



VÄSTERÅS STAD

)

## GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Datum  
2023-11-21

Diariernr  
BN 2018/00336

1 (14)

Byggnadsnämnden DP 1943

Kopia till  
Länsstyrelsen  
Teknik- och fastighetsförvaltningen  
Sökande

# Detaljplan Dp 1943 för Irsta-Olsta 2:13 med flera, Irsta, Västerås GRANSKNINGSUTLÅTANDE

## Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en ny samlad bebyggelse på Västerås landsbygd som anpassas till platsens förutsättningar och som tar hänsyn till områdets och omgivningens natur- och kulturvärden.

## Hur granskningen har bedrivits

Planen har varit utställd för granskning från 12 juni till 2 juli 2023. Information om granskningen skickades till berörda remissinstanser, myndigheter och sakägare/privatpersoner. Granskningshandlingarna har funnits tillgängliga på kommunens hemsida, i stadshuset och på stadsbiblioteket.

## Sammanfattning

### INKOMNA SYNPUNKTER

Under granskningstiden skickades 20 yttranden till Byggnadsnämnden. 6 av de inskickade yttrandena innehöll inga synpunkter på planförslaget.

De synpunkter som inkommit rör i huvudsak platsens lämplighet för bostadsbebyggelse i ljuset av att både kollektivtrafik och goda möjligheter till gång- och cykeltrafik till och från området kommer att saknas. Det har också inkommit några synpunkter om utformningen av vissa enskilda planbestämmelser, främst ur bullersynpunkt och ur ett kulturmiljöperspektiv.

### FÖRÄNDRINGAR

Efter granskningen har planförslaget förändrats i några delar. Utfarten mot väg 543 har justerats för att uppnå god sikt. En del av bostadsmarken har belagts med en bestämmelse som ska säkerställa bullerskyddade uteplatser. Bestämmelser om fastighetsstorlek och exploateringsgrad har justerats. I nordväst har ett område bytt användning från "bostäder" till "odling – traktorväg" för att bättre motsvara dagens användning. Utöver detta har mindre ändringar gjorts.

## Inkomna synpunkter

Nedan redovisas synpunkter som inkommit under granskningstiden samt stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer.

Med anledning av dataskyddsförordningen (GDPR) redovisas inkomna synpunkter från privatpersoner utan namn eller andra personuppgifter. Yttranden från privatpersoner redovisas med numret som de fått i stadens ärendehanteringssystem.

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

- VafabMiljö Kommunalförbund
- Försvarsmakten
- Svenska Kraftnät
- Vattenfall Eldistribution AB
- Polismyndigheten
- Kulturnämnden

Nedan presenteras alla synpunkter som lämnades på granskningshandlingen.

1.	Länsstyrelsen Västmanlands län .....	2
2.	Kollektivtrafikförvaltningen Region Västmanland .....	4
3.	Lantmäterimyndigheten .....	4
4.	Miljö- och konsumentnämnden .....	6
5.	mälarenergi.....	6
6.	naturskyddsföreningen i Västerås .....	7
7.	Postnord sverige AB.....	7
8.	Trafikverket.....	8
9.	Västerås allmänna villaförening .....	9
10.	Privatperson 950.....	10
11.	privatperson 990.....	11
12.	privatperson 1030.....	11
13.	privatperson 1040.....	12
14.	privatperson 1050.....	12

### 1. LÄNSSTYRELSEN VÄSTMANLANDS LÄN

#### ”Länsstyrelsens ingripandegrunder enligt 11 kap 10 § PBL

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att ett antagande av planändringen inte kommer att prövas.

#### Råd enligt 2 kap. PBL

##### Hälsa och säkerhet

##### *Trafikbuller*

Av bullerutredningen framgår att de två bostadshus som ligger närmast vägen till största delen exponeras för 50-55 dBA ekvivalent ljudnivå och 70-75 dBA maximal

ljudnivå. Enligt förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader bör ljudnivån vid en uteplats inte överskrida 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå.

Länsstyrelsen anser att placering av uteplatser bör regleras i en planbestämmelse. Länsstyrelsen överlåter till kommunen att utforma bestämmelsen på lämpligt sätt så att ljudnivån på uteplatserna uppfyller 3 § punkt 2 i förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader. En tänkbar formulering är till exempel "Uteplats ska anordnas så att ekvivalent ljudnivå är högst 50 dBA och maximal ljudnivå högst 70 dBA."

Kommunen bör fastställa i detaljplanen skyddsåtgärder för att motverka störningar från omgivningen (4 kap 12 § 2 punkten PBL). Det kan exempelvis gälla bullerskärmar eller skyddszoner.

