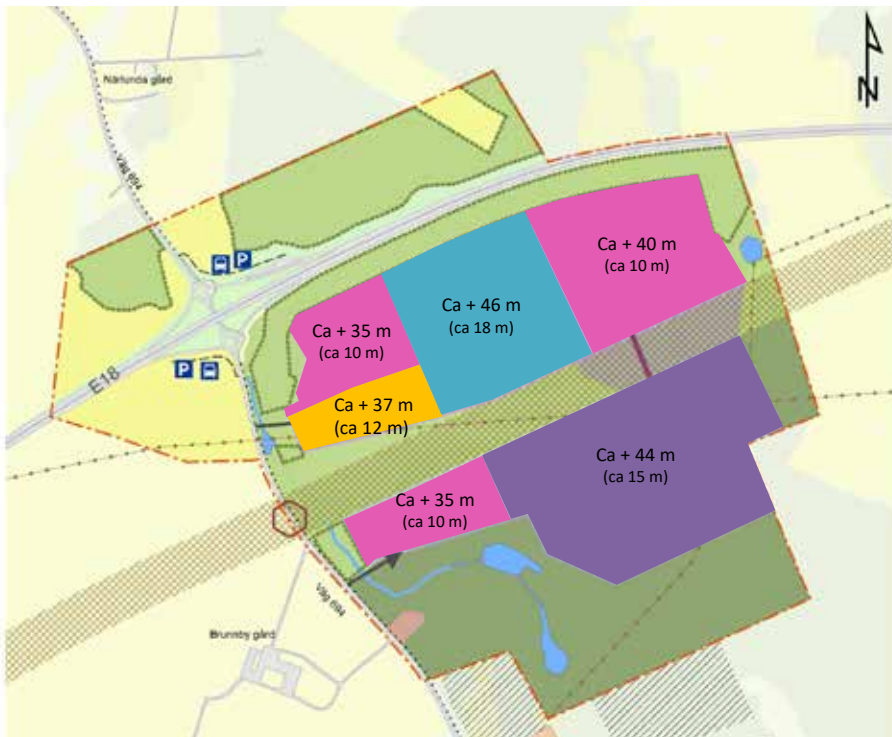
Befintliga kraftledningar kommer att påverka när den östra delen av det södra verksamhetsområdet samt den västra delen av det norra området kan exploateras. Det finns goda möjligheter att markförlägga luftledningen i söder, 24 kV. För att undvika risken för störningar bör verksamheter som ger upphov till buller, vibrationer, störande ljus eller dylikt placeras med tillräckligt avstånd till bostäder. Verksamheter och industrier som inte medför störningar kan med fördel placeras i den södra delen av verksamhetsområdet mot naturområdet och Irsta. Utmärkande för den södra delen av verksamhetsområdet är närheten till naturen. De gröna värdena ska ses som en tillgång som ökar verksamhetsområdets attraktivitet och arbetstagarnas livskvalitet. Naturliga stråk som kopplar samman verksamhetsområdet och angränsande natur samt bostadsområden ska finnas.

I det fall markreservatet för järnväg inte kommer att unyttjas för ny järnväg finns det möjlighet att i den östra delen utveckla marken för verksamheter och på så vis bygga samman den norra och södra delen av verksamhetsområdet. Fördjupningen av översiktsplanen tar inte ställning till om det är möjligt att i framtiden fortsätta utveckla verksamhetsområdet öster ut. I samband med planering av ny järnväg och annan infrastruktur bör framtida utvecklingsområden utredas.



Markerad yta, mörk heldragen linje, visar område som är möjligt att exploatera om inte järnvägen byggs. Exakt läge för vägförbindelse mellan norra och södra området behöver utredas men är möjlig inom det markerade området.

## Ungefärliga byggnadshöjder över nollplanet

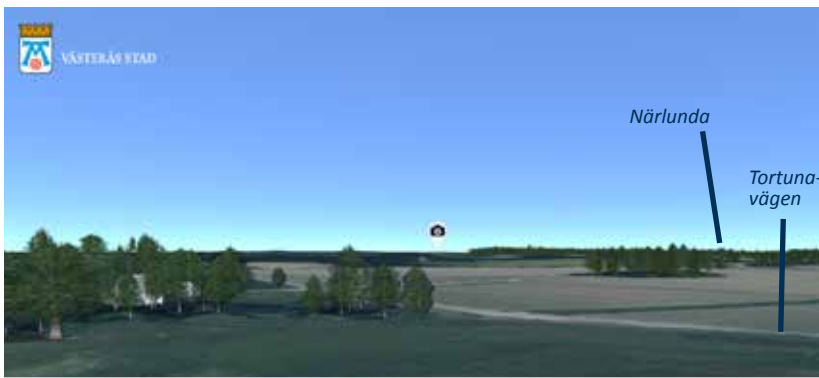


Angivna höjder, +XX m, är angivna som höjd över nollplanet. Höjder inom parentes (+XX m) anger ungefärliga byggnadshöjder utifrån den översiktliga höjdsättning av marken som gjorts.

Färgmarkerade ytor återspeglar färger på illustrerade byggnaders höjder i siktanalysen nedan, det vill säga orange byggnad är 12 meter hög och med en högsta byggnadshöjd över nollplanet om cirka +37 meter.

I siktanalysen nedan är den skogliga vegetationen illustrerad cirka 22 meter hög.

Siktanalysen visar två olika bilder för varje utsiktspunkt. En där den skogliga ridån är komplett utefter E18 och en där delar av den skogliga ridån, grupper av träd, har avverkats till följd av angrepp av granbarkborre. Då återplantering kommer att ske blir den skogliga ridån på sikt komplett.



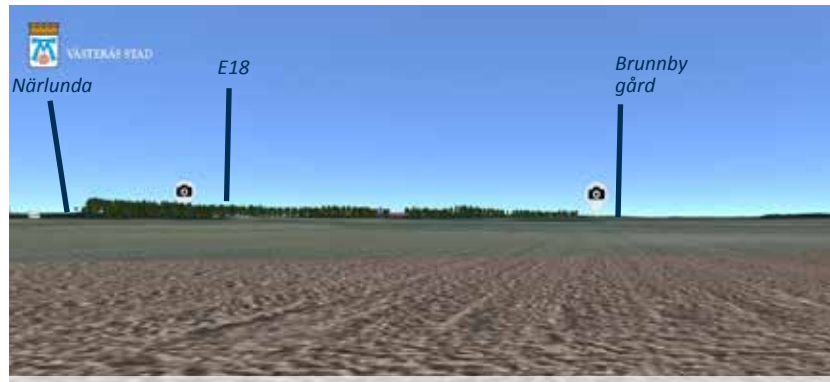
1. **Siktanalys:** Vy från Anundshögs topp, med komplett träridå



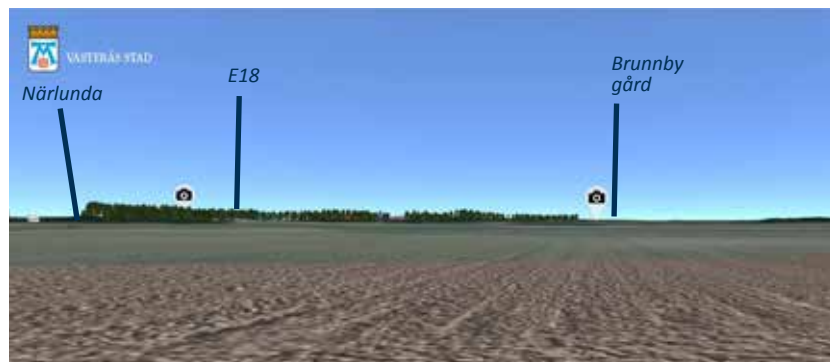
1. **Siktanalys:** Vy från Anundshögs topp, med avverkning av grupper av täd längs E18



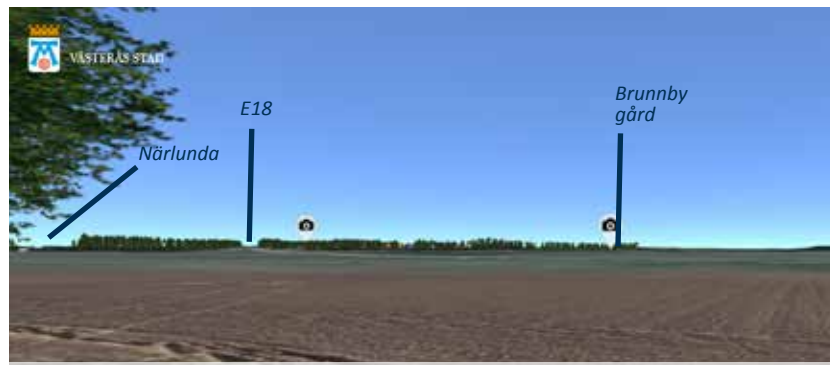




**2. Siktanalys:** Badelundaåsens fot, norr, med fullständig trädridå



**2. Siktanalys:** Badelundaåsens fot, norr, med avverkning av grupper av täd längs E18



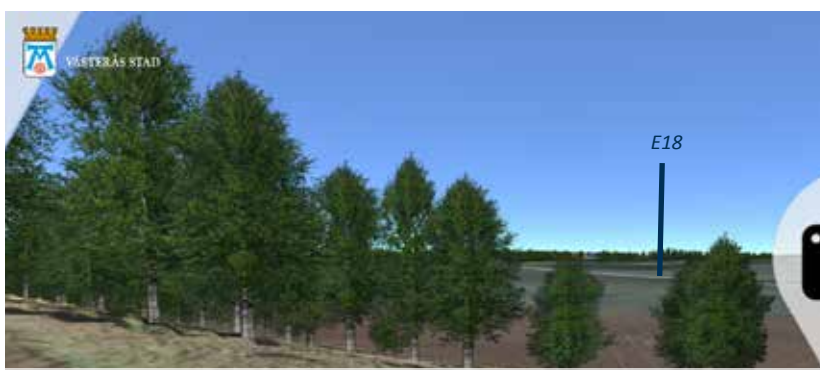
**3. Siktanalys:** Badelundaåsens fot, mitt (kraftledningsgatan), med komplett trädridå



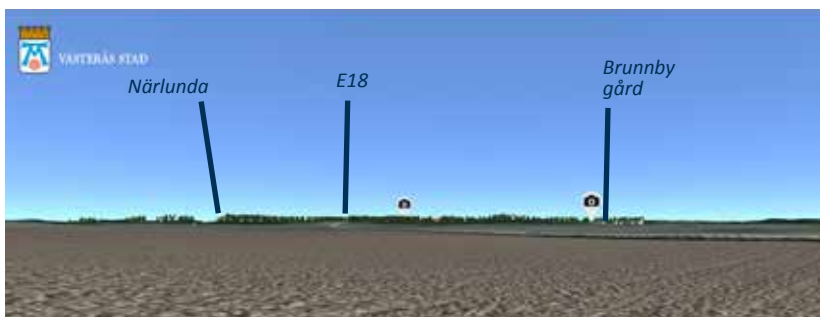
**3. Siktanalys:** Badelundaåsens fot, mitt (kraftledningsgatan), med avverkning av grupper av täd längs E18



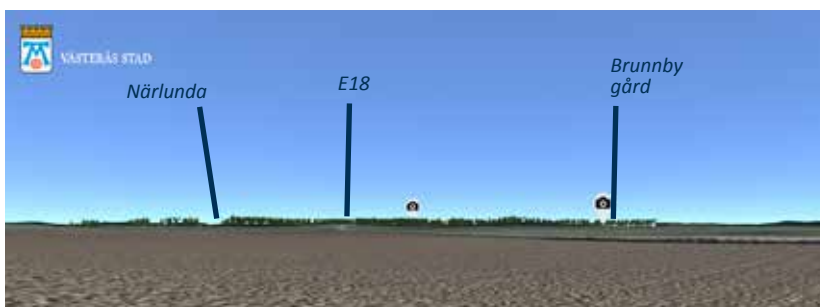
**3. Siktanalys:** Badelundaåsens krön, mitt (kraftledningsgatan), med komplett trädridå



**3. Siktanalys:** Badelundaåsens krön, mitt (kraftledningsgatan), med avverkning av grupper av täd längs E18



**4. Siktanalys:** Badelundaåsens fot, syd, med komplett trädridå



**4. Siktanalys:** Badelundaåsens fot, syd, med avverkning av grupper av täd längs E18

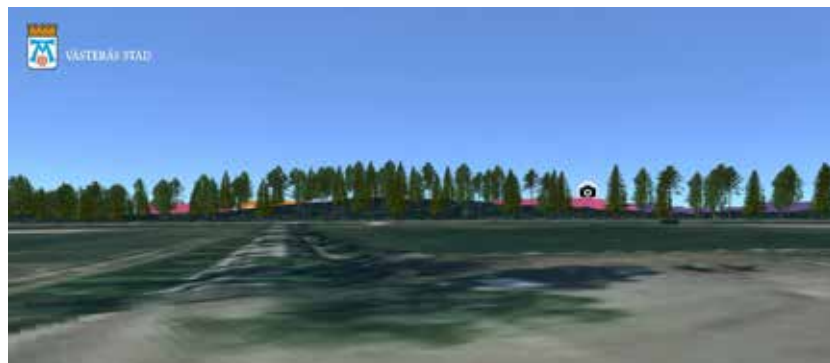




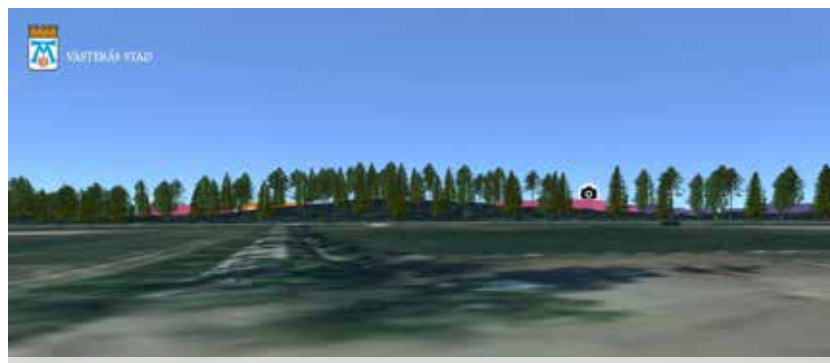
**5. Siktanalys:** Vy från gamla Stockholmsvägen, i höjd med flygplatsen, med komplett trädridå



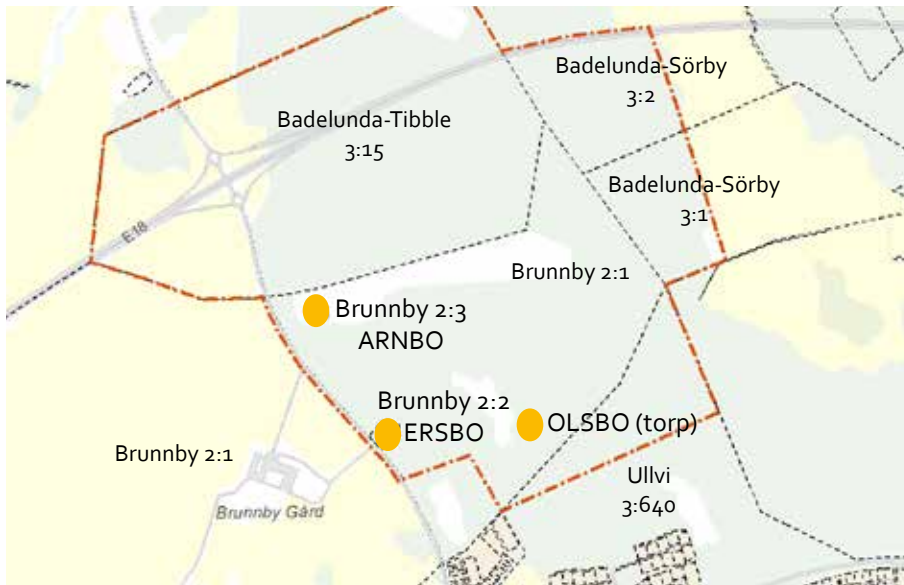
**5. Siktanalys:** Vy från gamla Stockholmsvägen, i höjd med flygplatsen, med avverkning av grupper av träd längs E18



**6. Siktanalys:** Vy från Brunnby gård (allén utefter infartsvägen ej illustrerad), med komplett trädridå



**6. Siktanalys:** Vy från Brunnby gård (allén utefter infartsvägen ej illustrerad), med avverkning av grupper av träd längs E18



Fastigheter inom planområdet.

