

Klövern Ringborren AB

RINGBORREN 13 OCH 15 I VÄSTERÅS

**MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING FÖR MILJÖ OCH
HANDELSVERKSAMHET AVSEENDE ÄNDRING AV
DETALJPLAN**



**Västerås 2008-02-07 reviderad 2008-02-26, 2008-
06-02, 2008-08-12, 2008-10-15**
SWECO Environment AB
Västerås Vatten & Miljö

Ann-Charlotte Duvkär

Uppdragsnummer 1186057100

1	INLEDNING.....	1
1.1	Bakgrund.....	1
2	ARBETETS GENOMFÖRANDE OCH AVGRÄNSNING ...	2
2.1	Avgränsning av rimliga alternativ	2
2.2	Arbetsmetodik	2
2.3	Avgränsning.....	2
3	OMRÅDESBESKRIVNING	2
3.1	Nuvarande markanvändning och planbestämmelser	5
3.2	Beskrivning av närområdet.....	5
4	FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEDÖMNINGSGRUNDER ...	7
4.1	Gällande planförhållanden och riksintressen	7
4.2	Buller	7
4.3	Skyddsavstånd	8
4.4	Västerås Stads handelspolicy.....	8
4.5	Övriga förutsättningar	9
4.6	Miljömål och miljö kvalitetsnormer.....	9
5	BEHANDLADE ALTERNATIV.....	12
5.1	Nollalternativ.....	12
5.2	Planförslaget.....	12
5.3	Alternativ lokalisering.....	12
6	BEDÖMNING AV KONSEKVENSER FÖR MILJÖ OCH HANDELSVERKSAMHET.....	13
6.1	Trafik.....	13
6.2	Dagvatten.....	16

6.3	Buller	17
6.4	Luftföroreningar	18
6.5	Klimatpåverkan.....	20
6.6	Säkerhet för cyklister och gående	22
6.7	Lokal påverkan på handelsverksamheten (avseende näringslivet).....	24
7	REKOMMENDATIONER INFÖR OCH UNDER BYGGSKEDET	26
8	SAMLAD BEDÖMNING OCH MÅLUPPFYLLELSE.....	28
8.1	Samlad bedömning	28
8.2	Detaljplanens grad av måluppfyllelse	30
9	FÖRSLAG PÅ UPPFÖLJNING.....	31
9.1	Syftet med uppföljning	31
9.2	Förslag på uppföljning	32
10	REFERENSER.....	33

Bilagor

Bilaga 1	Översiktskarta
Bilaga 2	Marknads- och konsekvensbedömning inom fastigheten Ringborren, Hälla, Västerås, Bergshyttan Invest AB, januari 2008
Bilaga 3	Komplettering av Marknads- och konsekvensbedömning inom fastigheten Ringborren, Hälla, Västerås, Bergshyttan Invest AB, januari 2008, maj 2008

Icke-teknisk sammanfattning

I nära anslutning till Hälla Shopping, öster om Västerås centrum, planeras ett nytt köpcentrum, Hälla köpcentrum. Området där exploateringen planeras ligger söder om Stockholmsvägen samt öster om Österleden, se även översiktsskildern nedan.



Figur 1 Översiktsskildern visar var Hälla köpcentrum planeras att byggas. Karta är hämtad från www.eniro.se.

Klövern Ringborren AB har för avsikt att omvandla fastigheterna Ringborren 13 och 15 till ett handelscentrum om totalt ca 58 000 m² (avser handelsområdet inklusive parkeringsytor, inte cirkulationsplats och vägar). I handelscentrumet ska en livsmedelskedja (dagligvaruhandel) etableras. Ombyggnationen av Ringborren möjliggör även för ett antal detaljhandlare att etableras på platsen. Den totala uthyrningsbara ytan kommer att vara 26 500 m². Gemensamma ytor utgörs av 3 300 m². Miljöpåverkan och effekt hos övriga handelscentrum bedöms vara densamma oavsett om alla lokaler kommer att vara uthyrda eller inte. Vi har därför behandlat hela utbyggnaden som ett alternativ, oavsett storleken på affärslokalerna i det slutliga köpcentrumet. Rivning planeras för två äldre byggnader inom Ringborren 13 för att ge plats åt en rondell mellan Stockholmsvägen och en förlängning av Ringborregatan. Eftersom ovan nämnda fastigheter ligger inom ett detaljplaneområde som inte tillåter dagligvaruhandel

så pågår för närvarande ett arbete med en ny detaljplan. Detta dokument är en bilaga till detaljplan DP1683.