#### Riksintresse kulturmiljövård

Ingen erinran. Länsstyrelsen vill dock upplysa om att kumulativa effekter succesivt kan uppstå med nya etableringar inom riksintresset. Det pågår också en revidering av riksintresset Irsta (U31).

#### Kulturmiljö

Planområdet är till största del obebyggt och har utgjorts av skog och betesmark, och delar som åker. Planområdet ligger inom utpekad kulturmiljöhänsynsområde Irsta-Springsta och inom riksintresse för kulturmiljövården, Irsta (U31).

Med hänvisning till områdets kulturhistoriska värden, och fornlämningar som utgör riksintresset, är det viktigt att den nya bebyggelsen anpassas till den omgivande miljön och utgår från traditionellt bebyggelsemönster och den bebyggelsestruktur som finns i området. Det är viktigt att bostadsområdet får en landsbygdskaraktär. Bebyggelse så som parhus och flerbostadshus bör undvikas då dessa byggnadstyper inte är hemmahörande i denna miljö. Länsstyrelsen ser också att genom att fastighetsstorlek minskats mellan samråd och granskning riskerar exploateringsgraden att bli högre och planområdet risker att få en tätare bebyggelsestruktur.

Det är positivt att takform, takfärg, fasadmaterial, fasadfärg och fasadkulör regleras i plankartan. Det bör i plankartan förtydligas att slamfärg ska användas, vilket stod i plankartan för samrådet. Det bör också framgå i plankartan vilket material taktäckningen ska bestå av, vilket även det framgick i samrådshandlingarna. I plankartan nämns bestämmelsen h 3: Högsta höjd på mur är 50 centimeter. Det bör klargöras i plankarta och planbeskrivning (se sid 5) att det gäller fristående mur och bör stå under Markens anordnande och vegetation. För att anpassas till traditionellt bebyggelsemönster och struktur bör det förtydligas vad som bör gälla för att avgränsa en tomt eller ta bort bestämmelsen i plankartan. Länsstyrelsen ser att ytterligare bestämmelser i detaljplanen gällande skala, placering och gestaltning för att anpassa bebyggelsen till planområdet behövs.

#### Klimat

Klimatenheten står fast vid sitt samrådsyttrande, och menar fortfarande att planförslaget inte förenligt med översiktsplanens strategier "Enkelt att gå och cykla" samt "Kollektivtrafiknätet som ryggrad".

#### Natur

Kommunen skriver i samrådsredogörelsen att Länsstyrelsen meddelat att bortschaktning av nio meter De Geermorän inte innebär påtaglig skada på riksintresset för naturvård. Länsstyrelsen vill att det framgår att denna bedömning grundar sig på ett yttrande från SGU och inte från Länsstyrelsen. Detta yttrande saknas i ärendet och behöver bifogas då det utgör en del av bedömningsmaterialet i ärendet. Länsstyrelsen har inte någon egen geologisk kompetens och vi grundar vår bedömning på SGU's bedömning.

**Kommentar:** Detaljplanen har kompletterats med en bestämmelse om bullerskyddade uteplatser där det är nödvändigt. Angående de kulturhistoriska värdena i området har detaljplanen behövt balansera mellan en låg exploatering som är starkt anpassad efter kulturmiljön, och en högre exploatering som är mer resurseffektiv när obebyggd mark ska tas i anspråk. Det planförslag som nu presenteras är en avvägning mellan de ytterligheterna. Reglering av taktäckningsmaterial görs delvis, men inte för de svarta taken. Plankartans bestämmelse om fasadfärg har också preciserats till slamfärg.

Flera av översiktsplanens strategier har blivit svårare att följa på grund av omläggningar av kollektivtrafiken och svårigheterna att kunna ordna en gång- och cykelväg till Irsta. Planförslaget är dock fortfarande förenligt med översiktsplanens strategier "bostäder för alla" och "livskraftig landsbygd med starka serviceorter", vilka har fått väga tyngst i det här fallet.

Planhandlingarna har kompletterats med SGU:s yttrande avseende De Geermoränen.

## 2. KOLLEKTIVTRAFIKFÖRVALTNINGEN REGION VÄSTMANLAND

"Kollektivtrafikförvaltningen har yttrat sig redan i samrådsskedet. Däremot tycker vi att det är synd att det inte finns möjligheter att ordna gång- och cykelväganslutning till området och att bilar kommer vara huvudsakligt transportmedel till boendena."

**Kommentar:** Stadsbyggnadsförvaltningen håller med om att en gång- och cykelanslutning till Irsta hade varit önskvärd.

## 3. LANTMÄTERIMYNDIGHETEN

Vid genomgång av detaljplanens granskningshandlingar, daterade 2023-05-04, har följande noterats.