## Bostäder

Befintliga bostäder inom planområdet kommer att påverkas i olika omfattning av föreslaget verksamhetsområde. Brunnby 2:2, Ersbo, kommer enligt förslaget även framöver att omgärdas av skoglig vegetation och inneha ett visst respektavstånd till verksamhetsområdet. Fastigheten bedöms i nuläget även fortsättningsvis kunna användas som bostad. En framtida järnväg med tågtrafik norr om fastigheten kan påverka ljudbilden i området på ett negativt sätt. Fastigheten Brunnby 2:3, Arnbo, kommer att påverkas av olika störningar och gällande riktvärden för buller kommer inte klaras. Planerad markanvändning är inte förenlig med bostadsändamål på Brunnby 2:3. Fastigheten bör i samband med genomförandet av planen avvecklas. Vid utbyggnad av den södra delen av verksamhetsområdet behöver även torpet, Olsbo, som hyrs ut som sommarbostad, behöva avvecklas till följd av störning från angränsande verksamheter.

## Landskapsbild och arkitektur

Området är väl synligt från Badelundaåsen och E18 men också i vissa delar från väg 694 och gamla Stockholmsvägen. I en framtid med en eventuell ny järnväg genom området kommer ännu fler personer att passera genom området. Detta ställer krav på områdets gestaltning mot dessa trafikleder men också på hur området upplevs från värdefulla besöksmål och kulturmiljöer som Badelundaåsen och Anundshög. För att bevara landskapets- och kulturmiljöns värden är det viktigt att ta hänsyn till följande karaktärgivande strukturer, enligt utförd landskaps- och kulturmiljöanalys:

- **Stadens entré** - stadens entré även fortsättningsvis vid Hässlö
- **Landskapsrummet mellan Badelundaåsen och planområdet** - zon med vegetation bör sparas mot dalgången som visuell skärm
- **Anundshög och planområdet** - undvik visuell påverkan på kulturvärden
- **Gränsen mellan stad och landsbygd** - tydlig gräns för stadsbygden
- **Utblick från Badelundaåsen** - lantlig karaktär

Flest människor upplever planområdet som trafikanter på E18. Planområdets gestaltning och utformning utifrån denna vy, men också från Badelundaåsen och Anundshög, med hänsyn till landskapsbilden och kulturmiljön, blir därför extra viktig. Stadens entré bör ge ett positivt första intryck av staden, en bild av stadens identitet och varumärke samt väcka intresse hos besökare. Entrén markerar även övergången till staden och ska bidra till att skapa en välkomnande effekt. Genom en medveten utformning kan stadens identitet framhävas vilket är viktigt både för invånarnas hemkänsla men också för besökarens bild av Västerås.

Landskapet öster om Västerås har idag en landsbygdskaraktär med dalgångar omgivna av skogspartier. För trafikanter som anländer österifrån på E18 bryts landskapskaraktären vid Hässlö, där industribyggnaderna är väl synliga från vägen. Här finns idag den visuella entrén till staden. Även fortsättningsvis bör Hässlö och Hällamotet vara punkten där stadskaraktären och staden börjar. Under en övergångsperiod kommer byggnader inom verksamhetsområdet bli mer synliga från E18 till följd av den oplanerade avverkning av grupper med gran som måste utföras i den skogliga ridån, på grund av angrepp från granbarkborre. Bebyggelse utefter E18 ska genom sin placering och utformning bidra till att inordna byggnaderna i landskapet och visa hänsyn till omgivande kulturmiljö, fram tills dess att den skogliga ridån är uppväxt igen. Med hänsyn till kulturmiljön och upplevelsen av omgivande landskap samt entrén av Västerås från öster ska det inte tillkomma några reklamanordningar eller skyltpelare utefter E18 eller mot det öppna odlingslandskapet, inom utpekad randzon (landskapsbildande ridå/skog).

Ett starkt element som även framöver ska framträda i landskapet är Badelundaåsen och dess möte med den flacka lerslätten. Slätten/odlingslandskapet avgränsas i öst av åkerholmar och skog inom planområdet. Föreslagen exploatering kommer ha viss påverkan på upplevelsen av odlingslandskapet och kulturmiljön. För att behålla gränsen mellan stad och landsbygd samt hindra negativ påverkan på odlingslandskapet föreslås verksamhetsområdet ramas in av en grön, skoglig, vegetationsridå. Sparad skog i form av vegetationsridå i verksamhetsområdets ytterkant medför att vyn från bland annat Badelundaåsen och Anundshög i stora delar kommer vara fylld av uppväxta träd. Syftet med den skogliga inramningen är också att stadens entré även fortsättningsvis ska upplevas vara vid Hässlö och Hällamotet för trafikanter på E18. Under en övergångsperiod kan dock upplevelsen av stadens entré bli påverkad till följd av den oplanerade avverkningen av grupper av gran. Skogen norr om E18 och söder om Närlunda är mycket viktigt för hur verksamhetsområdet upplevs från Anundshög och det agrara landskapet. Den skogliga vegetationen utgör en skyddsplantering som säkerställs för framtiden.

Utökad kapacitet för järnvägen mellan Västerås och Stockholm med ett nytt järnvägsspår kommer, om det anläggs ovan mark, att få stor inverkan på landskapsbilden, upplevelsen av övergången mellan stad och landsbygd, riksintresse kulturmiljövård, samt upplevelsen av staden. När/om järnvägen realiserar måste nya ställningstaganden kring mötet staden och stadens fortsatta utveckling öster ut göras.

## OMRÅDETS GESTALTNING OCH BEBYGGELSESTRUKTUR

Exploateringen av skogsmarken kommer ha viss inverkan på landskapsrummet öster om Badelundaåsen samt i upplevelsen utefter E18 då den massiva skogen kommer att utgöras av skogliga vegetationsridåer. Hur påverkan på landskapsrummet och strukturen upplevs beror på hur gränzoner hanteras, placering, skala, material och färgsättning av nya byggnader, hur synlig bebyggelsen blir samt topografin inom och angränsande området. Då föreslaget verksamhetsområde är i blickfånget från Badelundaåsen och gamla Stockholmsvägen samt från E18 behöver särskilda krav ställas på gestaltningen av övergångarna mellan verksamhetsområdet och odlingslandskapet men också på byggnader och tomters gestaltning och utformning, i de delar som påverkar det öppna landskapsrummet samt vyn från Badelundaåsen. Befintlig vegetation, skog, vid Närlunda och utefter E18 bidrar till att föreslaget verksamhetsområde inte syns från Anundshög. Det är därför av största vikt att denna skogliga vegetation behålls för att undvika påverkan av upplevelsen av Riksintresseområdet kulturmiljövård.

Fördjupningen av översiktsplanen föreslår att ett visuellt skydd skapas genom att skog ska finnas norr om E18 samt att en "randzon" med träd sparas i ytterkant kring stora delar av verksamhetsområdet det vill säga i norr utefter E18, i väster utefter väg 694 samt i den östra delen mot jordbruksmark. Syftet med skoglig vegetation och trädridåer är att sikten in mot området från väst, Badelundaåsen, men också från Anundshög i norr ska vara fylld av



Bilder ovan samt överst till höger visar industribyggnader som ritats av Scheiwiller Svensson Arkitektkontor AB. Mellersta byggnaden till höger visar USIF Arena som ritats av Christensen & Co.

Särskilda skrav ska ställas på gestaltningen av byggnader och tomter i de delar som påverkar det öppna landskapsrummet samt vyn från Anundshög och Badelundaåsen.

Utformningsfaktorer som har stor påverkan på upplevelsen av området och som särskilt ska beaktas vid upprättande av detaljplaner, planbestämmelser och gestaltungsriktlinjer samt i samband med lovgivning är:

- Byggnadsvolymer
- Byggnadshöjd/höjd över nollplanet
- Placering
- Färgsättning
- Materialval (reflekterande ytor bör undvikas)
- Vegetation

uppväxta träd. I de delar som den skogliga ridån behöver avverkas, grupper av gran, till följd av angrepp från granbarkborre kommer återplantering av träd, förslagsvis gran, lövträd och hybridasp, att ske. På kort sikt kommer det finnas gluggar i trädridån men på lång sikt kommer en fullständig trädridå att skärma bebyggelsen från E18. Ridån bedöms vara komplett efter 20 år. De första åren sker en kraftigare tillväxt, uppemot 1½ meter per år. Denna tillväxt avtar med tiden. Björkbeståndet i den östra delen av planområdet som planeras att sparas kommer ge en fin inramning till verksamhetsområdet från öster. Ett större skogsparti avses också sparas mellan verksamhetsområdet och bostadsorten Irsta. För de skogliga delarna norr om E18 ska en skötselplan upprättas så att det kontinuerligt är en attraktiv och rekreativ skog i dessa områden som ett led i att ta hänsyn till landskapsbilden, riksintresset kulturmiljövård samt de fornlämningar som finns i området.

Begränsningar i byggnadshöjd kommer att finnas till följd av Västerås flygplats och riksintresset kulturmiljövård, och då särskilt vyn från Anundshög. Byggnadsområdet avses att planas av för att åstadkomma massbalans. Detta medför att byggnader kommer att ligga lägre än nuvarande marknivå i området. För att säkerställa att byggnadskroppar inte syns över träden kommer begränsningar i byggnadshöjder att införas i kommande detaljplaner. Utsiktsanalysen i 3D, där marknivåer justerats samt medelhöjd för skogsridåer förts in, visar att vegetationsridåerna medför att bebyggelse kan uppföras till en höjd om mellan cirka +35 meter och cirka +46 meter från nollplanet inom planområdet utan att bli synliga ovan trädtopparna från Badelundaåsen och Anundshög. Ytterligare studier av byggnadshöjder, marknivåer och vyer kommer att utföras under arbetet med efterföljande detaljplaner. Den hinderfria höjden för Västerås flygplats uppgår inom planområdet till +51,45 meter över nollplanet.

I efterföljande detaljplaner kan bestämmelser om färgsättning och materialval införas för att byggnader inte ska synas genom trädridåerna. Till följd av avsaknad av skoglig vegetationen i kraftledningsgatan, åtgärder för ny infartsväg till verksamhetsområdet samt oplanerad avverkning av skog mot E18 kommer byggnader/verksamhetstomter vara synliga genom vegetationsridån i specifika lägen. I synliga lägen ska bebyggelsen kännetecknas av väl bearbetade volymer, med en hög industriarkitektonisk gestaltning och där särskild omsorg lagts vid detaljer, material och färg. Stora volymer kan gestaltningsmässigt med fördel brytas upp i mindre enheter genom förändring i volymer, materialval, färg och struktur. Ljusa, starka, klara färger bör inte användas som fasadfärg på byggnader i området. Ej heller bör reflekterande fasadmaterial användas i någon större omfattning. Det är också fullt möjligt att arbeta med växtlighet på fastigheter, fasader och uteutrymmen som ett led i att minska en storskalig karaktär. Upplag, uppställningsplatser, rangerytor med mera bör ramas in för att ge en tilltalande helhetsmiljö. Området ska ge ett prydligt och välordnat intryck för besökare och förbipasserande.



Gestaltungsrichtlinien/-program behöver tas fram för verksamhetsområdet i samband med upprättandet av den första detaljplanen. Hänsyn och respekt gentemot omgivande landskap och dess värden ska vara vägledande i utformning av gestaltungsrichtlinien och bestämmelser.

## Grönstruktur och naturvärden

### NATUR OCH REKREATION

Befintlig skoglig vegetation norr om E18 är mycket viktig ur landskapsbilds-synpunkt samt för kulturmiljön då skogen skapar avgränsningar i landskapet, begränsar siktlinjer och minskar det visuella intrycket av planerat verksamhetsområdet från bland annat Anundshög och Badelundaåsen. Den skogliga vegetationen ska ses som en skyddsplantering som måste säkerställas för framtiden. För att motverka ett skede där all skog tas ned samtidigt ska den skog som finns idag skötas på ett sätt som behåller värden och funktioner som landskapsbildande och rekreativ skog och som möjliggör stegvis och försiktig förnyring i framtiden, med stor hänsyn till fornlämningarna.

Stora delar av området på södra sidan om E18 är skogsbevuxet. När marken tas i anspråk för verksamhetsområde i samband med genomförandet av fördjupningen av översiktsplanen kommer stora delar av skogen att avverkas. Ambitionen är dock att utpekade områden med höga naturvärden samt de delar som används för rekreation ska behållas och tillåtas utvecklas. Utpekad "randzon" och landskapsbildande skogar som ramar in området sammanfaller i delar med områden med utpekade naturvärden och även kulturvärden. Randzonen ger möjlighet att bevara befintliga naturvärden men



Befintliga och framtida naturvärden, innan ny järnväg byggs.

också att förbättra den biologiska mångfalden genom att tillföra och utveckla värden genom att bevara hagmark, friställa ädellövträd samt skapa en landskapskog. I norra delen av planområdet, söder om E18, finns områden med relativt tätvuxen granskog. Delar av denna skog är angripen av granbarkborre och grupper av gran kommer att avverkas. Återplantering kommer att ske direkt efter avverkning för att återskapa en skoglig ridå. De skogliga ridåerna har ett tydligt landskapsbildande syfte likväl som de bidrar till bevarande och att biologiska- och naturvårdsvärden höjs. Den gröna strukturen ska bilda ett sammanhängande system som ger verksamhetsområdet ett grönt uttryck.

Järnvägsreservatet sammanfaller till stora delar med ett område med betes- och ängsmark med högt naturvärde. Ytan bör tills vidare skötas så att befintliga värden behålls och för att gynna naturvårdsarter. När eller om det blir aktuellt med ytterligare kapacitet för järnvägen mellan Västerås – Stockholm väger det allmänna intresset högre och marken kommer då att tas i anspråk. Fram till dess är betes- och ängsmarken en tillgång för området.

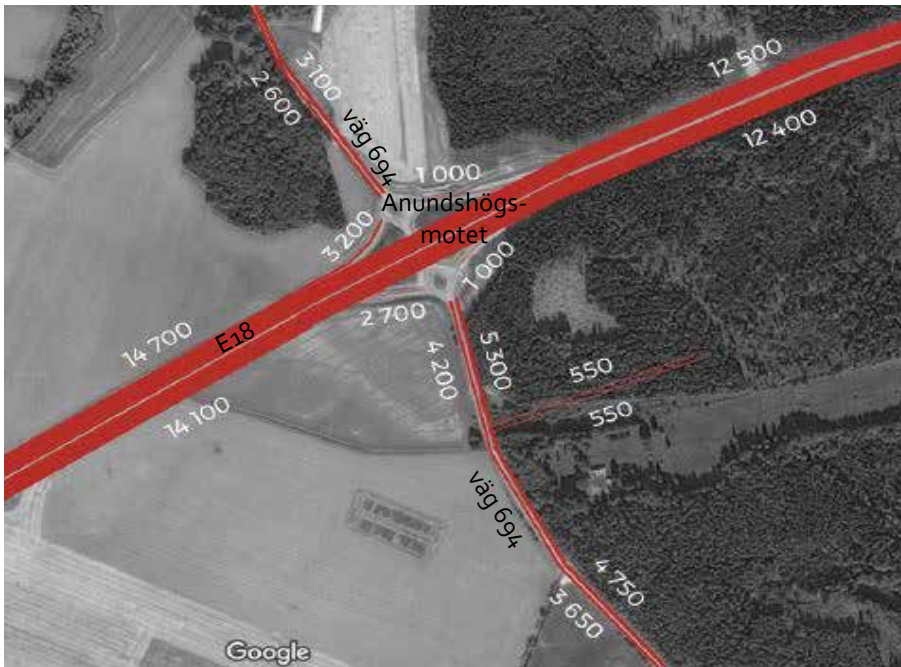
Skogsområdet mellan föreslaget verksamhetsområdet och bostadsbebyggelsen i Irsta sparas som grönområde med funktion som både rekreationsområde och skyddsområde. De högsta rekreativvärdena finns i skogen norr om Asarnas väg. Tillgängligheten till strövområdet föreslås förbättras genom att stigar rustas, stigsystemet skyltas och att tydliga ”entréer” in i skogen anläggs. Länkar i stigsystemet som försvinner till följd av föreslagen exploatering ska vid behov ersättas. Nya länkar som binder samman befintligt stigsystem med planerat verksamhetsområde kan behöva anläggas. Syftet med föreslagna åtgärder i stigsystemet är att förbättrar tillgängligheten till området för närboende.