Västerås Stads stadsbyggnadskontor har bedömt att detta dokument bör behandla miljöpåverkan avseende dagvatten, trafik, buller samt luftföroreningar. SWECO har inte identifierat några ytterligare miljöaspekter som bör beaktas. Utöver miljökonsekvenser har säkerheten för cyklister och gående i närområdena beaktats samt den lokala påverkan på handelsverksamheten.

Detaljplaneförändringen bedöms bidra till att de nationella och regionala miljömålen i huvudsak uppfylls för Giffri miljö, God bebyggd miljö och Grundvatten av god kvalitet. Detaljplaneförslaget bedöms inte bidra till uppfyllande av Begränsad klimatpåverkan, Bara naturlig försurning eller Ingen övergödning. Detaljplanen bedöms inte påverka miljömålet Frisk luft.

Säkerheten för cyklister och fotgängare bedöms öka då planförslaget omfattar en ny gång- och cykelväg från Tallmätargatan – Glasvingegatan och norrut till Stockholmsvägen. Förslaget innebär att man efter planändringen kan röra sig en lång sträcka utan att färdas på bilväg. Planerna för den nya gång- och cykelvägen är dock inte färdigbearbetade varför vi i detta läge inte kan uttala oss ytterligare om säkerheten. Vi har istället föreslagit vissa säkerhetshöjande åtgärder i avsnitt 7, Rekommendationer inför byggskedet.

En etablering av ett nytt köpcentrum vid Ringborren 15 kommer att ha effekter på handeln avseende dagligvaror såväl lokalt som regionalt. Lokalt kommer etableringen att påverka mindre livsmedelsbutiker i närområdet genom att deras omsättning minskar. Minskningen bedöms dock inte medföra någon nedläggning av livsmedelsbutiker. Etableringen av sällanköpsvaror kommer att konkurrera med cityhandeln. I den utredning som har genomförts bedöms dock konkurrensen om kunderna främst att vara med det utökade affärscentrat i Erikslund. Regionalt bedöms Västerås Stad stärka sin position som handelsstad.

SWECO Environment AB
Västerås Vatten & Miljö



Ann-Charlotte Duvkär



Laila Gren

1 Inledning

1.1 Bakgrund

På uppdrag av Klöver Ringborren AB har SWECO upprättat en beskrivning av konsekvenser för miljö och handelsverksamhet över de effekter som bedöms uppstå till följd av en detaljplaneändring och ombyggnad av kvarteren Ringborren 13 och 15 i Västerås. Detta dokument ska ingå i detaljplanehandlingarna för plansamråd. Stadsbyggnadskontoret har vid möte den 27 november 2007 låtit meddela att nedanstående aspekter ska utredas. Klimatpåverkan har infogats i augusti 2008:

- Trafik
- Luftföroreningar
- Buller
- Klimatpåverkan
- Dagvatten
- Säkerhet och tillgänglighet för cyklister och gående
- Den lokala påverkan på handelsverksamheten (avseende näringslivet)

Frågan om huruvida miljöbedömning och uppföljning ska behandlas i detta dokument togs inte upp vid mötet i november 2007. Klöver Ringborren AB är emellertid angelägna om att på ett korrekt sätt redogöra för projektets konsekvenser. Därför behandlas även dessa avsnitt i detta dokument.

Föreliggande dokument har i juni 2008 uppdaterats med avseende på arealer. Uppdatering har också utförts beträffande påverkan på handelsverksamheten avseende sällanköpsvaror. I augusti och oktober 2008 har miljökonsekvensbeskrivningen återigen uppdaterats, denna gång med avseende på trafikfrågan, luftföroreningar och koldioxidutsläpp. Således har ett nytt textavsnitt tillförts, "6.5 Klimatpåverkan".