### Delar av planen som bör förbättras

Plankarta med bestämmelser

Planområdesgränsen bör flyttas till fastighetsgränsen mellan Irsta-Olsta 2:13 och Irsta-Olsta s:1 för att undvika att det blir en långsmal remsa kvar av Irsta-Olsta 2:13 när framtida fastighetsbildning sker. En sådan remsa skulle kunna medföra en olämplig utformning av fastigheten.

Då vägarna i detaljplanen inte är kvartersgator rekommenderar Lantmäterimyndigheten att dessa planläggs som allmän plats med enskilt huvudmannaskap.

Enligt uppgift i plankartan är grundkartan 1,5–2 år gammal, den bör uppdateras inför antagande. Symbolen för träd saknas i teckenförklaringen för grundkartan.

#### Planbeskrivning

Enligt planbeskrivningen (s. 7) kommer två befintliga fastigheter att anslutas till planområdets angöring av väg för att minska antalet direktutfarer till väg 543. Enligt plankartan är marken för Irsta-Olsta 2:10s utfart dock planlagd som kvartersmark för bostadsändamål utan utfartsförbud mot den allmänna vägen vilket betyder att utfarten kan vara kvar och nyttjas i sitt nuvarande läge.

Enligt planbeskrivningen (s. 8) har plats för miljöbod reserverats i detaljplanens norra del och reglerats med planbestämmelse g1 om markreservat för gemensamhetsanläggning. Samma bestämmelse (g1) har även använts för vägarnas markreservat utan precisering, det är endast angivet "Markreservat för gemensamhetsanläggning". Enligt Boverkets allmänna råd om redovisning av reglering i detaljplan kan reglering med flera olika bestämmelser om markreservat för gemensamhetsanläggningar i samma detaljplan redovisas genom att beteckningen indexeras med en nedsänkt siffra. Indexering bör ske för att visa detaljplanens intentioner och vad marken ska nyttjas till.

I planbeskrivningen (s. 10–11) anges vem som ansvarar för ansökan om förrättning respektive information om ersättningsfrågor för olika förrättningsåtgärder som kan bli aktuella, dock saknas denna information gällande de ändringar/upphävanden av servitut som kan bli aktuella. Även detaljplanens konsekvenser för rättighetshavarna till de berörda servituten saknas i planbeskrivningen.

Det saknas information i planbeskrivningen om vilken fastighetsbildning som kan ske med tvång liksom konsekvenserna planen medför i form av intrång, krav eller möjlighet att lösa in eller avstå mark och principerna för ersättning kopplat till detta.

En tydlig fastighetskonsekvensbeskrivning saknas. Det är viktigt att alla som berörs av en detaljplan kan förstå planens konsekvenser för den egna fastigheten. I det aktuella planförslaget finns beskrivningar i texten om de flesta åtgärder, men plangenomförandet och dess konsekvenser behöver beskrivas på ett samlat sätt där respektive fastighetsägare kan förstå vad detaljplanens genomförande innebär för den aktuella fastigheten.

Uppgift om vem som bekostar flytt av Skanovas ledningar synes saknas bland de tekniska frågorna.

#### Övrigt

Mark som avser servitutsväg för jordbrukstransporter är planlagd som kvartersmark för bostadsändamål vilket torde vara planstridigt.

Teknisk granskning av plankartan har lämnats i separat handling. Redaktionella synpunkter på planförslaget har lämnats direkt till planhandläggaren.

Lantmäterimyndigheten har, med beaktande av ovanstående, inget övrigt att erinra.

**Kommentar:** Att flytta plangränsen i det här sena skedet i den omfattningen skulle innebära ett alldeles för stort utredningsarbete för att det ska vara motiverat. Då är det sannolikt en bättre lösning, trots allt, att det får bildas en långsmal remsa av Irsta-Olsta 2:13.

Grundkartan har uppdaterats inför antagandet av detaljplanen.

Till den befintliga utfarten från Irsta-Olsta 2:10. Eftersom utfarten redan finns idag och har fungerat i väldigt många år är det inte motiverat att gå fram med så skarpa regleringar som ett utfartsförbud. Ett sådant kan heller inte placeras i plangräns utan skulle kräva att planområdet utvidgades för att också omfatta delar av den statliga vägen.

Bestämmelserna om gemensamhetsanläggningar har delats upp i två varianter för att tydliggöra intentionerna med detaljplanen.

Genomförandebeskrivningen har kompletterats med information om vem som bekostar flytten av Skanovas ledningar, liksom konsekvenserna för de olika rättighetshavarna av planens genomförande.

#### 4. MILJÖ- OCH KONSUMENTNÄMNDEN

”En bullerutredning har gjorts. Beräknade värden för trafikbuller bör redovisas tydligare i planbeskrivningen. Kartor från bullerrapporten som visar bullerutbredning för ekvivalent och maximal ljudnivå och där också byggnadsförslaget är inlagd bör finnas med i planbeskrivningen för att tydligare illustrera att riktvärdena klaras.”