Genomförandet av fördjupningen av översiktsplanen resulterar i nya arbetstillfällen i området. Den natur som sparas ska ses som en stor tillgång för arbetstagare inom verksamhetsområdet likväl som för boende i Irsta och Lista. Rekreativmöjligheten ska vidmakthållas och om möjligt förbättras. En skötselplan ska upprättas för att säkerställer skogens värde för rekreation och naturvård samt för att garantera trakthyggesfri förnygring av skogsridåerna.

I den sydvästra delen av planområdet finns det ett cirka 90\*30 meter stort småvatten som bedöms hålla vattenspegel även under torrperioder. Anläggning av dagvattendammar inom det här området och längs väg 694 kan förstärka naturvärdet av småvattnet. Ytterligare dagvattendammar kommer att behöva anläggas i den nordvästra delen av området och kan bidra till att förhöja upplevelsevärde av området genom gestaltungsinstaser.

## JORDBRUKSMARK

Planförslag tar inte jordbruksmark i anspråk för nytt verksamhetsområde. Däremot kan begränsade ytor på sikt tas i anspråk för olika infrastrukturåtgärder som väg till/från föreslagna hållplatser för regionbuss, pendlar-/samlingsparkering, samt för ny järnväg mellan Oslo-Stockholm. Resterande åkermark ska även framöver utgöras av ett öppet odlingslandskap.



Totala trafikvolym (ÅDT) beräknad för år 2040 (WSP).

## REKREATIVA VÄRDEN

Skogen norr om Irsta är en del i Irstabornas tätortsnära rekreationsområde. I området närmast Irsta finns ett väl utvecklat stigsystem som förgrenar sig norr ut. Kvarvarande skog bör även fortsättningsvis utgöra ett attraktivt alternativ för den vardagliga motionen för Irsta-bor och anställda inom verksamhetsområdet. Badelundaåsen har höga värden för friluftslivet, speciellt ur ett kommunalt perspektiv. Utsikten över det öppna agrara landskapet är viktig för rekreationsvärdet.

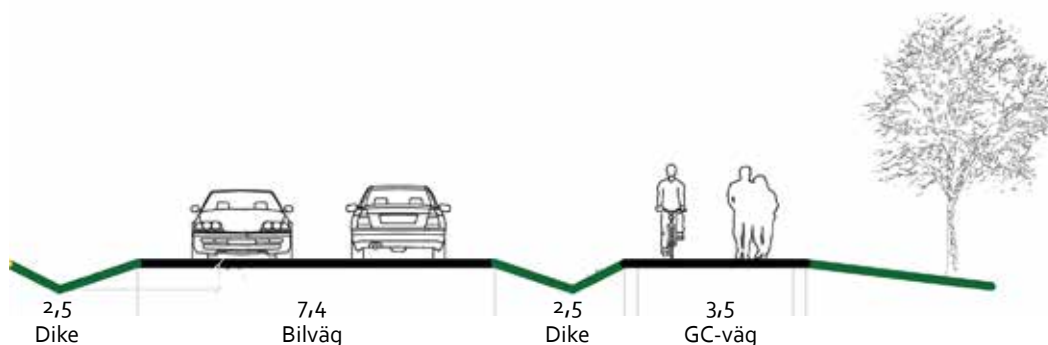
## Trafik och kommunikationer

Det är av största vikt att skapa en god trafikmiljö för alla trafikantgrupper inom ett nytt verksamhetsområde samt till och från området. Utformningen av gator ska bidra till hög trafiksäkerhet, att skyltad hastighet inte överskrids, att vägar klarar förväntade trafikflöden och att det finns en god framkomlighet för så väl stora fordon som gående och cyklister. Det bör också vara enkelt och möjligt att välja ett hållbart trafikalternativ för de som arbetar inom verksamhetsområdet. Allmänna ytor samt kvartersmark bör planeras så att ett hållbart resande premieras, det vill säga god framkomlighet för gående och cyklister, väderskyddade cykelparkeringar vid entréer samt tillgång till laddstolpar för elbilar.

## GÅNG OCH CYKELTRAFIK

Det ska vara möjligt, attraktivt och säkert att välja cykeln, även vid resor utanför tätorten. Elcyklar gör det möjligt att ta sig längre sträckor med cykel. Gång- och cykelvägarna inom samt till verksamhetsområdet ska utformas så att de känns trygga och säkra dygnet runt, året runt, för alla. Föreslagen exploatering vid Anundshögsmotet förutsätter att befintligt gång- och cykelvägnät kompletteras med separerad gång- och cykelväg utefter väg 694, företrädesvis på östra sidan om vägen. Gång- och cykelväg ska också anslutas till

Typsektion för entrégata inom verksamhetsområdet.



föreslagna hållplatslägen för regionbussar. Säkra passager av väg 694, i lägen som gynnar de olika målpunkter i området, behöver anläggas för oskyddade trafikanter.

Huvudgatan inom verksamhetsområdet ska utformas med separerad gång- och cykelväg samt trottoar. Detta för att ge ökad framkomlighet och säkerhet för oskyddade trafikanter inom verksamhetsområdet.

#### KOLLEKTIVTRAFIK

I takt med att området utvecklas bör möjligheten att kollektivtrafikförsörja området via en hållplats för lokaltrafiken utefter väg 694 utredas. Planförslaget föreslår att hållplatsläge med pendlar-/samåkningsparkering anordnas vid respektive ben i Anundshögsmotet. Möjlighet för regionbuss UL att angöra dessa hållplatser bör utredas.

#### JÄRNVÄG

Antalet personresor ökar allt mer, så även med tåg. I ett regionalt och nationellt perspektiv så finns det på sikt ett ökat kapacitetsbehov. Ett 100 meter brett reservat för framtida järnväg, dubbelspår, mellan Oslo- Stockholm har avsatts i planen. Den framtida järnvägen förutsätter planskilda korsningar med väg 694 och E18.

Utformningen av järnvägen genom det öppna odlingslandskapet har mycket stor betydelse för upplevelsen av odlingslandskapet och den värdefulla kulturmiljön (riksintresse för kulturmiljövård Badelunda (U25) och kulturmiljöhänsynsområde för Malma-Tibble-Furby samt Brunnby-Hagbyholm). Anläggningen måste ges en utformning som är förenlig med och tar hänsyn till områdets höga kulturmiljövärden.



#### TRANSPORTER OCH VÄGAR

Trafikvolymen på väg 694 samt E18 kommer att öka till följd av pågående och planerad framtida bostadsbebyggelse i bland annat Gäddeholm och Irsta men också av planerad utbyggnad av nytt verksamhetsområde vid Anundshögsmotet.

### **Kapacitetsanalys**

Utförd kapacitetsanalys, gjord av WSP, visar att E18, Anundshögsmotet och väg 694 klarar dagens trafikmängder och också kommer att klara framtida trafikmängder till följd av planerad byggnation av bostäder och verksamheter.

Simuleringen visar inte på några kapacitetsproblem i trafiksystemet med de framtida trafikflöden, varken i scenariot för år 2026, med cirka 985 tillkommande bostäder i Irsta och Gäddeholm samt planerat verksamhetsområde, eller i scenariot för år 2040, med cirka 5420 tillkommande bostäder samt planerat verksamhetsområde. Kölängderna blir länge i framtidsscenerierna men det uppstår aldrig köer som växer ut på E18 eller på väg 694 mot trafikplatsen i något av scenarierna. Kapacitetsmässigt räcker det med en in- och utfart till verksamhetsområdet. Det fungerar också bra att utforma korsningspunkten som en trevägskorsning utan svängfält. Ett svängfält norrifrån på väg 694 skulle leda till bättre trafiksäkerhet och säkerhetsställa att genomgående biltrafik inte påverkas av trafik som svänger in till verksamhetsområdet. Svängfältet kan vara relativt kort då det sällan uppstår några köer in till verksamhetsområdet.

### **Utformning av framtida vägnät**

Hela verksamhetsområdet föreslås inledningsvis försörjas med en infart till området från väg 694. Infarten bör placeras cirka 250 meter söder om E18, med hänsyn till topografin i området samt en eventuell framtida järnväg söder om. På lång sikt när förutsättningar förändras till följd av utbyggnad av järnväg kan det bli aktuellt med ytterligare en infart från väg 694 som försörjer den södra delen av verksamhetsområdet. Var den södra anslutningen lokaliseras behöver utredas ytterligare och då med hänsyn till terrängförhållanden, fornlämningar samt naturvärden.

Den norra anslutningen tillgängliggör den norra delen av verksamhetsområdet. Då området främst är inriktat mot transportintensiva verksamheter rekommenderas att ett vänster svängfält anläggs på väg 694, på grund av trafiksäkerhetsskäl. Lokalgatan genom verksamhetsområdet kommer inledningsvis även utgöra tillfart till kvarteret söder om järnvägsreservatet. Bästa placering av sammanlänkande gata behöver utredas, men gatan bör förläggas öster om äng och betesmark med höga naturvärden. Möjlighet finns att även ansluta det södra kvarter med en tillfart från väg 694 om/när järnvägen mellan Oslo och Stockholm byggs ut. Om/när järnvägen byggs kommer väganlutningar mellan norra och södra delen att tas bort då passage väg – järnväg måste vara planskild. Detta innebär att varken entrégatan till det norra eller det södra området bör utformas som återvändsgator. Möjlighet till rundkörning bör finnas inom båda delområdena.

Gator inom verksamhetsområdet ska bidra till hög trafiksäkerhet och god framkomlighet.





Framtida järnvägsspår genom området kommer enligt utförd möjlighetsstudie att korsa väg 694 och E18 genom en planskild passage. Korsningar mellan väg och järnväg måste vara planskilda. En planskild korsning kan föranleda att väg 694 i vissa delar behöver sänkas, jämfört med nuvarande nivå. En första översiktlig analys har utförts av WSP som visar att väg 694 kan behöva sänkas från en punkt drygt 200 meter söder om järnvägen och en punkt drygt 150 meter norr om järnvägen. Infart till norra delen av verksamhetsområdet i föreslaget läge kommer inte att påverkas av en förändring av väg 694 i höjdläget. Exakt hur mycket väg 694 behöver justeras i höjdläget beror på järnvägens geometri och broutformning. Konsekvenserna på väg 694 och exakt lösning behöver utredas ytterligare när/om det blir aktuellt med ny järnväg inom reserverad markyta.

Anslutande vägar till föreslagna pendlar-/samåkningsparkeringar samt busshållplatser i anslutning till Anundshögsmotet behöver anläggas. Sträckning och sektion av vägarna utreds vidare inför genomförandet.

### **Anundshög**

Verksamhetsområdet kommer resultera i en ökad mängd tung trafik i området. Det är mycket viktigt att den tunga trafiken inte väljer att köra norr ut på väg 694 förbi Anundshög. Vägstandarden på väg 694 förbi Anundshög är lägre än alternativa rutter men restidsberäkningar visar att den är något snabbare. För att förhindra en ökad mängd trafik, framförallt tung trafik, på väg 694 förbi Anundshög samt på väg 702 förbi Skälby finns behov av flera olika typer av åtgärder. En direkt åtgärd för att undvika ökad trafik förbi Anundshög är att delar av väg 694, avsnitt mellan Anundshögsmotet och Tortunavägen, kommer att omfattas av detaljplan för att möjliggöra för staden att införa restriktioner för trafik på vägen. Andra möjliga trafikåtgärder för att minska risken tung trafik på denna väg är en kontinuerlig dialog med åkeriföretag om att tung trafik ska gå via E18. I samband med upprättande av detaljplan för del av väg 694 kommer Västerås stad ta över väghållaransvaret för sträckan mellan Anundshögsmotet och Tortunavägen.

### **Tillgänglighet, orienterbarhet och trygghet**

Det ska vara enkelt och logiskt att hitta i området det vill säga till Anundshög samt inom verksamhetsområdet, såväl för förstagångsbesökare som mer frekvent besökare. Då verksamhetsområden kan vara en utmaning att orientera sig i för besökare bör det ges en tydlig och lättförståelig struktur. Lättläst och överskådlig information bör finnas vid infarter till området och ett logiskt och enhetligt skyltsystem bör eftersträvas. Ett skyltprogram, som anger vad som bör informeras och hur för verksamhetsområden, bör tas fram. För att bidra till en upplevd trygghet för de som rör sig i och genom området, under dygnets alla timmar, är det viktigt att gång- och cykelstråk förläggs längs med huvudstråk, är väl belysta och knyter an till målpunkter.

Rekreativa stigar och spår inom planområdet bör vara uppmärksammade för att öka orienterbarheten och den upplevda tryggheten. Syftet är att inbjuda till rörelse och motion i vardagen



## Hållbart stadsbyggande

Näringslivets möjligheter att utvecklas är en viktig del i en stads utveckling då det är en del av stadens försörjning och bidrar till ekonomisk hållbarhet. Verksamhetsområden med inriktning mot logistik och industri har traditionellt sett upplevts som mindre attraktiva områden att vistas i då andelen hårdgjord yta är hög, gaturummen är överdimensionerade och byggnader har en mycket enkel och obearbetad gestaltningen. Planeringen av ett nytt verksamhetsområde ger goda möjligheter att lägga grunden för ett attraktivt och hållbart verksamhetsområde som kan utvecklas över tid.

### Tillgängligt och tryggt

Verksamhetsområdet ska vara lätt att nå även för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer. Det ska vara tryggt och lätt att röra sig igenom planområdet men också inom verksamhetsområdet som cyklist och gångtrafikanter under dygnets alla timmar.

### Flexibel planering och användning

Den fysiska planeringen ska bidra till en långsiktighet och robusthet i områdets utformning och användning.

### Gröna ytor och rekreation

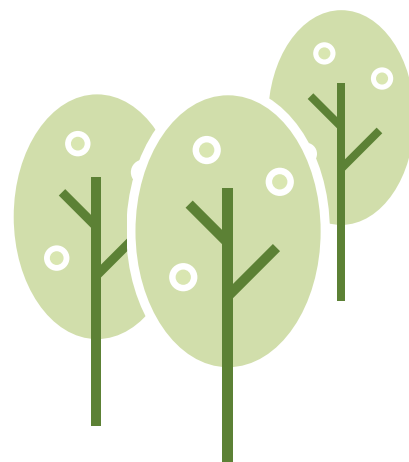
Den gröna strukturen är viktig för upplevelsen av landskapet och kulturmiljön, för den biologiska mångfalden, miljön i stort samt för människan. Grönska kan användas för att mildra effekterna av kommande klimatförändringar som ökade nederbörds mängder och fler skyfall. Vegetation kan bidra till en dämpning av höga temperaturer genom bland annat skuggning. Den ger möjlighet till rekreation för arbetstagare i området samt närboende, vilket bidrar till bättre hälsa, samt ger en kontext till kulturmiljön. Träd och annan vegetation ska sparas och skötas enligt intentionerna i denna fördjupning av översiktsplanen.