2 Arbetets genomförande och avgränsning

2.1 Avgränsning av rimliga alternativ

Enligt miljöbalkens 6 kap 12 § ska i en MKB "rimliga alternativ med hänsyn till planen eller programmets syfte och geografiska räckvidd identifieras, beskrivas och bedömas". Denna miljökonsekvensbeskrivning har avgränsats till två alternativ, ett nollalternativ och ett utbyggnadsalternativ enligt föreliggande planförslag. Nollalternativet motsvarar situationen om föreliggande förändrade detaljplan inte genomförs. Nollalternativet jämförs med de förhållanden som uppstår om detaljplanförslaget genomförs. Se vidare i kapitel 5, Behandlade alternativ.

2.2 Arbetsmetodik

Föreliggande miljökonsekvensbeskrivning har upprättats i enlighet med följande moment:

- Startmöte
- Insamling av information
- Platsbesök i området
- Översiktlig genomgång av material och frågeställningar
- Bearbetning av insamlat material och utredning av områdets förutsättningar
- Bedömning av konsekvenser för miljö och handelsverksamhet
- Rapportering

De rekommendationer inför byggskedet (avsnitt 7) som anges i detta dokument bör inte betraktas som bindande åtaganden.

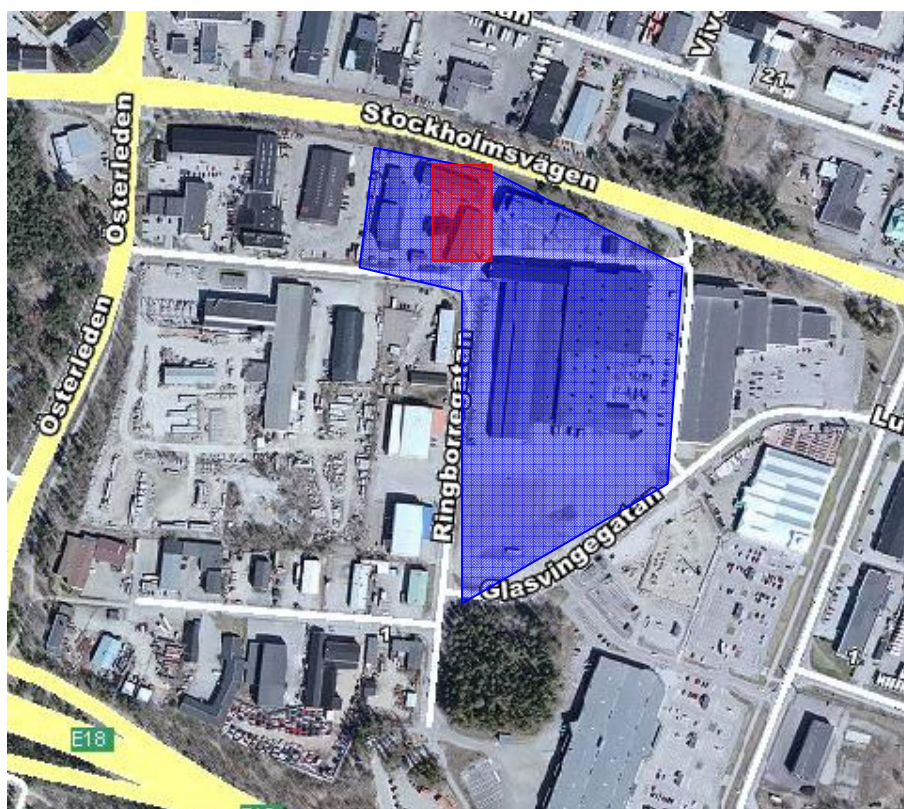
2.3 Avgränsning

De konsekvenser som beskrivs i detta dokument avser de som kan uppstå inom och i anslutning till fastigheterna Ringborren 13 och 15. Effekter av exempelvis buller, luftföroreningar och säkerhet för trafikanter analyseras i planområdets närhet.

3 Områdesbeskrivning

De aktuella fastigheterna, Ringborren 13 och 15, är belägna inom området Östra Skiljebo, i de östra stadsdelarna av Västerås. Fastigheterna ligger intill Stockholmsvägen som löper parallellt med

E18. Området angränsar i öster och söder till köpcentrumet Hälla Shopping och Hälla syd.



Figur 2. Flygbilden visar med blå markering Ringborren 13 och 15. Den röda markeringen visar de två byggnader inom Ringborren 13 som planeras att rivas. Flygbild är hämtad från Eniro.se. I det mindre skogsbeklädda området söder om Glasvingegatan finns en fornlämning.