**Kommentar:** Planbeskrivningen har kompletterats med material som ska illustrera bullervärdena bättre.

#### 5. MÄLARENERGI

”ME Värme:  
Inget att erinra

ME Vatten AB:  
Dagvatten:  
Det bör framgå i planbeskrivningen att området inte kommer ingå i kommunalt verksamhetsområde för dagvatten.

VA-ledningar:  
Det bör framgå i planbeskrivningen att området inte kommer ingå i kommunalt verksamhetsområde för dagvatten.

Fibra AB:  
All byggnation kan anslutas till fibernätet.

ME Elnät AB:  
Mälarenergi Elnät har inget att erinra då detaljplanen är utanför vårt koncessionsområde.”

**Kommentar:** Planbeskrivningen har kompletterats med information om verksamhetsområde för dagvatten.

## 6. NATURSKYDDSFÖRENINGEN I VÄSTERÅS

”Naturskyddsföreningen anser att ur ett ekologiskt och socialt perspektiv på hållbarhet bör Västerås stad se till att det nya planerade området har en bra och säker kommunikationsväg med serviceorten Irsta. Det förefaller som absurt och inte alls passande med målen i Västerås översiktsplan 2026 (”Starka serviceorter”, ”Enkelt att gå och cykla” och ”Kollektivtrafiken som ryggrad”) att låta ett helt bostadsområde bli beroende av bilar för att lämna barn på skolan eller för att åka någonstans. Naturskyddsföreningen anser att vägen mellan serviceorten Irsta och det planerade bostadsområdet Irsta-Olsta måste göras säker för både gående och cyklister att färdas. Vi anser att detta bör kunna finansieras på något sätt. Dessutom bör man försöka styra kollektivtrafiken att åka genom Irsta-Olsta, exempelvis mot och från Gäddeholm.”

**Kommentar:** Stadsbyggnadsförvaltningen håller med om att det, allt annat lika, vore bättre att ha kollektivtrafik till planområdet liksom en gång- och cykelväg till Irsta. Tyvärr har det inte varit möjligt att ordna någonting av detta, vilket gör att valet står mellan att planlägga området för bostäder enligt nuvarande förslag och att inte göra det. I det valet finner stadsbyggnadsförvaltningen att konsekvenserna av att det tillkommer fler bostäder på landsbygden, och dessutom på naturmark av lägre ekologiskt värde, väger tyngre. Planförslaget är förenligt med strategierna ”bostäder för alla” och ”livskraftig landsbygd med starka serviceorter”.

## 7. POSTNORD SVERIGE AB

”PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är PostNord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar PostNord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor och radhus placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

Kontakta PostNord i god tid på utdelningsförbättringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation.

En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.”

**Kommentar:** Synpunkten noteras och vidarebefordras till markägaren.

## 8. TRAFIKVERKET

### ”Anslutning

Trafikverket framhöll i samrådsyttrandet att läget för tänkt anslutning inte kommer att godkännas. Trafikverket har återigen varit på platsbesök och kan fortsatt konstatera att detaljplanens tänkta anslutning inte är optimal. Trafikverket anser att kommunen behöver flytta anslutningen cirka 15 meter söder för att siktkraven enligt VGU ska uppfyllas. Genom att flytta anslutningen 15 meter söder optimeras siktsträckorna både åt vänster och framförallt åt höger. Befintlig anslutning som idag betjänar fastigheterna VÄSTERÅS IRSTA-OLSTA 2:10 och 1:13 bör grävas bort och samordnas med den nya anslutningen. För att säkerställa att befintlig anslutning stängs kan bestämmelsen NATUR placeras över befintlig anslutning på plankartan.

### Avstånd till väg

Trafikverket anser att det byggnadsfria avståndet (enligt 47 § väglagen) ska beaktas för den allmänna vägen och att nya byggnader därför ska placeras minst 12 meter från vägområdet till väg 543. På fastigheten VÄSTERÅS IRSTA-OLSTA 2:10 planläggs en remsa närmast väg 543 med prickmark. Trafikverket anser att prickmarken bör breddas så att det byggnadsfria avståndet på 12 meter säkerställs.