### Gröna byggnader

Vegetationsklädda tak och fasader är ett välkommet tillskott inom verksamhetsområdet. Vegetation på byggnader är ett sätt att tillgodose behovet av grönska i området, förstärka trivselen, bidra till ett förbättrat lokalklimat samt ökad tolerans vid ökade nederbörds mängder.

### Dagvattenhantering och ökade nederbörds mängder

Dagvattenlösningar i olika former ska vara en del i områdets gestaltning och bidra till områdets attraktivitet. Gröna ytor, markbäddar, öppna dagvattenytor, genomsläpplig mark kan nyttjas för infiltration och fördröjning. Byggnader och mark ska vara utformad och höjdsatt så att översvämningar vid skyfall inte orsakar skador på byggnader eller viktiga funktioner.





### **Attraktiv miljö**

Framtidens medarbetare kommer troligtvis ställa högre krav på en attraktiv, intressant och hälsosam arbetsmiljö. Ett attraktivt verksamhetsområde för arbetstagare kan vara en tillgänglig arbetsplats, en god industriarkitektur, en medvetet utformad grön struktur och trevliga omgivningar. Faktorer som underlättar vardagen, ger ökad trivsel och möjlighet till rörelse/motion.

### **Effektivt utnyttjande av marken**

Marken är eftertraktad och då det finns många olika intressen som begränsar möjligheten att ta mer mark i anspråk till verksamheter är det viktigt att hushålla med marken och att den utnyttjas effektivt. Förutom att bygga tätt bör olika funktioner och kvaliteter inom verksamhetsområdet samordnas på ett optimalt sätt.

### **Hållbara transportmedel**

Staden planerar för att skapa god framkomlighet för cyklister och gående till och genom/förbi området. Det är önskvärt att fastighetsägarna premierar användning av elcyklar, elbilar och andra miljöbilar genom god tillgång på cykelparkeringsplatser och till laddstolpar.

### **Lokalklimat**

Städer men också verksamhetsområden är ofta några grader varmare än sin omgivning då byggnader och hårdgjorda ytor absorberar och håller kvar värmen. Den gröna och blå strukturen inom verksamhetsområdet är viktigt då den bidrar med olika ekosystemtjänster som att binda koldioxid, rena luft och vatten från föroreningar samt absorbera ljud. Grönska påverkar också klimatet positivt genom att absorbera regnvatten, dämpa vindar och sänka temperaturen under varma årstider.

### **Energiplanering och produktion**

Byggnaders volym, placering och utformning har betydelse för energianvändningen och möjligheten till solenergiproduktion. Skuggningsanalyser och studier om värmeeffektivitet bör göras i tidigt skede och vägas in i gestaltningen av området.

Möjligheten att skapa nya samverkansformer där verksamheter kan utnyttja varandras spillprodukter eller investeringar i gemensamma anläggningar för exempelvis solel bör stimuleras.

## Störningar och risker

### STÖRNINGAR

Etablering av ett verksamhetsområde kommer att innebära en ny bullerkälla i form av buller från verksamheter inom området och en ökning av trafikbuller från trafik till och inom området. De förhöjda bullernivåerna kommer främst att påverka de närmast liggande fastigheterna Brunnby 2:2 och Brunnby 2:3. Även skogsområdet mellan verksamhetsområdet och Irsta som idag används för rekreation kommer att bli ytterligare utsatt för buller. Om en ökning av tung trafik förbi Badelunda och Anundshög eller Irsta uppkommer till följd av verksamhetsområdets etablering riskerar boende utefter vägen att utsättas för högre trafikbullernivåer.

En översiktlig beräkning av trafikbuller för nuläget samt år 2026 och år 2040 har utförts av WSP. Den ekvivalenta ljudnivån ökar något i området mellan år 2026 och år 2040. Anledningen till att ljudnivåerna inte skiljer mer mellan åren har att göra med att den procentuella trafikökningen fram till år 2040 inte är tillräckligt stor. En fördubbling av trafiken längs en väg ger upphov till 3 dB högre dygnsekvivalenta ljudnivåer. Mellan år 2026 och 2040 finns ingen väg som förväntas få fördubblad trafik vilket innebär att ökningen kommer att understiga 3 dB i området. De maximala ljudnivåerna ökar inte över tid, vilket har att göra med att en lastbils passage beräknas låta med samma ljudstyrka år 2026 som år 2040. Däremot ökar antalet gånger som den maximala ljudnivån uppstår. Bilden bredvid ger en indikation på hur långt från vägarna hus bör placeras för att klara de riktvärden som anges i SFS 2015:216 med uppdatering 2017:359.

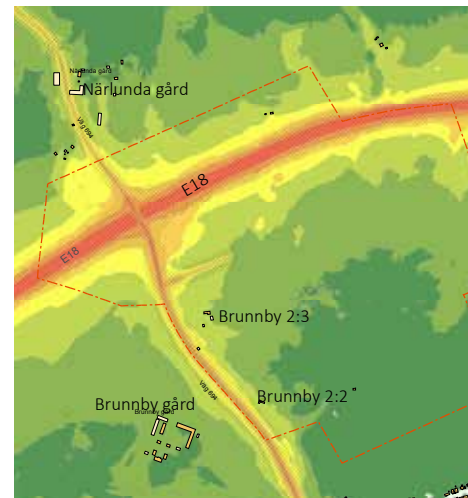
Riktvärden (enligt förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader):

- 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad för bostäder över 35 kvadratmeter
- 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad för bostäder på 35 kvadratmeter eller mindre
- 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden

Avsteg från ovanstående riktvärden:

- Minst hälften av bostadsrummen ska vara vända mot en sida där 55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå mellan kl. 22-06 inte överskrids vid fasaden. Med ett bostadsrum menas rum för daglig samvaro (utom kök) och rum för sömn.
- Om 70 dBA maximal ljudnivå vid uteplats överskrids får den göra det med högst 10 dBA och högst fem gånger per timme mellan kl. 06.00 och 22.00.

Planeras det nya hus utefter angöringsvägar krävs ytterligare beräkningar för att säkerställa att kraven för trafikbuller klaras för samtliga våningar och placering av hus.



#### Teckenförklaring

	Plangräns
	Maximal ljudnivå dBA 70
<b>Ekvivalenta ljudnivåer år 2040</b>	
<b>Dygnsekvivalent ljudnivå dBA</b>	
	45
	50
	55
	60
	65
	70
	75
<b>Byggnad, yta - befintliga</b>	
	Byggnad, yta - befintliga
	Komplementbyggnad - befintliga

Trafikbuller år 2040 (WSP)



En framtida järnväg genom området kommer att påverka omgivningen genom buller och vibrationer.

En framtida järnväg genom området kommer att påverka omgivningen genom buller och vibrationer. Utredningar gällande buller, vibrationer och så vidare kommer att behöva göras när det blir aktuellt att förverkliga nytt järnvägsspår.

Gällande riktvärden för buller från trafik, järnväg, flyg och verksamheter ska följas.

### SKYDDSAVSTÅND

Längs järnvägar bör det generellt sett inte tillåtas någon ny bebyggelse inom 30 meter från närmsta spårmit. Skyddsavståndet syftar till att skydda bebyggelsen från urspårning av tåg samt ge utrymme vid eventuella räddningsinsatser vid olycka.

E18 utgör primär väg för farligt godstransporter. Alla byggnader inom 100 meter från E18 kräver att en riskanalys utförs. Utefter det allmänna vägnätet finns också en tillståndspliktig zon som generellt sträcker sig 12 meter från den allmänna vägens vägområde. Utefter de större vägarna har zonen utökats. Länsstyrelsens tillstånd krävs om byggnader eller anläggningar som kan inverka på trafiksäkerheten ska uppföras inom den tillståndspliktiga zonen. Tillstånd krävs inte om åtgärden prövas i en detaljplan eller i ett bygglov.

Fortsatt planering och projektering av verksamhetsområdet och dess infrastruktur ska säkerställa att eventuella transporter av farligt gods till och från industrier inom området kan ske på ett säkert sätt.

Planförslaget förutsätter att befintliga kraftledningar markförläggs alternativt leds om i nytt läge. Innan detta har skett måste gällande skyddsföreskrifter följas.

### HINDERFRIHET

För att säkerställa flygplatsens verksamhet finns begränsningar i höjd inom in- och utflygningszonerna. Inom zonerna får byggnader eller andra föremål, som inverkar på höjdbegränsningarna, inte uppföras utan särskild prövning.

## Teknisk försörjning

### VATTEN OCH AVLOPP, FIBERNÄT, EL OCH FJÄRRVÄRME

Teknisk infrastruktur som vatten och avlopp, fjärrvärme, el, fiber och fjärrvärme kommer att byggas ut till området. Exakt hur området kommer att försörjas samt dimensionering av den tekniska infrastrukturen behöver studeras vidare i samband med upprättande av detaljplaner. Innan befintliga luftledningar avvecklas måste nya kablar för el läggas så dessa också försörjer fastigheter utanför området. Viktigt är också att energibehovet för den nya bebyggelsen minimeras och att förnybara energikällor används i så stor omfattning som möjligt. I framtida detaljplaner kommer mark att reserveras för kabeldragning och nätstationer.



## DAGVATTEN

Delar av planområdet kommer att omvandlas från naturmark till verksamhetsytor vilket medför att andelen hårdgjord yta kommer öka avsevärt inom den del som planeras som verksamhetsområde. Krav på fördröjning av dagvatten kommer att finnas. Verksamhetsområden innebär också en förhöjd föroreningskoncentration som medför ett behov av dagvattenrening. Övriga områden består både före och efter exploatering enbart av jordbruksmark och naturmark, vilket inte ställer krav på rening av dagvatten.

Hanteringen av dagvatten inom verksamhetsområdet kommer att ske i två steg. Först ska dagvatten genomgå renings- och fördröjningsåtgärder på fastighetsmark och i ett andra steg på allmän mark innan vattnet släpps ifrån planområdet. I så stor utsträckning som möjligt ska öppna dagvattenlösningar användas.

### Åtgärder på privat mark/fastighet:

De framtida verksamhetsutövarna kommer ha kravet att fördröja och rena dagvattnet på sin egen mark. Fokus är att rena det mest förorenade vattnet, det vill säga det från trafikerade ytor. Takdagvatten behöver främst fördröjas.

Möjliga åtgärder för att fördröja och rena dagvatten på privat mark är:

- Växtbäddar för parkeringar
- Vegetationstäckta tak
- Utkastare för takvatten
- Infiltration och öppna makadamfyllda diken
- Genomsläppliga beläggningar
- Oljeavskiljare

### Åtgärder på allmän platsmark

Innan vattnet lämnar planområdet, ska det genomgå ytterligare ett renings- och fördröjningssteg främst för att skydda omkringliggande markavvattningsföretag. Som en primär åtgärd föreslås att dagvattendammar anläggs där vatten kan fördröjas och renas innan det släpps vidare från planområdet. Utöver det bör diken anläggas som transporterar dagvattnet till dessa åtgärder, vilket tillför ytterligare rening och fördröjning. Den framtida höjdsättningen av området till följd av exploateringen kommer troligtvis att påverka befintliga rinnvägar och behöver därför utredas ytterligare i ett senare skede, i samband med planläggning och lovgivning. Plankartan visar potentiella områden där dagvattenåtgärder på allmän mark kan anläggas.

Fördröjning kommer främst att behövas för föreslaget verksamhetsområde söder om avfart Irsta. Sammanlagt behövs en volym på ungefär 8000 m<sup>3</sup> dagvatten fördröjas. Hur denna volym fördelas mellan de olika områdena måste bestämmas utifrån utformningen och höjdsättningen av området. Detta måste därför utredas i ett senare skede när det finns mer utförlig information om hur området kommer att exploateras. Dagvattenhanteringen med dammar och diken ska utgöra en del i gestaltningen av området och förstärka naturvärden.



Genomsläpplig beläggning.



Nedsänkt växtbädd.

# Genomförandefrågor

Efter att fördjupningen av översiktsplanen antagits kommer den vara vägledande vid upprättande av detaljplaner och vid lovgivning inom planområdet.

## Utgångspunkter för föreslagen utveckling

### MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Kommunen är en av flera markägare inom planområdet. Kommunen har en pågående dialog med markägarna i området om intentionerna med fördjupningen av översiktsplanen för avfart Irsta och hur de kan medverka i genomförandet av den. Markägare i området har en central roll i genomförandet och kan antingen vara med och utveckla området tillsammans med kommunen eller sälja marken till kommunen eller någon annan aktör. Att påbörja en förändrad markanvändning sker genom begäran om planläggning.

Föreslagen utveckling där delar av skogsmarken omvandlas till verksamhetsområde påverkar befintliga bostadsfastigheter, Brunnby 2:2 och 2:3. Planförslaget påverkar även andra nyttjare av marken, som exempelvis hyresgäster och arrendatorer. Inom planområdet finns ett sommartorp, Olsbo, som hyrs ut samt jakt- och jordbruksarrende. Brunnby 2:3 samt torpet Olsbo kommer att behöva avvecklas. Även jakt- och jordbruksarrendet påverkas av ändrad markanvändning.

### INVESTERINGAR

Planområdet består idag i huvudsak av naturmark och till viss del av jordbruksmark. För att utveckla området krävs omfattande investeringar i infrastruktur. Utbyggnad av infrastruktur i området kommer att ske i samverkan mellan berörda parter.

Staten är väghållare för E18 och väg 694 vilket innebär att alla förändringar som påverkar dessa vägar sker i samråd med Trafikverket. I samband med upprättande av detaljplan för verksamhetsområde på södra sidan om E18 kommer Västerås stad att ta över väghållaransvaret för väg 694, på sträckan från E18 i söder till väg 692 (Tortunavägen) i norr. Delar av vägsträckningen kommer att omfattas av detaljplan så att staden har möjlighet att reglera vilken trafik som får gå på vägen. Trafikreglerande åtgärder på vägen bekostas av Västerås stad. Hastighetsdämpande åtgärder på väg 694 mellan Anundshögsavfarten och Tillbergavägen är med i Länstransportplanen. Gång- och cykelvägen utefter väg 694, ska enligt Länstransportplan, samfinansieras av Trafikverket och Västerås stad om 50 procent vardera. Möjlighet finns att exploateringen tar kostnad för utbyggnad av separerad gång- och cykelväg mellan Irsta och planområdet för att säkerställa att verksamhetsområdet försörjs med gång- och cykelväg vid öppnandet. Övriga planerade nya vägar/gator inom planområdet samt gång- och cykelväg inom verksamhetsområdet kommer få kommunalt huvudmannaskap. Det innebär att kommunen bygger

ut gator och andra allmänna platser. Utbyggnad av infrastruktur inom verksamhetsområdet bekostas av kommunen men kommer i slutändan att tas ut i markpris vid försäljning av mark. Då kommunen inte äger all mark kan avtal om kostnadsfördelning och vinster behöva upprättas.

En eventuell framtida järnväg kommer vara en statlig angelägenhet och bekostas av staten.

En utbyggnad med teknisk infrastruktur som el, fiber, vatten och avlopp, brandpostnät med mera kommer att ske samordnat med utbyggnaden av verksamhetsområdet. För att kunna genomföra alla delar av planförslaget behöver befintliga kraftledningar (ledningshavare är Vattenfall och Mälar-energi) markförläggas alternativt ledas om. Förtida avveckling av luftledning liksom eventuell flytt av befintliga ledningar bekostas av exploatören.

De delar av den skogliga ridån längs med E18:s södra sida som avverkas till följd av angrepp av granbarkborre kommer att återplanteras. Återplanteringen av vegetation påbörjas omgående, efter avverkingen, och bekostas av staden.



## Etapputbyggnad och flexibilitet

Planläggning och utveckling av verksamhetsmark vid avfart Irsta är en viktig och strategisk fråga för kommunen. Hur snabbt utbyggnaden av området kommer att ske är svårt att veta då det beror på flera olika faktorer som bland annat efterfrågan på verksamhetsmark, kommunens prioriteringar. Utbyggnaden förväntas dock ske under en längre tidsperiod och i etapper med start i den norra delen utefter E18. Lämplig utbyggnadsordning och detaljplanläggning framgår av kartan på nästa uppslag.