Handelsområdets storlek är 57 990 m². Inom Ringborren 15 finns en byggnad som uppfördes på 1950-talet. Byggnaderna på Ringborren 13 är också uppförda under 1950-talet (tidigare Lidén kranar). Sedan området etablerades som industriområde har främst metall- och lackeringsindustri funnits på platsen.

Marken i området är till stor del bebyggd, asfalterad eller grusad. De sandiga, grusiga fyllningsmassorna som finns överst i området har en mäktighet om ca 1,5 m. Fyllningsmassorna underlagras av lera eller morän, ställvis påträffas berg eller block. Morän har påträffats på ca 3 m djup i den södra delen av fastigheten. Berg i dagen finns i den norra delen. De markundersökningar som har genomförts av SWECO under hösten 2007 visar att grundvattnet inom området är påverkat av metallförorening. Ett analyserat jordprov har påvisat förhöjd halt av PAH. Vid rivning av byggnader inom Ringborren 13 samt ombyggnad av Ringborren 15 kommer förorenat rivningsavfall att uppstå.

I nära anslutning till Ringborren 13 och 15 finns större vägar som Stockholmsvägen i norr, och Österleden (västerut). Stockholmsvägen trafikeras i dagsläget av 12 400 fordon per vardagsdygn. Andelen tung trafik är 7 %. Österleden trafikeras av 13 400 fordon per vardagsdygn, varav 9 % utgörs av tung trafik. Det finns några mindre gator nära Ringborren. Tallmätargatan trafikeras av 6 800 fordon under ett vardagsdygn och Glasvingegatan av 2 000 fordon. Den tunga trafiken utgörs av 10 % respektive 9 %¹.

Det aktuella området ligger inte i anslutning till något område som används för rekreatiönsändamål. Det finns heller ingen uttalad landskapsbild då området varit exploaterat för industriverksamhet i drygt 50 år.

¹ Hälla Köpcentrum, Västerås Kv Ringborren 13-15 Trafikanalys för angränsande vägnät med anledning av ombyggnad av fabriksfastighet till köpcentrum. Per Löfvendahl Trafikplanering, oktober 2007

3.1 Nuvarande markanvändning och planbestämmelser

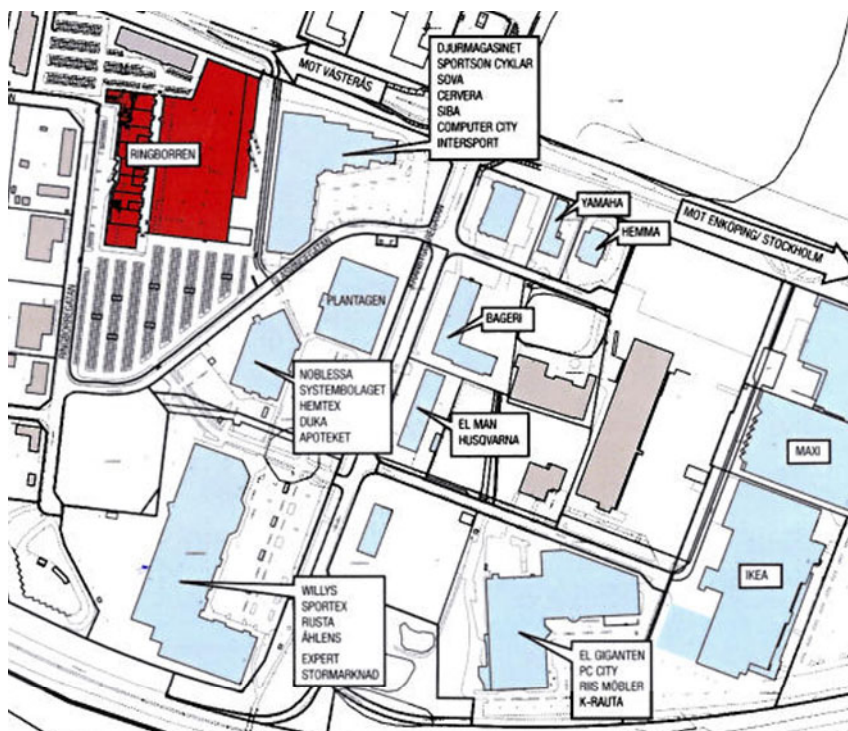
Kvarteret Ringborren 15 är den större av fastigheterna. Inom området finns en mängd olika industriverksamheter som bl.a. lackfirmor, verkstad för truckar, tvätthallar och sliperi mm. I en del av byggnaden på Ringborren 15 finns även idrottslokaler för badminton, innebandy, tennis, handboll samt styrketräningslokal. Dessa hyresgäster är idag uppsagda från sina hyreskontrakt. Lunchrestaurangen i Ringborren 15 kommer att vara kvar tills vidare. I den byggnad på Ringborren 15 som ligger längs med Stockholmsvägen finns ett antal mindre företag. Det krävs även en förändring av planbestämmelserna då den gällande detaljplanen endast tillåter industri, kontor och handel med skrymmande varor. Detaljhandelsetablering har tidigare inte tillåtits inom detta område.