### Dagvatten

En dagvattenutredning har tagits fram där kommunen beräknar dagvattnet utifrån ett 10- och 20-årsregn. Norra delen av planområdet avvattnas till markavttningsföretaget och den statliga vägen 543. Trafikverkets diken och trummor utmed statlig väg är generellt dimensionerade för 50-årsflöden, samt för att avleda vatten från vägkroppen liksom ytvatten från omgivningen. När ytor hårdgörs avleds mer vatten och ytvattnet kommer snabbare till diken och trummor. Därför vill Trafikverket uppmärksamma att åtgärder ska vidtas inom planområdet så att utflödet mot Trafikverkets trumma och diken inte ökar när området är utbyggt, varken mängd eller hastighetsmässigt. Utredningen behöver kompletteras med uträkningar som tar höjd för 50-årsflöden och redovisa fördröjningsåtgärder som är dimensionerade att hantera dessa flöden. Fördröjning ska således dimensioneras för att omhänderta skillnaden mellan utflödet innan respektive efter utbyggnad. Trafikverket vill framhålla vikten av att säkerställa att valda lösningar gällande hantering av dagvatten inte innebär påverkan på den statliga infrastrukturen.

### Gång, cykel och kollektivtrafik

Trafikverket vill förmedla att lokalisering av bostäder är ett viktigt verktyg för att skapa ett hållbart samhälle. Trafikverket kan konstatera att förutsättningarna för kollektivtrafik, gång- och cykelväg samt skolskjuts har försämrats sedan samrådet. Det gör att planområdet till stor del kommer att bli bilberoende vilket går emot strategierna Enkelt att gå och cykla och Kollektivtrafiken som ryggrad i kommunens översiktsplan.

Enligt kommunen kommer planförslaget leda till att fler människor rör sig längs väg 543. Trafikverket vill återigen informera om att det är vanligt med önskemål om standardhöjning av vägar när nya bostadsområden byggs utmed vägar som denna. Trafikverket vill uppmärksamma att utrymmet för sådana åtgärder är mycket begränsade och ska prioriteras mot åtgärder längs övriga riks- och länsvägar i länet. Detta gäller även gång- och cykelväg.



**Trafikbuller**

En trafikbullerutredning har tagits fram till granskningen. Trafikverket noterar att bullernivåer för uteplats vid fastigheten VÄSTERÅS IRSTA-OLSTA 2:10 överskrider riktvärden. Reglering för att säkerställa bullerskyddad uteplats bör därför ses över.”

**Kommentar:** Planförslaget har nu justerats med en ny plats för anslutning till väg 543 som uppfyller siktkraven enligt VGU. Prickmarken på fastigheten Irsta-Olsta 2:10 har breddats för att motsvara det byggnadsfria avståndet på 12 meter.

De dagvattenåtgärder som föreslås i den framtagna dagvattenutredningen utgörs av diken med en kapacitet som är mellan fyra och fem gånger större än vad som krävs för att fördröja ett 10-årsregn inom område A som avvattnas till bland annat Trafikverkets diken. Dessutom kan man vänta sig att område A minskar något i jämförelse med dagsläget, när planområdet har höjdsatts enligt utredningen. Det framgår också i dagvattenutredningen vid vilken nivå utloppen från diken behöver strypas för att inte öka flödena nedströms. Stadsbyggnadsförvaltningens samlade bedömning är att dagvattenfrågan får anses vara tillräckligt utredd i det här skedet.

Planområdet kommer sannolikt att bli mycket bilberoende, precis som Trafikverket nämner. I det här fallet har dock möjligheterna att tillskapa ett ganska stort antal bostäder på landsbygden vägt tyngre. Planförslaget är fortfarande förenligt med översiktsplanens strategier ”bostäder för alla” och ”livskraftig landsbygd med starka serviceorter”.

En bestämmelse för bullerskyddade uteplatser har adderats till detaljplanen.

**9. VÄSTERÅS ALLMÄNNA VILLAFÖRENING**

”Fortsättningsvis förkortas Västerås Allmänna Villaförening enbart som VAV.

VAV ser fortsatt mycket positivt på att det tillskapas en plan för villor och parhus, men som även ger utrymme för flerbostadshus. Det är i dag brist på tomter för villabyggnad så varje tillskott är välkommet. Det utvalda området strider inte heller mot förbudet att bygga på åkermark.

Även om VAV vet att det inte ligger inom Byggnadsnämndens ansvarsområde ser VAV det som bekymmersamt att det inte finns och inte ser ut att tillkomma kollektivtrafik till området. Vår förhoppning är att det inom en inte alltför avlägsen framtid, när möjligen fler områden i denna del av kommunen får fler naturnära områden med bostäder, åter skapas en ny bussförbindelse.

Avsaknaden av gång/cykelbana till Irsta är också en allvarlig brist, som det inte finns något förslag till åtgärd för att avhjälpa i granskningsunderlaget. Det leder till större behov av bilar, i många fall två per barnfamilj, och ökad trafik på väg 543.”