1. Den första detaljplanen kommer omfatta den norra delen av verksamhetsområdet, delar av väg 694, för att möjliggöra införande av restriktioner för tung trafik på utpekat avsnitt av väg 694, samt skogliga ridåer och skog som ska utgöra skydd (norr om E18). Detaljplanen medför behov av utbyggnad av infrastruktur till verksamhetsområdet som vänstersvängfält på väg 694 samt separerad gc-väg utefter väg 694 (avsnitt Irsta-planområdet).
2. Detaljplan för delar av södra verksamhetsområdet. Detaljplanen innebär utbyggnad av väg mellan norra och södra verksamhetsområdet (väg som korsar befintlig 70kV ledning) samt markförläggning av luftledning, 24kV.
3. Detaljplan som möjliggör för pendlarparkering och busshållplats i Anundshögsmotet. Anordnande av trafiksäkra passager för oskyddade trafikanter över väg 694 samt gc-väg utefter väg 694 som förbinder hållplatser och verksamhetsområdet.
4. Detaljplan för resterande del av södra området. Om ny järnvägssträckning är aktuellt genom området kommer detaljplanen även att innehålla nytt järnvägsspår samt planskildhet järnväg – väg 694. Ny järnväg innebär också ett borttagande av väg mellan norra och södra området samt ändring av befintlig luftledning, 70kV.

Osäkerheter kring utbyggnad av järnväg (tidplan, kapacitetsbehov, sträckning och finansiering) påverkar när det kan bli aktuellt att detaljplanlägga delar av verksamhetsområdet på södra sidan om markreservatet för järnväg.

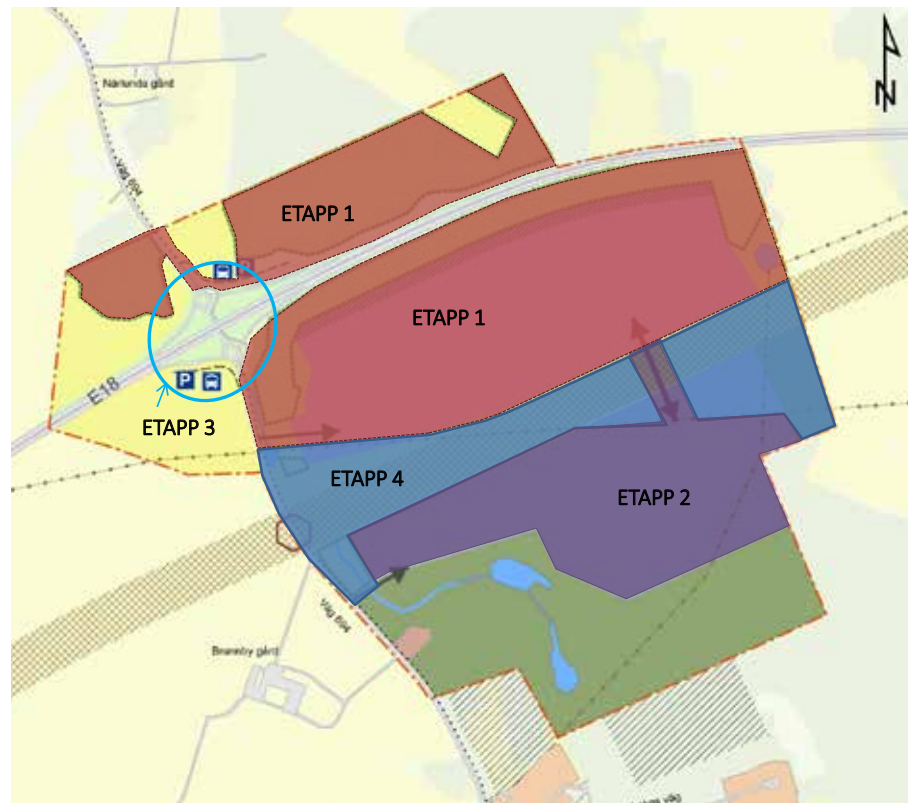
Utbyggnad av gång- och cykelväg utefter väg 694 bör prioriteras för hela sträckan mellan Irsta-Stockholmsväg och Tortunavägen för att främja cykling som transportmedel.

## Utredningar i fortsatt process

I den fortsatta processen med upprättande av detaljplaner finns det behov av kompletterande utredningar och att åtaganden fullföljs. Utredningar kan behöva utföras för flera detaljplaneetapper samtidigt. Dialog om förändring och utbyggnad av väginfrastruktur samt teknisk infrastruktur behöver fortgå med Trafikverket, Mälarenergi, Vattenfall med flera i efterföljande detaljplanearbete för att säkerställa att rätt insatser görs i rätt skede.

Utredningar som behöver utföras är exempelvis geoteknisk undersökning för att närmare utreda grundläggningsförhållanden och en bedömning av ras, skred och erosion samt grundvattennivån, fastställa principer för det övergripande dagvattensystemet för området, säkerställa behovet för övrig teknisk infrastruktur som el, fiber, vatten och avlopp och uppvärmning. Behov finns av kompletterande analyser av landskapsbilden. Behov kan även finnas av en kompletterande bullerberäkning. För fastigheter utefter E18 behöver en gemensam riskanalys göras i de fall byggnader tillåts placeras närmare E18 än 100 meter alternativt att riskanalys upprättas inför bygglov för respektive byggnad som planeras att placeras inom skydds-zonen.

Förslag detaljplanläggning och etapputbyggnad.





Resultatet från redan utförda utredningar föranleder att det under detaljplanarbetet alternativt inför exploatering finns behov av artskyddssamråd med Länsstyrelsen gällande fladdermöss, att försiktighetsåtgärder vidtas med syfte att minimera påverkan på salamandrars vattenhabitat. Exploateringen kan föranleda dispensansökan och eventuellt kompensationsåtgärder för ormråk. Riktlinjer och bestämmelser kommer att införas i detaljplaner gällande marknivåer, byggnadshöjder, byggnaders placering, utformning/gestaltning och skogliga landskapsridåer. Arkeologisk slutundersökning och borttagning av fornlämningar kommer att ske inför exploatering av området.

Hela järnvägssträckan Oslo-Stockholm omfattas av en åtgärdsvalsstudie del 1, som upprättats av Trafikverket (februari 2017). Upprättad åtgärdsvalsstudie kommer att följas av ytterligare utredningar för att i slutändan resultera i rekommenderade åtgärdsförslag för sträckan Oslo-Stockholm. I den fortsatta processen kommer kommuner, län med flera tillsammans med Trafikverket föra processen framåt för att succesivt nå målet om en restid under tre timmar mellan huvudstäderna. Just nu finns inga dokumenterade planer på ytterligare kapacitet i form av fler spår mellan Stockholm och Västerås. Däremot är det entydigt att ytterligare kapacitet i form av fler spår på sikt kommer att krävas mellan Västerås och Stockholm för att klara framtida resandeökningar. När processen för att förverkliga detta kommer igång är i dagsläget inte planerat.





# Miljökonsekvenser

En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har tagits fram för att redovisa och utreda de miljökonsekvenser som ett genomförande av fördjupningen av översiktsplanen kan antas medföra. Miljökonsekvensbeskrivningen har tagits fram av Tyréns och finns i sin helhet som bilaga till fördjupningen av översiktsplanen. Nedan följer en kort sammanfattning.

*Miljökonsekvensbeskrivningen är framtagen innan det fanns vetskap om att grupper av gran behöver avverkas inom den skogliga ridån utefter E18:s södra sida till följd av angrepp av granbarkborre. Återplanering av träd, förslagsvis gran, lövträd och hybridasp, kommer att ske omgående så att en komplett skoglig ridå uppnås så fort som möjligt.*

## Behovsbedömning

Miljökonsekvensbeskrivningen har i samband med behovsbedömningen avgränsats till att omfatta följande aspekter:

- Landskapsbild och kulturmiljö
- Naturmiljö
- Trafik och tillgänglighet
- Vatten
- Luft och klimat
- Friluftsliv och rekreation

Bedömningen av berörda värden och konsekvenser avser år 2040, då området antas ha utvecklats fullt ut i enlighet med planen. Behovsbedömningen har diskuterats med länsstyrelsen vid samrådsmöte 2017-12-15.

## Samlad konsekvensbedömning för planförslaget och nollalternativet

I tabellen på motstående sida redovisas en samlad bedömning av konsekvenserna för genomförandet av planförslaget och för nollalternativet. En fullständig redovisning samt bedömningar som Tyréns gjort finns att läsa i Miljökonsekvensbeskrivning avfart Irsta. Förutsättningen för bedömningarna av planförslaget är att alla åtgärder beskrivna i planen vidtas.

Genomförande av planen bedöms sammanfattningsvis innebära liten till måttligt negativ konsekvens för planområdet. Aspekten luft går inte att bedöma. Skogsmark tas i anspråk, byggnader uppförs och ytor hårdgörs, vilket framför allt påverkar naturlivet, dagvattenförhållandena och förutsättningarna för rekreation inom området, men även landskapsbild och kulturmiljövärden i området kommer att påverkas. Åtgärder som beskrivs i planen medför att konsekvenserna av planförslaget minskas. Nollalternativet innebär generellt inga konsekvenser eftersom området inte kommer att exploateras utan att området även fortsättningsvis kommer att hysa produktionsskog på samma sätt som idag.

## Samlad konsekvensbedömning för planförslaget och nollalternativet

Bedömningen sammanfattas i tabellen med figurer enligt följande:

- Måttlig/stor negativ konsekvens
- Måttlig/stor positiv konsekvens
- Liten konsekvens
- Ingen konsekvens

Miljöaspekt	Planförslag	Nollalternativ	Kommentar planförslaget
Landskapsbild och kulturmiljö	Måttligt negativ <span style="color: red;">●</span>	Ingen <span style="color: darkblue;">●</span>	Planförslaget innebär påverkan på landskapsbild och kulturmiljön i området. Skogsridåer ska dock sparas för att skärma av området mot Badelundaåsen och Anundshög och hänsyn ska tas till områdets gestaltning, byggnadshöjd, färgsättning. Förutsatt detta kan siktlinjer bibehållas och ingen risk för påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljö, Badelunda [K:U 25] bedöms föreligga.  Inom området har 122 lämningar identifierats, varav cirka en tredjedel av nypåträffade lämningar har identifierats som "mögliga fornlämningar". För att bedöma den slutgiltiga påverkan och konsekvensen av planförslaget krävs en arkeologisk utredning etapp 2 som kan bestämma status på samtliga lämningar.
Naturmiljö	Liten negativ <span style="color: lightcoral;">●</span>	Ingen <span style="color: darkblue;">●</span>	Området utgörs till stor del av produktionsskog och hyser endast ett fåtal höga samt några påtagliga naturvärden, varav några kommer att bevaras. De ekologiska livsmiljöerna försämras dock. E18 utgör sedan tidigare en barriär i landskapet och naturmiljön.
Trafik och tillgänglighet	Liten negativ <span style="color: lightcoral;">●</span>	Ingen <span style="color: darkblue;">●</span>	Planförslaget innebär en ökning av trafiken inom samt till och från området. Sett till den beräknade ökningen av trafiken på E18 och väg 694 fram till år 2040 bedöms trafikökningen till följd av planförslaget vara liten.
Vatten	Liten negativ <span style="color: lightcoral;">●</span>	Ingen <span style="color: darkblue;">●</span>	Exploatering av området leder till förändrade avrinnings- och infiltrationsförhållanden när skogsmark blir till bearbetad hårdgjord yta. Fördröjningsåtgärder ska genomföras så att utflöden inte överstiger satta riktvärden. Dagvattenåtgärder för att rena vatten kommer vidtas för att inte överstiga Västerås stads riktvärden för utsläpp av föroreningar och för att inte negativt påverka fastställda miljö kvalitetsnormer.
Luft och klimat	Klimat – negativ lokalt, omfattning går ej att bedöma, Luft – går ej att bedöma <span style="color: lightcoral;">●</span>	Ingen <span style="color: darkblue;">●</span>	Sammantaget bedöms exploateringen av området leda till ökad mängd trafik med bland annat ökade koldioxidutsläpp och luftföroreningsutsläpp som följd lokalt sett jämfört med nollalternativet. Luftutsläpp skapar en negativ påverkan i området. Någon beräkning av luftutsläpp har inte gjorts och hur stor påverkan och konsekvensen av luftutsläpp till följd av planförslagets genomförande
Friluftsliv och rekreation	Liten negativ <span style="color: lightcoral;">●</span>	Ingen <span style="color: darkblue;">●</span>	Södra delen av skogspartiet i planområdet bevaras för tätortsnära rekreation. Stigar som förtviner i området ersätts med nya. Områden med möjlighet att röra sig i kommer dock att minska till ytan.

# Planeringsförutsättningar

## Planer, program och förordnanden

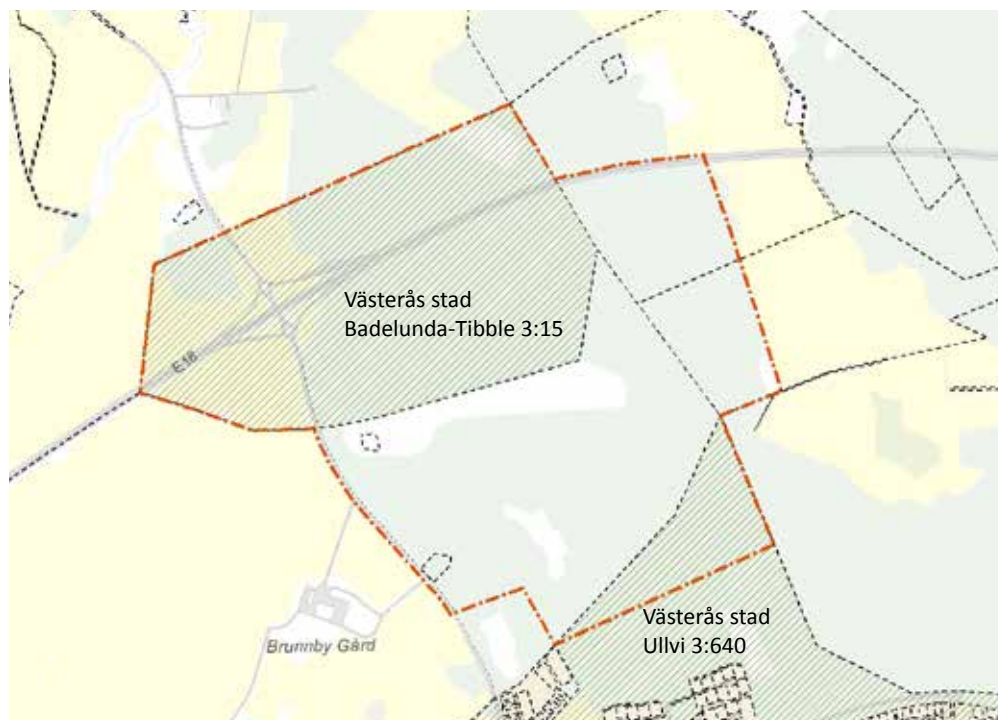
Planområdet omfattas av den kommuntäckande översiktsplanen för Västerås, Västerås översiktsplan 2026 med utblick mot 2050, och i ett mindre område vid Anundshögsmotet av fördjupad översiktsplan för Badelundaåsen och ridanläggning, FÖP 62. Den södra delen av planområdet omfattas av Planprogram för Irsta, PP 26. Det finns inga detaljplaner upprättade för området.

Förslaget till fördjupning av översiktsplanen för avfart Irsta medför ingen förändring jämfört med antagen fördjupad översiktsplan för Badelundaåsen och ridanläggning, FÖP 62. Däremot så innebär förslaget ett förtydligande av den kommuntäckande översiktsplanen, ÖP 2026, och en förändring i delar av planprogram för Irsta, PP 26.