Inom kvarteret Ringborren 13 finns bland annat kontorslokaler för ett företag som utför besiktningar och kontroller samt en silversmed och ett företag som säljer elmoped.

Den förändring som skall genomföras innebär en omdaning av området från industri- till handelsverksamhet. Genomförs förändringarna kommer byggnader att byggas om eller rivas. De verksamheter som idag finns på platsen måste etableras någon annanstans. Förändringarna kommer även att medföra att gång- och cykelbanor anläggs i anslutning till planområdet. En rondell kommer också att byggas i korsningen Stockholmsvägen – Ringborregatan.

3.2 Beskrivning av närområdet

Den angränsande markanvändningen är i dagsläget, till stor del, handel öster och söder om planområdet. Väster om planområdet pågår för närvarande industriverksamhet (se figur 3). Även norr om planområdet finns ett industriområde. Närmsta bostadsbebyggelse ligger ca 500 m nordväst om planområdet.



Figur 3. Bilden visar den angränsande markanvändningen på platsen. Byggnader som är markerade med ljusblått hyser handelsverksamhet, i grå byggnader pågår industriverksamhet. Det aktuella planområdets planerade byggnader finns i bildens övre högra hörn och är markerat med rött.

Glasvingegatan avgränsar planområdet i syd. Direkt söder om gatan finns ett mindre skogsparti med fornlämning. Enligt Riksantikvariets register² består fornlämningen av en 10 m stor hög. Inom Ringborren 15 finns i Riksantikvariets register en markering för fornlämning. Fornlämningen består av en milsten som numera är borttagen.

²

<http://www.kms.raa.se/cocoon/kmsgen/visa?kontext=FMI&objektid=10233404760001>

4 Förutsättningar och bedömningsgrunder

4.1 Gällande planförhållanden och riksintressen

För närvarande gäller Detaljplan nr 1070, fastställd 1989-06-20. Denna detaljplan avser Ringborren 15. I Dp 1070 fastslås att ändamålet för området omfattar kontor och handel med skrymmande varor.

Den gällande översiktsplanen, ÖP 54 antagen 2004-11-25, fastställer området som "befintligt verksamhetsområde som utvecklas".

Det finns inga riksintressen i anslutning till planområdet som kan beröras av de planerade förändringarna.

4.2 Buller

I propositionen "Infrastrukturinriktning för framtida transporter", 1996/97:53, anges riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas. Dessa riktvärden är desamma som gäller vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur enligt NV 1978:5.

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad³

Vägrafikbullrets karaktär beror på hur många fordon som passerar, deras bulleregenskaper och hur fordonen framförs. Även vägkonstruktioner kan medföra specifikt buller, t.ex. slagljud från övergångskonstruktioner till broar, brunnslock, etc. Generellt kan sägas att motorljudet överväger vid låga hastigheter. Vid 40-50 km/h för personbilar och 60-70 km/h för lastbilar överväger istället bullret från däck/vägbana. Karaktären påverkas också av ljudets dämpning mellan ljudkälla och det ställe där det stör.⁴

Vibrationer från vägtrafik är framför allt ett lokalt problem och uppkommer främst i områden med dåliga grundläggningsförhållanden och dåligt underhåll av gatunätet. Storleken på vibrationerna

³ Infrastrukturpropositionen för vägrafikbuller: 1996/97:53

⁴ www.naturvardsverket.se 2003-05-14

påverkas av fordonens hastighet, andelen tung trafik och vägkroppens tjocklek.⁵

Buller kan också alstras i fläktrum samt kylkondensorer som placeras utomhus.