**Kommentar:** Stadsbyggnadsförvaltningen håller med om att det vore önskvärt att området i framtiden kan försörjas med kollektivtrafik, särskilt om befolkningen i närområdet fortsätter att växa. I framtiden vore det också önskvärt att en gång- och cykelväg kan byggas ut, om det då finns en fungerande investerings- och driftslösning.

## 10. PRIVATPERSON 950

### ”1) Tillgänglighetsfråga;

I underlaget för granskningen framgår det att vägsträckningen till vår fastighet ska sammankopplas med den planerade sträckningen för det nya bostadsområdet redan vid den första raksträckan av den grusväg som nu nyttjas för utfart, justerat sedan tidigare förslag. Vi ställer oss positiva till att byggherren gör denna anslutning och att den nya utfarten till landsvägen kan ske på en gemensam väg. Men eftersom vi i förvaltningens utlåtande kan se att byggnationerna kan pågå i mer än tio år (svar på tidplan Dp1943) så behöver den nya vägen färdigställas innan den nuvarande grusvägen stängs ner för att få framkomligheten att fungera acceptabelt. Vi kan ändå nyttja den gemensamma utfarten under byggnationstiden då våra grannar intill landsvägen får en tillfart byggd för sig till gemensam utfart. Vid tiden för avstängning av grusvägen behöver detta ske i samråd med fastighetsägaren eftersom vi har servitut på vägen. Det är självklart viktigt att minimera antalet utfarter ur säkerhetssynpunkt vilket vi har full förståelse för och också ställer oss positiva till.

### 2) Trafiksäkerhetsfråga;

Vi vill påpeka att det planerade bostadsområdet är av den art att många barnfamiljer kommer att flytta in, 30-40 nya hushåll. Uppskattningsvis kan man då bedöma att lågt räknat omkring ett 50-tal barn kommer att bo i området. Då det i förvaltningens eget underlag som ligger till grund för granskningen konstateras att ingen kollektivtrafik kommer att dras fram till området, inte heller någon skolskjuts kommer att kunna erbjudas och därutöver framgår att ingen gång- eller cykelbana kommer att anslutas in till Irsta där skola och där kollektivtrafik finns. Det är ett avstånd på knappt 2 km. och det behöver lyftas att den landsväg som går från bostadsområdet och in till skola och Irstamacken är en hårt belastad väg redan nu där hastighetsgränser inte sällan överträds. Vägen är mycket farlig för cykel- och gångtrafikanter, vilket flera i föregående yttrande om byggplanerna också bekräftat, därutöver kommer biltrafiken såklart ytterligare att öka med ett stort antal då man måste ta sig ut i egen bil uppskattningsvis en ökning av minst 75 nytillkomna bilar per dag. I Västerås stads policy och i handlingsplanen för trafiksäkerhet 2020-2023 kring byggplaner lyftes att alla barn ska ha möjlighet till en trygg skolväg. Den landsväg som man behöver ta sig fram på för att nå skola och kollektivtrafik är allt annat än säker och trygg utan erbjuder en stor risk för olycksfall. Man kommer utsätta ett omfattande antal barn för stora risker om de behöver ta sig fram på egen hand på denna väg. Det kommer att förutsätta skjuts med bil av föräldrar för att de ska kunna ta sig fram säkert, vilket minskar möjligheterna för självständighet och rörelse samt ökar trafiken vid skolan. Därvidlag har inte förslaget till detaljplanen prioriterat barnrättsperspektivet. Vi vill att detta tas under beaktande vid beredning av ärendet och lyfts i samband med beslut. Detta är inget egenintresse för oss utan ett allmänintresse kopplat till trafiksäkerhets-, hållbarhets- och barnrättsfrågor i samhällsplaneringen.”

**Kommentar:** Synpunkten om tillgänglighet vidarebefordras till exploitören.

Angående trafiksäkerhets- och barnperspektivet så håller stadsbyggnadsförvaltningen med om att planförslaget inte är optimalt ur alla aspekter. Området kommer att bli bilberoende, och belastningen på väg 543 kommer att bli högre än idag. Samtidigt innebär planförslaget också fördelar för de

barn som kommer att bo i området, med god tillgång till naturytor och egna trädgårdar för rekreation, till exempel. Den sammantagna bedömningen från stadsbyggnadsförvaltningens sida är att fördelarna med planförslaget överväger nackdelarna.

#### 11. PRIVATPERSON 990

”Hur kommer det sig att skyddsavståndet till fornlämningarna plötsligt kan justeras så de bättre anpassas till den tänkta/planerade detaljplanen?

I så fall får kulturen flytta på sig?