## Markförhållanden

Västerås stad äger ett markområde om cirka 60 hektar i anslutning till Anundshögsmotet. Övriga mark är i privat ägo. En stor del av den privata marken inom planområdet utgörs av fastigheten Brunnby 2:1 som ägs av Västmanlands läns hushållningssällskap AB.

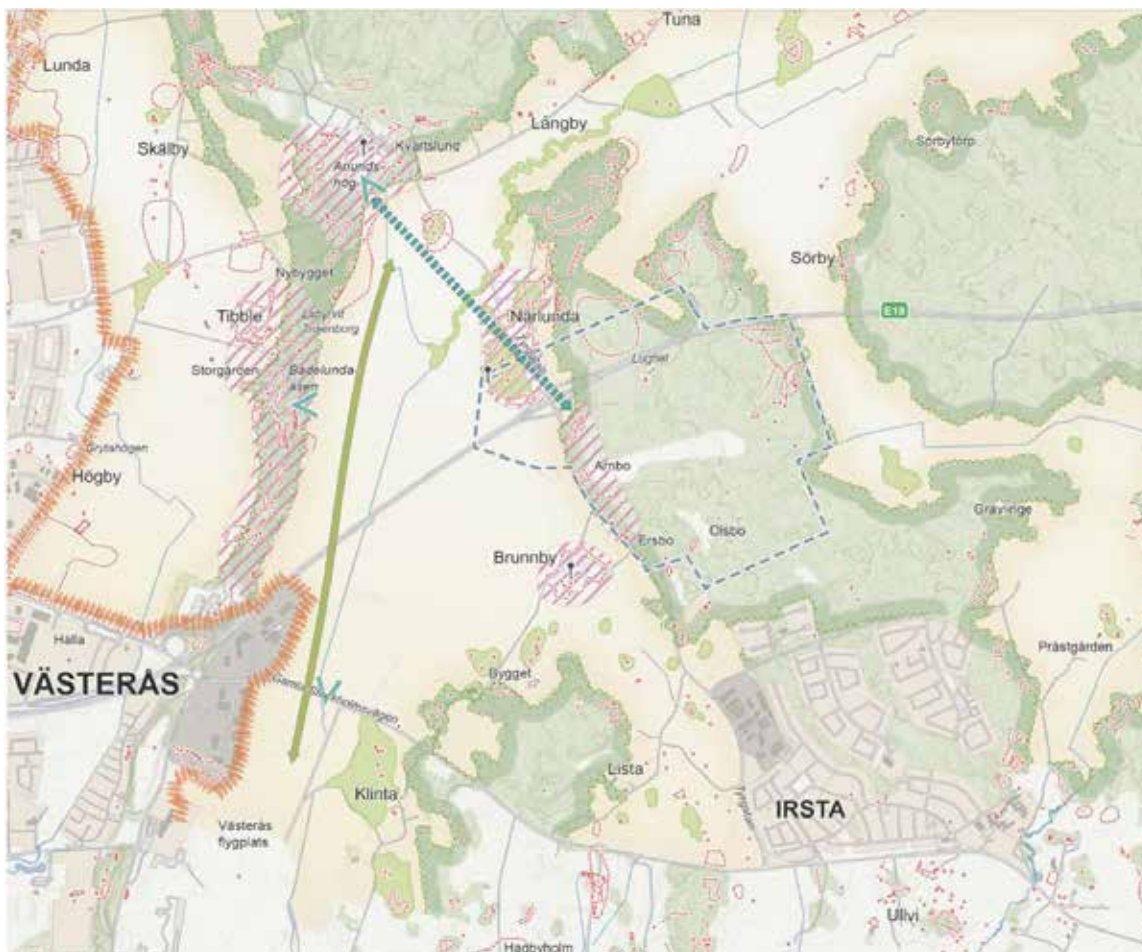
Privat och kommunalägd mark.  
Rastrerad mark är kommunalägd.  
Övrig mark innehas av privata  
markägare.



## Landskapsbild

Tyréns har utfört en landskaps- och kulturmiljöanalys på uppdrag av Västerås stad. Nedan följer en beskrivning av landskapet kring planområdet.

Landskapet öster om Badelundaåsen är mosaikartat med en flack öppen slätt omgiven av slutna skogsområden och trädbevuxna moränhöjder. Åsen och moränkullarna är rumsbildande strukturer som bryter av mot den flacka slätten och bildar naturliga landmärken. Även gårdsmiljöerna intill dessa moränhöjder bildar landmärken som förstärker igenkänningen. Alléer, infartsvägar och bestånd av lövträd ger en riktning, ett sammanhang till omgivningen och karaktär.



Dagens landskapsbild (Tyréns).

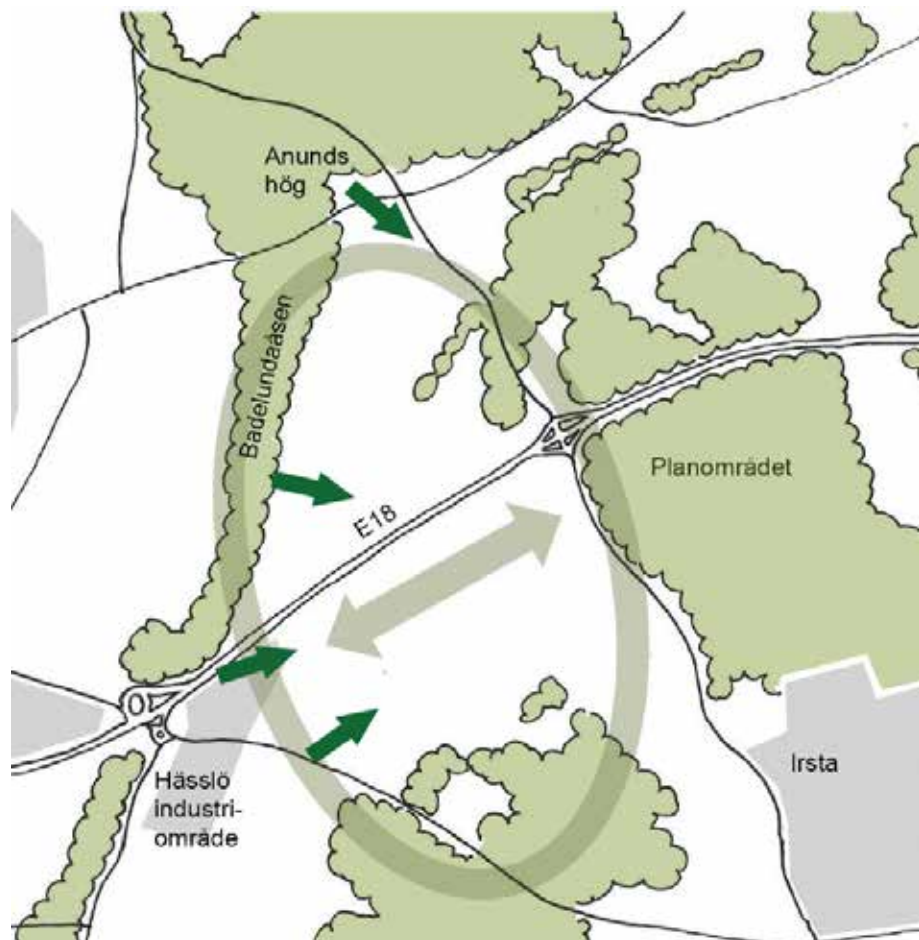
- |                               |                           |   |  |
|-------------------------------|---------------------------|---|--|
| Plangräns                     | Landmärke                 | Verksamhetsområde som avviker från landsbygds-karak-tären | Siktlinje begränsad av inramande vegetationsridåer |
| Vida landskapsvyer/ utblickar | Karaktärgivande skogsbryn | Öppet landskapsrum  | Kulturhistoriskt värdefull miljö                   |
| Gräns mellan stad och land    | Rumsbildande element      | Riktning  | Fornlämning (punkt/linje/ytobjekt)                 |

Landskapet är öppet och erbjuder långa utblickar och ger upplevelse av rymd, då himlen upptar en stor del av synfältet. Industriområdet Hässlö är väl synligt över slätten och ger en industriprägel. Hässlö ligger i utkanten på gränsen mellan odlingslandskapet och Västerås tätort, och därmed är resten av det stora landskapsrummet fortfarande präglad av slätten och skogen.

Badelundaåsens tydligt nord-sydliga orientering är den viktigaste strukturen för landskapets riktning. Åsen i väster samt de större skogsområdena i norr och öster är ytterligare tydliga gränser för den öppna slätten. I söder avgränsas området av den mosaikartade och mer kuperade terrängen. Inom området finns öppna diken, mindre vägar och alléer som bildar lokala gränser.

Brunnby gård utgör ett viktigt landmärke med en allékantad infartsväg som är direkt riktad mot planområdet. Anundshög är ett kulturhistoriskt viktigt landmärke som syns från stora delar av landskapet. Närlunda gård med den tillhörande lövträdbeklädda moränhöjden utgör ytterligare ett landmärke och ett viktigt rumsbildande element som står i rak siktlinje mellan Anundshög och utredningsområdet.

Vyer och utblickar som påverkas av föreslagen exploatering samt landskapsrummets betydelse av upplevelsen (Tyréns).





Planområdet är till stora delar lokaliserat på en moränhöjd i kanten av jordbrukslandskapet och är väl synligt från Badelundaåsen till följd av det öppna odlingslandskapet. För att minska påverkan på landskapets karaktär och kulturmiljöns värden är det viktigt att begränsa och undvika den visuella påverkan. För att i största möjliga mån kunna bevara landskapets värden bör planområdet utformas med hänsyn till de karaktärgivande strukturer och samband som finns. De viktigaste föreslagna åtgärderna är, enligt utförd landskaps- och kulturmiljöanalys, följande:

### **Stadens entré**

Ny bebyggelse inom planområdet, riskerar att visuellt förflytta entrén till Västerås tätort österut. Aspekten stadens entré och utformningen av vederbörande bör behandlas med stor hänsyn. För att betona stadens entré vid Hässlö bör det vara en hög ambition på en anpassad gestaltning av området både i planområdets östra och västra del samt utefter E18.

### **Landskapsrummet mellan Badelundaåsen och planområdet**

Dalgången öster om Badelundaåsen kommer med planförslaget få byggnader på två sidor vilket förändrar dalgångens karaktär. Det skapas också en mer urban inramning till den historiska miljön för Brunnby gård med dess bebyggelse, fornlämningar och allé. En tillräckligt bred zon med vegetation bör sparas så att den bildar en visuell avskärmning mot dalgången i väster. Öppningar i dessa vegetationsskärmar med skyltar och annonslägen bör undvikas.

### **Anundshög och planområdet**

Utsikten åt sydost från området kring Anundshög har idag landsbygdskaraktär. Bebyggelsen inom planområdet bör hållas så låg att den inte syns från Anundshög. Vyn från området bör utredas vidare med 3D-modeller för att undvika visuell påverkan på kulturvärdena vid Anundshög.

### **Gränsen mellan stad och landsbygd**

Aspekten gräns mellan stad och landsbygd bör behandlas i planen. En tydlig gräns för stadsbygden bör eftersträvas.

### **Utblick från Badelundaåsen**

Upplevelsevärde av Badelundaåsen är bland annat det lugn och den lantlighet som platsen med dess omgivningar förmedlar. För att behålla den lugna lantliga karaktären, bör en zon med vegetation sparas i planområdets västra del som bildar en visuell avskärmning mot dalgången i väster. Öppningar i dessa vegetationsskärmar för skyltar och annonslägen bör undvikas, då dessa kommer att vara väl synliga från hela åsen. Byggnaders färgsättning bör utredas, för att minimera intrycket av nyetableringen från åsen. Skyltning som vetter ut mot odlingslandskapet bör undvikas.



Anundshög.



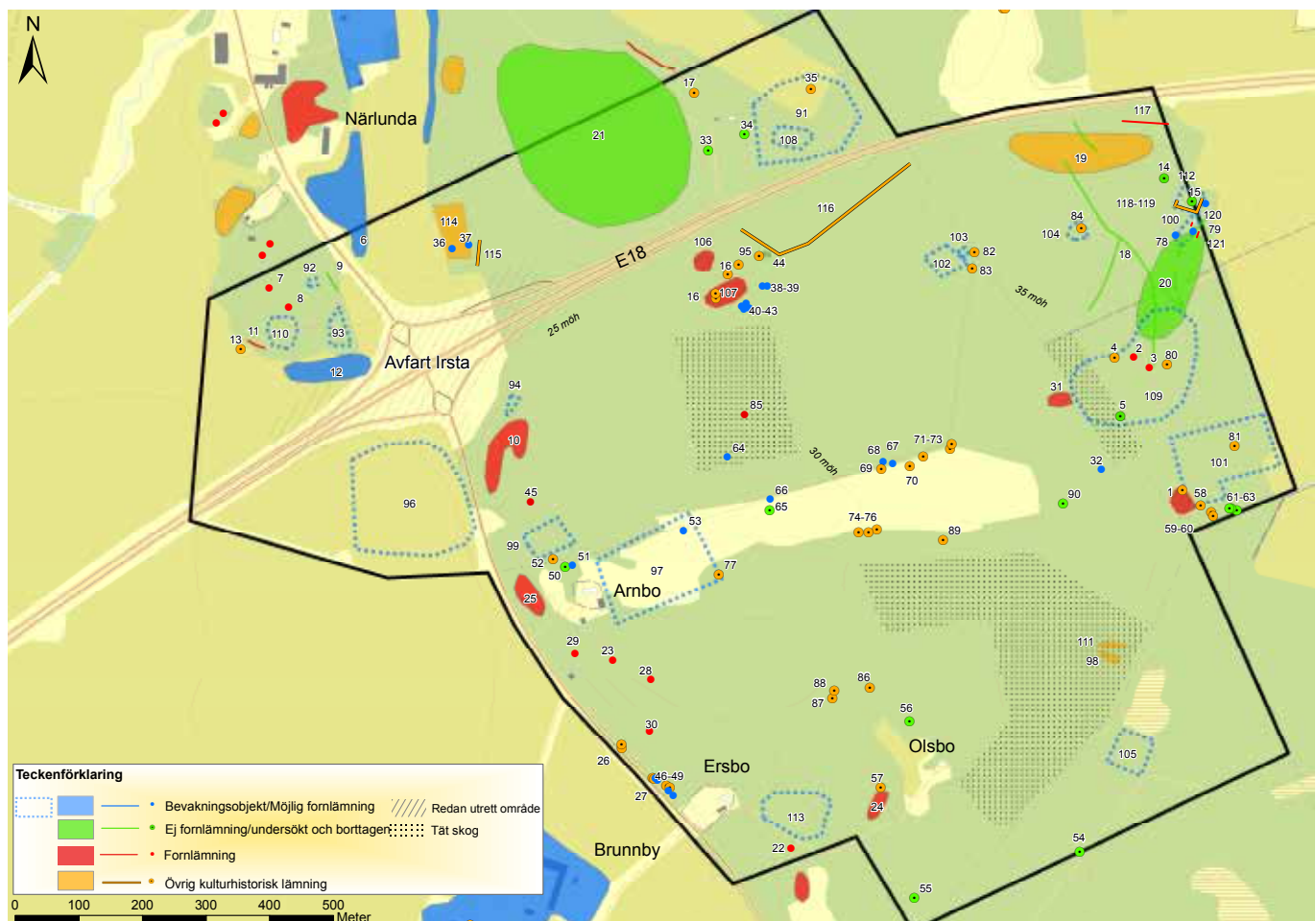
Vy från krönet av Badelundaåsen mot E18 och planområdet.

## Kulturmiljö och fornlämningar

Delar av planområdet omfattas av Riksintresse kulturmiljövård Badelunda (U25). Sydöst om finns ytterligare ett, riksintresseområde för kulturmiljövård Irsta (U31). Området omfattas dessutom av Kulturmiljöhänsynsområde för Brunnby-Hagbyholm samt kulturmiljöhänsynsområde för Malma-Tibble-Furby.

Kulturmiljöhänsynsområde för Brunnby-Hagbyholm omfattar bland annat Brunnby gård inklusive alléer och miljön utefter tillfartsvägarna. Dessa delar är utpekade som område av särskilt värde. Brunnby gårds bebyggelse är också utpekad som värdefull. Kulturmiljöhänsynsområde för Malma-Tibble-Furby omfattar gårdsmiljöerna Närlunda och Sörby som är utpekade som värdefull bebyggelse samt väg 694 som är utpekad som gammal väg från Närlunda och norr ut.

Resultat från arkeologisk utredning, utförd inom planområdet. (PM)



Utredningsområdet ligger i ett område som utgör en rik kulturbygd som haft en central samhällsställning fram till medeltiden. Irsta socken är därför mycket rikt på fornlämningar.

Den rika kulturbygden kännetecknas av att det vid Anundshög har funnits en tingsplats fram till medeltiden. Kommunikationerna har varit goda, vilket det syns spår av vid storhögen, på Badelundaåsen och i det äldre vägsystemet längs dalgångarna. Landskapet är ett utpräglat jordbrukslandskap som utgörs av en vid uppodlad dalgång som kantas av förhistoriska byar. I utredningsområdet östra del finns spår av en bosättning från bronsålder. Bebyggelsen kan härröras till förhistorisk tid. Brunnby gård har rötter tillbaka i förhistorisk tid. Gårdens fornlämningar återfinns bland annat i planområdets västra del, i form av två gravfält. Gården är ett före detta säteri, vilket avspeglas i den karakteristiska bebyggelsen med alléer. Vid Närlunda, Klinta och vid Grävlinge finns gravfält från järnålder invid respektive bytomt. Den gamla Stockholmsvägen går över byn Klintas ägor. Vägen har varit mycket viktig ur kommunikationssynpunkt och löper i kanten av det vida odlingslandskapet med vy mot planområdet.

Landskapet domineras av Badelundaåsen som sträcker sig från Östgötakusten till Siljan. På åsen har det funnits bosättningar sedan yngre stenålder (1200 f. Kr-1800 f. Kr). Åsen bär omfattande spår av mänsklig aktivitet, framför allt från järnålder (550 f. Kr – 1050 e. Kr). Spåren är i form av såväl gravfält, enstaka gravar, boplatser och hålvägar. På åskrönet ligger en labyrint.

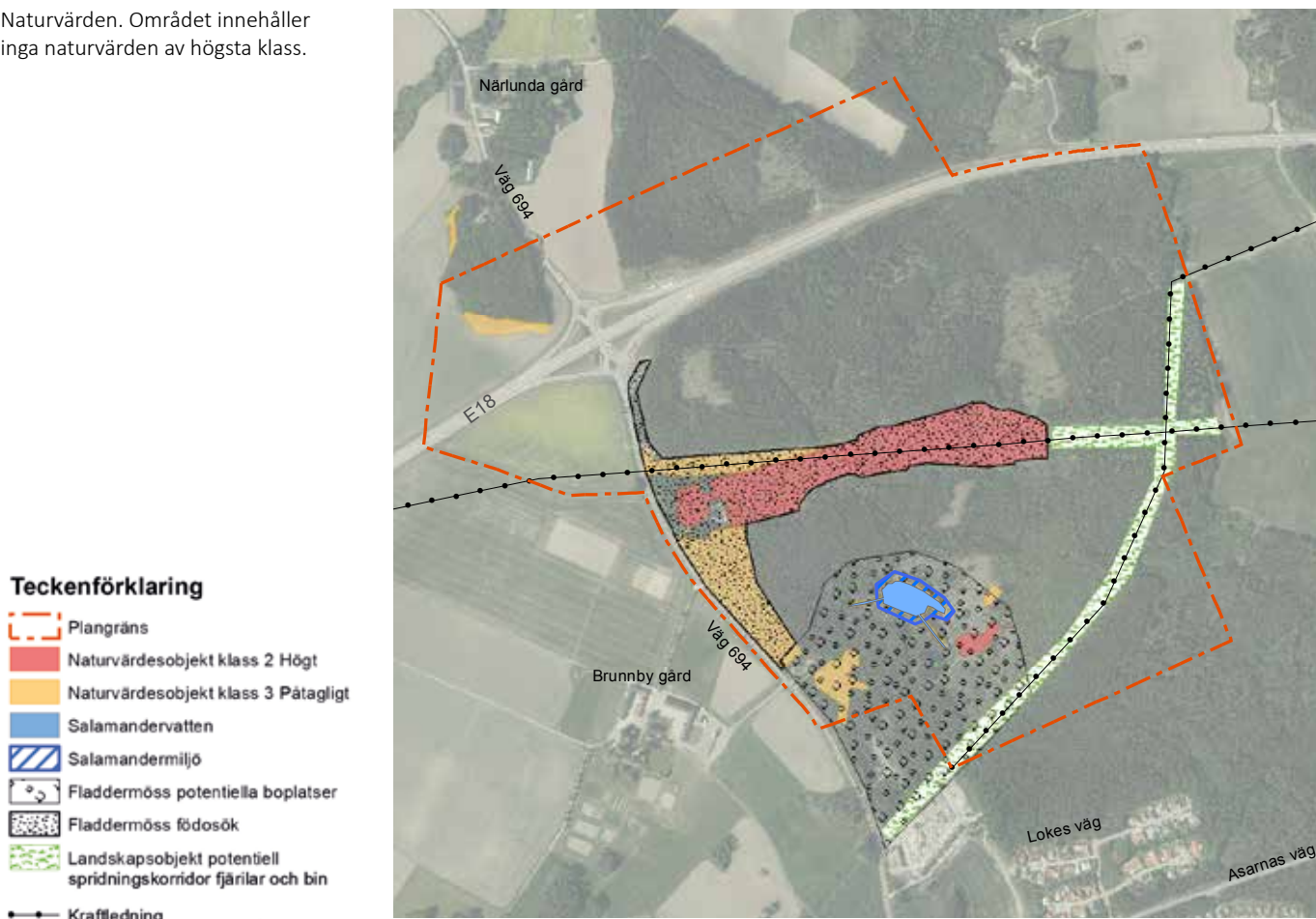
Anundshög är störst av storhögar i Sverige. I området som omger Anunds ög finns skeppssättningar, högar och en stenrad från en runsten till ett vadställe som under historisk tid var en del av den historiska Eriksgatan. Anundshögsområdet är Västmanlands mest märkliga fornlämningsområde och kan jämföras med Uppsala högar i Gamla Uppsala.

En arkeologisk utredning har utförts med syfte att utreda om det finns icke kända fornlämningar inom planområdet. Utredningen resulterade i att ytterligare objekt registrerades inom planområdet. Bland de nypåträffade objekten dominerar *Övrig kulturhistorisk lämning*. Lämningarna, oavsett art, ligger tätast utmed västra och östra kanten, närmast Brunnby, Närlunda och Sörby inägor. I områdets centrala del förekommer lämningar som är kopplade till torpen. Inför markberedning behöver en arkeologisk slutundersökning samt borttagning av fornlämningar som berörs av föreslagen exploatering utföras.

## Grönstruktur

Stora delar av planområdet utgörs av produktionsskog där partier har avverkats och gallrats enligt skogsbruksplan. Området angränsar i öst och väst till åkermark och i norr till produktionsskog och åkermark. Produktions-skogen sköts på ett konventionellt sätt vilket lett till att biotopkvaliteter och naturvårdsarter inte förekommer. I den södra delen av planområdet förekommer bitvis ung skog med inslag av lövträd. Kraftledningsgatan som genomkorsar området kännetecknas av hedmarkskaraktär och unga björkar. I kantzoner mellan barrskog och mer öppna ytor växer triviallövträd och buskar. Strax söder om kraftledningsgatan finns en betesmark med fläckvis kvävegynnad flora.

Naturvärden. Området innehåller inga naturvärden av högsta klass.



Inom planområdet finns ingen skyddad natur. Utförd inventering har inte resulterat i att några naturvärdesobjekt med högsta naturvärde klassades. Däremot avgränsades tre naturvärdesobjekt med högt naturvärde och 6 objekt klassades som påtagligt naturvärde. Tre områden fick en preliminär klassning under inventeringen vilket medfört att kompletterande artinventeringar har utförts efter groddjur och fladdermöss. Under inventeringen av fladdermöss påträffades sex olika arter av fladdermöss varav fyra arter bedöms ha en population i området. Området kan därför inte betraktas som en rik fladdermusmiljö. Flest individer observerades i den södra delen av området. I förslag till markanvändningskarta kommer detta område sparas som tätortsnära rekreationsområde. Här finns en trädslagsblandning inklusive blommande och bärande träd av olika arter, artrika bryn mot öppen mark, fuktiga miljöer samt hålträd som är positivt för fladdermöss. I samband med upprättande av detaljplaner ska artskyddsamråd hållas med Länsstyrelsen för att säkerställa att exploateringen inte strider mot artskyddsförordningen.

Inventeringen av lekvatten för större vattensalamander och andra groddjur resulterade inte i några fynd av större vattensalamander eller groddjur. Däremot noterades mindre vattensalamander i ett av de inventerade vattnen. Mindre vattensalamander är fridlyst enligt Artskyddsförordningen (2007:845) 6§. Detta betyder att artens livsmiljö inte är skyddad i sig, men området sparas ändå inom de ytor som avsätts för tätortsnära rekreation. En kombination av bra vattenkvalité, en gles trädridå som släpper solljus in på vattnet och några utgräda partier gör att det finns goda förutsättningar för arten att klara sig. Försiktighetsåtgärder ska vidtas under byggtiden för att vattenkvalitén inte ska påverkas.

#### **JORDBRUKSMARK**

Både mindre och större arealer med jordbruksmark angränsar till och sträcker sig in i planområdet. Sammanlagt finns cirka 15 ha bördig jordbruksmark inom planområdet.



## Rekreation och friluftsliv

Serviceorten Irsta är lokaliserat strax söder om planområdet. Irsta har god tillgång på lekplatser, både större och mindre, inom tätorten samt tätorts-nära grönytor med ett väl fungerande stigsystem. Ett elljusspår, 2,5 km långt, finns vid Irstaskolan.

Skogsområdet norr om Asarnas väg innehåller ett stigsystem som används av boende i Irsta och Lista för rekreation och vardaglig motion samt av förskolan, vid Lokes väg, för utflykter. Skogen nås direkt eller via gröna stråk från flera av bostadsgrupperna i Irsta. Befintligt stigsystem förgrenar sig norr ut. Stigsystemet är som mest förgrenat och använt i anslutning till bebyggelsen och blir glesare och inte lika frekvent använt norr ut. Det sammanhängande stigsystemet gör det möjligt att passera E18 planskild i nordost. De norra och östra delarna av orten Irsta bedöms väl försörjda med grönområden. Delar av skogen är i planprogram för Irsta utpekade som lämpligt för framtida bostadsbebyggelse. Förslaget till fördjupning av översiktsplanen för avfart Irsta begränsar delvis förslaget till utbyggnad av bostäder, enligt planprogram för Irsta, i detta område.

I revidering av Västerås översiktsplan 2026 ingår stora delar av planområdet i ett område där utveckling för turism och friluftsliv prioriteras. På östra sidan om Västerås tätort omfattar det utpekade område hela Kärrbolandet, Irsta, Badelunda, Hässlö, Ängsö områden, Lillåns dalgång samt Mälaren. Vårderna inom det utpekade området där utveckling för turism och friluftsliv prioriteras är inte närmare utrett. Förändringar i markanvändningen ska föregås av en landskapsanalys.

## Trafik och kommunikationer

### VÄSTERÅS FLYGPLATS

Stockholm-Västerås flygplats är lokaliserad på Hässlö, cirka 3 km sydväst om planområdet. Från flygplatsen går främst reguljär trafik.

### KOLLEKTIVTRAFIK

Tortunavägen trafikeras av förortslinje 24 med busshållplats vid Anundshög. Förortslinje 22, 33 och 36 trafikerar Irsta-Stockholmsvägen och busshållplatser finns dels vid Hagbyholm, Lista och Irsta. Avståndet till planområdet från befintliga busshållplatser är som närmast cirka 1,5- 2 km.

## GÅNG- OCH CYKELVÄG

Området är dåligt försörjt med separerad gång- och cykelväg. Huvudcykelstråken går utefter Irsta-Stockholmsväg och Tortunavägen. Cykling och gång på väg 694 sker på vägrenen. Ett kort avsnitt med separerad gång- och cykelväg finns på östra sidan av väg 694 genom Anundshögsmotet. Det finns ingen cykelmätning utförd som visar hur många cyklister som passerar området. Inom Irsta sker gång och cykling i blandtrafik samt till viss del på separerade gång- och cykelstråk.

Gång- och cykelvägnätet behöver utvecklas i samband med utbyggnad av ett nytt verksamhetsområde.

## VÄGAR

Planområdet genomkorsas i öst-västlig riktning av E18 och i nord-sydlig riktning av väg 694. Trafikverket innehar huvudmannskapet för båda vägarna. Väg 694 trafikeras av cirka 3000 fordon/ÅDT (mätår 2016). Andelen tung trafik uppgår till 17 procent. E18 trafikeras av cirka 21000 fordon/ÅDT (mätår 2010, siffran har räknats upp till år 2017 års trafik). Andelen tung trafik uppgår till 11 procent. Den skyltade hastigheten på väg 694 varierar mellan 50, 60 och 70 km/h inom och i anslutning till planområdet. E18 har en skyltad hastighet på 110 km/h genom planområdet.

Anundshögsmotet byggdes år 2014 vilket har förbättrat möjligheten för boende med bil i de östra delarna av Västerås, så som Gäddeholm och Irsta, att på ett enkelt och gent sätt snabbt komma ut till E18 för vidare färd. För befintliga verksamheter och besöksmål i närområdet har motet inneburit en förbättring då det blivit smidigare och enklare att hitta dit.

## PLANERAD JÄRNVÄG

Utbytet mellan Oslo och Stockholm, för framför allt personresor, är ett av de största i Europa. Idag sker resor främst med flyg. En ny järnväg mellan Oslo och Stockholm som medger restider under tre timmar och med stopp i nodstäderna skulle innebära stor utvecklingspotential för både befolkning och näringsliv utefter järnvägen. Ett led i detta är utökad kapacitet mellan Västerås och Stockholm – dels för förbindelsen mellan huvudstäderna men främst för att klara resandeökningen totalt sett mellan Västerås och Stockholm. Utvecklingen är viktig men det finns än så länge ingen finansiering av järnvägen eller tidplan för byggnation. Ett behov finns dock på sikt av ytterligare två spår genom Västerås. En möjlighetsstudie har tagits fram på initiativ av länsplaneupprättaren i Västmanlands län som beskriver möjliga sträckningar genom länet. Resultatet från studien utgör underlag för föreslagna sträckningar öster om och genom Västerås. Denna sträckning är en planeringsförutsättning till denna fördjupning av översiktsplanen.



## Teknisk försörjning

Vattenfall har en kraftledning på 70 kV som passerar genom området. De önskar spänningshöja ledningen till 145 kV. Mälarenergi har en elledning, luftledning, på 10 kV som korsar genom området i östvästlig riktning samt en nätstation. Kapaciteten i befintligt elnät är begränsat varför strukturella förändringar kan bli aktuella för att klara framtida behov. Områdets framtida effektbehov behöver kartläggas så att rätt insatser planeras.

Befintlig bostadsbebyggelse, Brunby 2:3 och 2:2, inom planområdet har enskilda avlopp. Planområdet ligger utanför verksamhetsområde för VA men kommer när området exploateras att infogas i Mälarenergis verksamhetsområde. Utbyggnad av VA medför att en yta för pumpstation för avloppsvatten behöver planeras in i området.