Jag kan notera att i stort sett samtliga invändningar och kommentarer har hanterats till fastighetsägarens, tillika exploatörens, favör. Jag har också noterat att ägaren till Irsta-Olsta 2:13 i vars intresse det ligger att få igenom denna detaljplan och efterföljande byggnation, är ledamot/suppleant i Byggnadsnämnden i Västerås, samma Byggnadsnämnd som 2020 11-19 §294 beslutade att ge stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att upprätta en detaljplan för området. Här undrar jag hur jävsproblematiken hanterats då ledamoten har ett starkt ekonomiskt intresse kopplat till utfallet av beslut rörande fastighetsägarens egendom? Oavsett om fastighetsägaren närvarat eller inte vid möten där beslut fattats avseende fastighetsägarens egendom ställer jag mig ändå undrande till hur bekanskap och eventuellt även vänskap påverkat de vid dessa tillfällen närvarande ledamöterna i nämnden?

Jag önskar ta del av en oberoende granskning av denna jävs- och möjligen korruptionssituation.”

**Kommentar:** I den specifika frågan rörande skyddsavståndet kring fornlämningarna är det helt naturligt att skyddsavstånd justeras mellan samråd och granskning. De skyddsavstånd som tillämpas till fornlämningar i detaljplaner är ofta schablonartade tidigt i processen och de är då också ofta väl tilltagna. När de arkeologiska utredningarna och annat arbete har genomförts är det ofta möjligt att göra en snävare avgränsning kring lämningarna.

Till frågan om jäv. Det är såklart svårt att i alla situationer fullständigt ta bort alla möjliga jävssituationer, men de går att minska. Fastighetsägaren har själv inte närvarat när ärendet har hanterats i Byggnadsnämnden. Fastighetsägarens partikollegor har också avstått från att delta, för att minska risken för jäv. Planprocessens olika steg garanterar att sakägare, myndigheter och staten, genom länsstyrelsen, kan granska detaljplanen. Möjligheten att överklaga antagandet av en detaljplan och få processen eller sakinnehållet i detaljplanen prövade rättsligt är också ett sätt att minska risken för jäv.

#### 12. PRIVATPERSON 1030

”Innan detaljplanen fastställs anser jag att det ska utredas och beslutas om var cykelbana skall anläggas och samtidigt vem som skall ansvara för dess byggnation och framtida underhåll. Att lägga det ansvaret på samfällighetsföreningen som troligen kommer att bildas för de boende känns inte realistiskt. Vi har bara sett ett förslag på ett läge för cykelbana och det är på den vi har synpunkter. I det förslaget ligger den längs ett dike och vidare utefter Älby-bäcken fram till Stockholmsvägen (gamla E18). Ett övergångsställe måste då anläggas vid Grävlingevägens anslutning

och en gc väg därifrån även fram till skolan. Med den sträckningen ligger cykelbanan dikt vår tomtgräns. Den är också förlagd i åkermark och inom strandskyddsområdet utefter bäcken.

Det vore rimligt att kommunen tar ansvar för drift och skötsel av denna gc väg på samma sätt som för övriga cykelvägar inom staden. Kostnaden för detta borde finansieras i exploateringen.

Som jag förstår strider placeringen också mot gällande planprogram PP26 där åkern mellan Kyrkbyn och Ullvi skall lämnas öppen på grund av gamla fornminnen.”

**Kommentar:** En gång- och cykelbana mellan planområdet och Irsta kommer tyvärr inte att kunna bli av inom ramen för den här detaljplanen. Det finns i nuläget inget bra sätt att lösa drift och underhåll av en gång- och cykelväg på den här platsen.

### 13. PRIVATPERSON 1040

”Enligt plankartan ingår numera vår fastighet Irsta Olsta 2:10 i detaljplanen. Vi välkomnar det och tycker att det är ett bra förslag för att få en enhetlighet. Dock innebär det även en avsevärd begränsning av vår fastighet och vi är emot planbestämmelse E4. Bestämmelsen begränsar byggnadsarean till 8% av fastighetsarean. Vi har ett relativt litet hus (ca 114 kvm) på en stor tomt (ca 2700 kvm). Det finns ingen källare och vi kan inte utnyttja vinden. Vi vill därför ha möjligheten att bygga ut huset sidledes för att få fler rum. Vi köpte fastigheten pga dess läge och att det var en stor tomt med möjlighet att kunna bygga ut.

De andra fastigheternas tomter i detaljplanen kommer sannolikt vara mycket mindre, samtidigt som större byggnadsarea upp till 175 kvm kommer tillåtas. Vi anser därför att det är fel att vår fastighet ska ha denna begränsning. Eftersom vi har en så stor tomt kommer inte heller ett större hus till ytan se märkligt ut i detaljplanen.

Vid samtal med er var ert förslag att byggnadsarean skulle vara 10% av fastighetsarean för vår fastighet. Vi tycker att det är ett bra förslag.

Vi vill även säga igen att vi tycker det är viktigt med en gång/cykelbana in till Irsta. Hoppas ni kan se över detta igen för att undvika framtida olyckor. Vi, våra grannar och säkerligen de som i framtiden flyttar in i området kommer att använda vägen för att gå och cykla in till Irsta. Vi ser även många från Irsta som springer/cyklar eller är ute med hundar på den vägen varje dag. Det vore fint om vi alla kunde få göra detta på en säker gång/cykelväg istället för att samsas med bilarna.”

**Kommentar:** Möjligheten att kunna nyttja sin fastighet på det sätt som man har förväntat sig när man köpte den är ett enskilt intresse som såklart inte alltid kan tillgodoses fullt ut i en detaljplan, men det ska naturligtvis vägas in i helhetsbedömningen. Planbestämmelsen e4 har därför reviderats för att ge plats för en något högre exploateringsgrad. Gång- och cykelväg längs väg 543 in till Irsta kommer tyvärr inte att bli av inom ramen för den här detaljplanen.

### 14. PRIVATPERSON 1050

”Det tänkta byggnationen anser vi komma att ha hög påverkan av nedanstående:

- Området av denna biotoptyp är värdefull för både växt- och djurliv. Oklar påverkan av den biologiska mångfalden där även skyddade arter hotas.
- Detta måste ses på ur både natur- och kulturmiljöaspekt.
- Vid bebyggelse istället för skogsmark kommer det påverka att miljö kvalitetsmålet "Levande skogar" ej kommer eftersträvas.
- Påverkan på klövviltets växlingar och dess naturliga habitat.
- Närliggande våtmarker på vår jordbruksfastighet kan komma att nyttjas i större utsträckning som rekreationsområde som kan komma att störa djur-, växt- och fågelliv.
- Utökad trafik medför högre buller och klimatpåverkan då ej vare sig kollektivtrafik och skolskjuts kan nyttjas. Där även säkerheten i beaktning.
- Breddad väg med gång- och cykelbana påverkar angränsande fastighetsägare.
- Utbyggnad och nyinstallation av VA, el och ev. fiber kommer även där påverka angränsande fastighetsägare.
- Anser det vara oklarheter med dagvattenhanteringen då fler jordbruksfastigheter ingår i dikningsföretag. Kommer troligtvis medföra tätare underhåll och kontroll av vattennivåer som kan påverka spannmålsproduktion.
- Beaktning av närliggande fornlämning/moränrygg.
- Byggnationen anser vi komma ha stor påverkan att i en framtid bedriva jord-, skogs- och animalieproduktion för en fortsatt hållbar livsmedelsförsörjning.
- Vi ställer oss emot denna byggnation då detta kommer att negativt påverka med stora ingrepp vår landskapsbild, kulturmiljö och miljöpåverkan.
- Avslutningsvis kommer detta beröra oss boende i närområdet under lång tid med tanke på den tänkta projekteringstiden."

**Kommentar:** Detaljplanens genomförande kommer att påverka både natur- och kulturmiljön i närområdet. Det är dock stadsbyggnadsförvaltningens bedömning att detaljplanen, allt sammantaget, är lämplig och att fördelarna överväger nackdelarna. Vid nybyggnation på landsbygden behöver man nästan alltid ta antingen jordbruksmark eller skogsmark i anspråk, någon annan mark finns sällan. I det här fallet har naturvärdena hos skogsmarken bedömts vara tillräckligt låga för att kunna tillåta bebyggelse.

Någon breddad väg med gång- och cykelbana kommer inte att bli av inom ramen för den här detaljplanen, även om det hade varit positivt för trafiksäkerheten för dem som ska färdas mot Irsta.

Vad gäller påverkan på fornlämningar är den frågan hanterad tillsammans med Länsstyrelsen och nödvändiga skyddsavstånd till lämningarna i området säkerställs genom allmän platsmark. Dagvattenfrågan är också utredd, bland annat i syfte att undvika påverkan på dikningsföretaget. Den dagvattenlösning som föreslås för

området uppfyller med stor marginal de fördröjningsvolymerna som krävs för att dikningsföretaget inte ska påverkas av exploateringen.

### **Kvarstående synpunkter**

Detaljplanen lämnas till antagande med kvarstående synpunkter.

### **Remissinstanser som har kvarstående synpunkter från samrådet och/eller granskningen:**

- Trafikverket
- Naturskyddsföreningen i Västerås

### **Sakägare som har kvarstående synpunkter från samrådet och/eller granskningen:**

- Privatperson 1050

### **Jimmy Bergqvist**

Planarkitekt  
Stadsbyggnadsförvaltningen  
721 87 Västerås

Telefon direkt: 021-39 21 31  
jimmy.bergqvist@vasteras.se