Fjärrvärme och fiber finns inte i områdets närhet men är möjligt att bygga ut.

## Dagvatten

Området ligger inom tillrinningsområdet för Limstabäcken. Den ekologiska statusen bedöms idag som måttlig och kemisk status uppnår ej god. Målet är att Limstabäcken ska uppnå god ekologisk status senast 2027 samt uppnå god kemisk ytvattenstatus, undantaget kvicksilver, kvicksilverföreningar samt bromerad difenylteter. Området består i dag till stora delar av naturmark. Vid en exploatering, där andelen hårdgjord yta ökar jämfört med nuläget, uppstår ett stort behov av fördröjning och rening av dagvatten innan det lämnar planområdet. Exakt ytbehov och läge för fördröjningsdammar måste utredas i kommande detaljplaner. En översiktlig beräkning visar på ett ytbehov av totalt cirka 18 000 m<sup>2</sup> fördröjningsdammar med ett antaget djup om 0,5 meter.

## Risker och störningar

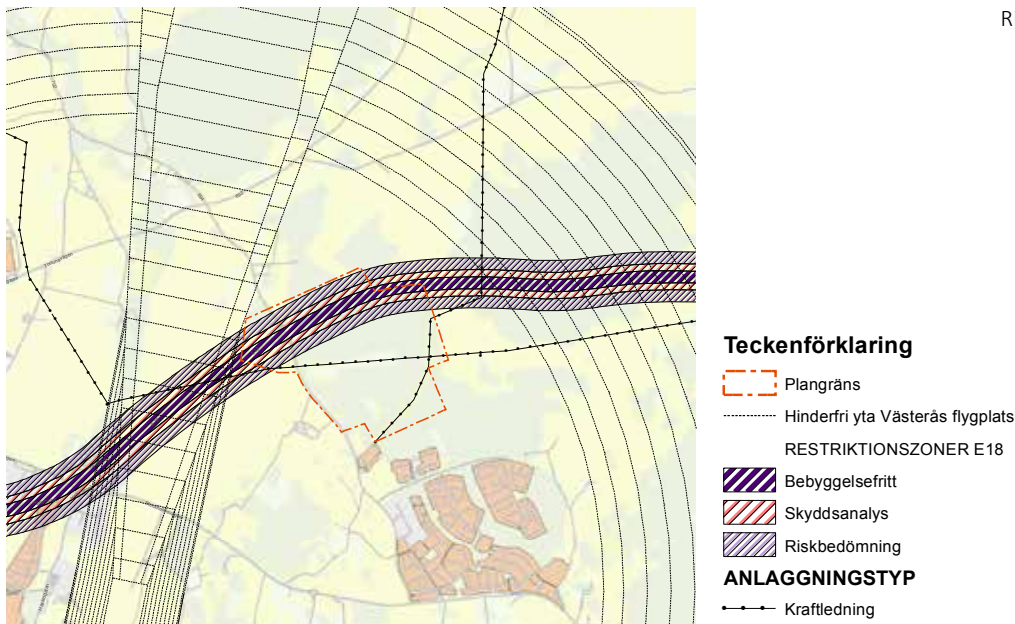
Fördjupningen av översiktsplanen visar hur kommunen avser att hantera och prioritera de allmänna intressena inom planområdet. Dessutom har ett antal "nyckelfrågor" utkristalliserats som har stor påverkan på planens utformning.

### BULLER

Stora delar av planområdet är idag påverkat av buller som inverkar på möjligheten till framtida markanvändning. Den största källan är trafikbuller, främst från E18 men även från väg 694. Väg 694 trafikeras av cirka 3000 fordon/ÅDT (mätår 2016). Andelen tung trafik uppgår till 17 procent. E18 trafikeras av 22500 fordon/ÅDT (mätår 2015) och där andelen tung trafik uppgår till 11 procent. Även Västerås flygplats och dess bullerzon inverkar till viss del på området och en framtida markanvändning.

Gällande riktvärden för buller från trafik, järnväg, flyg och verksamheter ska följas.





## RISKER

Västerås flygplats innebär begränsningar i användandet av omgivande mark och luftrum genom restriktioner inom inflygningszonen samt den hinderfria ytan kring Västerås flygplats.

E18 utgör primärväg för transporter av farligt gods till och genom Västerås. Utefter farligt godsled finns restriktioner om ny bebyggelse. Utefter E18 ska ett skyddsavstånd om 100 meter från väg till byggnader hållas. Finns det önskemål om att uppföra byggnad närmare än 100 meter till E18 ska skyddsanalys upprättas som redovisar om det är möjligt samt vilka skyddsåtgärder som krävs för respektive byggnad. Inga byggnader tillåts närmare än 40 meter till E18.

NY BEBYGGELSE				
Gatutyp	Bebyggelsefritt	Skyddsanalys	Skyddsavstånd	Riskbedömning
E18	0-40 m	40-100 m	100 m	100-200 m

*Källa: Riktlinjer för skyddsanalys avseende olycksrisker, Dnr 2009/372-MBR-191*

Restriktionszoner vid farligt godsled, E18.

Det finns inga kända riskobjekt inom eller i direkt anslutning till planområdet. Framkörningstid ska inte överstiga 8 minuter. Brandthovda brandstation är lokaliserad cirka 3 kilometer från planområdet varför fastställd framkörningstid bedöms hållas. Ett industri-/verksamhetsområde kräver utbyggnad av ett konventionellt brandvattensystem med flödeskrav på upp till 2400l/min. Verksamhetsbyggnader, speciellt typen med hög brandbelastning, förses ofta med sprinklersystem. Anslutningsledningar behöver därför dimensioneras för att klara aktuellt minimiflöde vid samtidigt nyttjande av både sprinklersystem och brandspostnät alternativt att respektive fastighet som förser byggnader med sprinklersystem också anlägger en sprinklertank. Stora fastigheter kan föranleda att fastighetsägaren behöver komplettera med brandpost inom fastigheten för att avstånd om 150 meter från byggnad ska hållas.

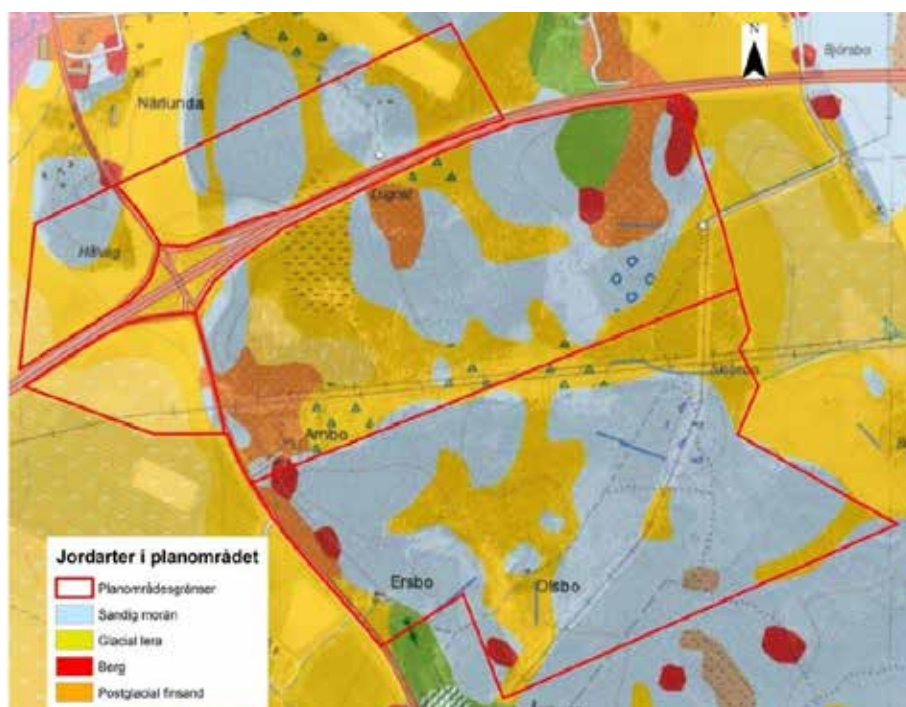
## ELEKTROMAGNETISKA FÄLT

Området genomkorsas av två kraftledningar om 70 kV och 10 kV. Vattenfall har önskemål om att spänningshöja ledning om 70 kV till 145 kV. De båda kraftledningarna kommer på sikt behöva markförläggas alternativt ledas om till följd av planerat verksamhetsområde samt järnväg. Runt kraftledningar uppstår elektromagnetiska fält. Magnetfältet avtar med avståndet från källan. Försiktighetsprincipen ska tillämpas vid planering.

## FÖRORENAD MARK

Det finns inga kända föroreningar inom planområdet. En äldre byggtipp, innehållandes bygg- och schaktmassor, finns strax söder om planområdet.

Jordarter inom planområdet (Sweco).



## Geologi

Det har inte gjorts någon geoteknisk utredning i området. SGUs (Sveriges geologiska undersökning) kartor visar att jorden inom planområdet huvudsakligen består av sandig morän som genomkorsas av stråk med lera, i vissa fall lera med en blockrik yta. Mindre partier med berg och sand finns utefter östra sidan av Tyrgatan (väg 694). Jordtäcketets mäktighet bedöms variera mellan 1-10 meter, där mäktigheten är som störst utefter Tyrgatan och E18. Området underlagras av kvarts-fältspatik sedimentär bergart. Befintligt kunskapsunderlag indikerar inte att det föreligger risk för att ras, skred eller erosion ska uppkomma. Inför exploatering måste en geoteknisk markundersökning utföras.

Fyllnadsmassor finns söder om planområdet och norr om bostadsområdet utefter Disas väg.



# Bilagor

- Bilaga 1:** Miljökonsekvensbeskrivning avfart Irsta FÖP 70, Tyréns.
- Bilaga 2:** Landskaps- och kulturmiljöanalys, Tyréns, 2018-10-24
- Bilaga 3:** Naturvärdesinventering avfart Irsta, Calluna, 2017-07-03.
- Bilaga 4:** Dagvattenutredning till fördjupad översiktsplan för avfart Irsta, Sweco, 2017-10-10.
- Bilaga 5:** Trafikutredning avfart Irsta, WSP, 2017-10-23.
- Bilaga 6:** PM – översiktlig höjdsättning av Tyrgatan, WSP, 2017-11-16.
- Bilaga 7:** Inventering av groddjur i Irsta 2018, Turgor Henrik Dahl AB, 2018-05-30.
- Bilaga 8:** Inventering fladdermöss vid Irsta i Västerås kommun 2018, Calluna, 2018-11-21
- Bilaga 9** Arkeologisk utredning etapp1, Avfart Irsta, Anundshögsmotet vid E18, fastighet Badelunda-Tibble 3:15, Badelunda socken, Västerås kommun, Stiftelsen kulturmiljövård, Lst dnr 431-6297-17



AVDELNINGEN FÖR SAMHÄLLSBYGGNAD  
Planering och boende  
Victor Zakrisson  
Telefon 010-224 92 35  
victor.zakrisson@lansstyrelsen.se

Västerås kommun  
Stadsbyggnadsförvaltningen

## FÖP Avfart Irsta, FÖP 70, Västerås kommun

Förslag till fördjupad översiktsplan för Avfart Irsta (FÖP 70) 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 2 maj 2018 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 17 juni till 13 september 2019.

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

Länsstyrelsen anser att FÖP 70 väl beskriver värden, konsekvenser och hänsynstaganden som krävs. De beskrivna åtgärderna för att minska påverkan på riksintresse för kulturmiljövården tyder på en hög ambitionsnivå. Att frågan om ökningen av tung trafik förbi Anundshög på väg 694 kan få en lösning ses som en

positiv utveckling. Det är av vikt att frågorna följer med och utreds vidare i detaljplaneskedet för att säkerställa att riksintresset tillgodoses.

För att inte påverka riksintresset negativt anser Länsstyrelsen att det inte är tillräckligt att ”minska insynen” som nämns på flertalet platser i planhandlingarna, utan skogsridån bör dölja byggnaderna. Länsstyrelsen anser att öppningar i ridån bör hållas så små som möjligt. Ridån kan förlängas i både den östra och västra delen av planområdet. Länsstyrelsen ser positivt på att återplantering kommer göras efter avverkningen till följd av granbarkborreangrepp.

Länsstyrelsen är positiv till att olika byggnadsvolymer studerats och ligger till grund för efterföljande planering. För att inte påverka riksintresset negativt anser Länsstyrelsen att det är nödvändigt att riktlinjer följs upp i efterföljande detaljplaner samt att kunskapsunderlaget kring landskapsbilden, inte minst från Badelundaåsen, fördjupas för att visa eventuell påverkan på riksintresset.

Länsstyrelsen vill vidare framföra, angående reklamanordningar och skyltpelare, att dessa inte ska tillåtas inom området för skog/ridå och ut mot det öppna odlingslandskapet då dessa skulle störa kulturmiljön och landskapsbilden.

#### Infrastruktur

Länsstyrelsen har inga kvarvarande synpunkter. I samrådsredogörelsen framgår att bebyggelsefritt avstånd till E18 kommer vara längre än 50 meter, men att kommunen har egna riktlinjer som tagits fram av MBRF att hålla sig till. Länsstyrelsen vill påpeka, precis som Trafikverket i samrådsskedet, att för E18 förbi planområdet gäller ett bebyggelsefritt avstånd om 50 meter genom beslut av 47 § väglagen.

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

Länsstyrelsen har inga ytterligare kommentarer sedan samrådsskedet. Det är positivt att översiktsplanen tar ett helhetsgrepp till frågan och den bör följas upp under efterföljande planering för att säkerställa att MKN följs.

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

Frågan berörs inte av FÖP 70.

#### **Samordning av mark- och vattenområden som angår två eller fler kommuner**

Länsstyrelsen har inga kvarvarande synpunkter under rubriken.

#### **Bebyggelse eller byggnadsverk blir olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet**

Länsstyrelsen anser att kommunen bemött de synpunkter som tagits upp av Länsstyrelsen under samrådet på ett tillfredställande sätt. Lösningarna innefattar bl.a. hantering av befintlig bostadsbebyggelse samt väghållarskap för delar av väg 694.

## Synpunkter kring nytillkommen information i planhandlingarna

Natur (artskydd)

### *Groddjur*

Länsstyrelsen ser, med det underlag som finns att tillgå idag, att utformningen av planområdet inte kommer att påverka artskyddet kring groddjur.

### *Fladdermöss*

Länsstyrelsen vill upplysa om att exploateringen inte får störa fladdermöss. Hur kommunen går tillväga med efterföljande skeden kan vara avgörande om en artskyddsdispens kommer att krävas eller ej. Det är av vikt att efterföljande planering inkluderar fladdermusfrågan, samt att frågan tas med vid ett eventuellt genomförande av planen.

### MKB

Länsstyrelsen vill upplysa om att MKB för FÖP 70 kan komma att behöva kompletteras för efterföljande detaljplaner, vilket uppmärksammades i undersökningsyttrandet kring detaljplan för Avfart Irsta, del av Badelunda-Tibble m.fl.. En av frågorna som är avgörande för detta är vilken typ av verksamheter som kommunen planerar tillåta i planområdet, se vidare i Miljöbedömningsförordningen (2017:966) samt dess bilaga.

I detta ärende där länsråd Ulrica Gradin varit beslutande har funktionsledare Victor Zakrisson varit föredragande. I den slutliga handläggningen har även chef samhällsbyggnadsavdelningen Mats Eriksson, miljöskyddshandläggare Mikael Wulff, naturvårdshandläggare Inga-Lill Nyberg, antikvarie Ulla Bergquist, deltagit.

### **Bifogas**

Inkomna yttranden från:

Försvarsmakten

Trafikverket

Strålsäkerhetsmyndigheten

Statens geotekniska institut

Svenska kraftnät

Post- och telestyrelsen



VÄSTERÅS STAD

Stadsbyggnadsförvaltningen  
Kontaktcenter 021-39 00 00