4.3 Skyddsavstånd

Det har inte bedömts finnas några installationer (exempelvis elledningar eller bensinmack) i närheten till vilka det planerade köpcentret behöver ha något särskilt skyddsavstånd. Det är dock inte osannolikt att farligt gods kan komma att transporteras på Stockholmsvägen, norr om planområdet. Boverket⁶ rekommenderar ett skyddsavstånd på 100 m eller mer då man planerar industriområden. Då det kommer att vistas många människor inom planområdet bör det särskilt beaktas att exempelvis trafiklösningar är säkra och fungerande.

4.4 Västerås Stads handelspolicy

Västerås Stad har tagit fram ett policydokument för dagligvaru- och sällanköpshandeln i Västerås⁷. De policies som slås fast är godkända av kommunstyrelsen 1999-06-16. Här kan läsas att ytterligare extern handel⁸ välkomnas inom befintliga stormarknadsområden. Dokumentet hänvisar också till att en ny stor dagligvarubutik kan ha olika påverkan på befintliga butiker i närheten. Därför måste beslut om ny etablering föregås av en konsekvensbeskrivning.

De policies som berör den aktuella etableringen vid Ringborren är följande:

- Inga nya stormarknadslägen etableras. De tre befintliga Hälla, Stenby och Erikslund måste dock kunna förnyas kontinuerligt. Kompletteringar krävs för att de skall kunna vara attraktiva handelsområden även fortsättningsvis.

⁵ <http://www.slb.mf.stockholm.se/miljo/mp2000/tills3.htm> 2003-05-12

⁶ Bättre plats för arbete, Allmänna råd 1995:5, Boverket

⁷ Handelsutredning etapp II, Handelspolicy – för dagligvaru- och sällanköpshandeln Västerås Stad, Policydokument 2000:1, Reviderad utredning April 2000

⁸ Externhandel – handel omfattande minst 2000 m² utanför etablerade stadsdels- eller tätortscentrum som ej kan klassas som bostadsorienterad handel. Det har en stor andel bilkunder. Kan vara enstaka verksamhet, som t.ex. ett byggvaruhus eller ett köpcentrum

- I industri- och verksamhetsområden tillåts liksom hittills partihandel m.m. men däremot inte urvals⁹- och dagligvaruhandel.
- För den externa handeln är ytterligare handel välkommen. För ny handel med dagligvaror gäller dock stark restriktivitet. Innan någon ytterligare butik ev. kan tillåtas skall dagligvaruförsörjningen i bostadsområdena analyseras.
- För handel med urvalsvaror – särskilt kläder och skor – gäller restriktivitet. För att avgöra om en ny extern etablering inte innebär ett alltför stort hot mot City ska externa etableringar av försäljningslokaler för urvalsvaror föregås av en konsekvensbedömning.
- För handelsetableringar som har stor regional påverkan skall samråd ske med grannkommunerna, via länsstyrelsen.

4.5 Övriga förutsättningar

I arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen har det inte framkommit några uppgifter om andra aspekter än de som identifierats av Stadsbyggnadskontoret. Marken på platsen är redan exploaterad för lättare industri, varför det inte är aktuellt att beakta aspekter avseende natur- och kulturmiljö. Det finns heller inget ytvattendrag i närheten.

4.6 Miljömål och miljö kvalitetsnormer

4.6.1 Miljömål

De nationella miljö kvalitetsmål som detaljplanens genomförande berör gäller främst Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning, God bebyggd miljö, Grundvatten av god kvalitet samt Giffri miljö.

Våren 2005 beslutade Länsstyrelsen i Västmanlands län om regionala miljömål. Under 2006 har man sett över dessa mål med anledning av att riksdagen reviderade de nationella miljömålen hösten 2005. Ändringarna är inte beslutade ännu¹⁰. Nedan följer en kortfattad

⁹ Urvalshandel – Exempelvis handel med kläder och skor.

¹⁰ <http://www.u.lst.se/u/amnen/Miljomal/2008-10-14>

beskrivning av för planområdet relevanta regionala delmål och i vissa fall nationella mål¹¹.

Begränsad klimatpåverkan. De västmanländska utsläppen av växthusgaser ska 2010 vara minst fyra procent lägre än utsläppen år 1990. Delmålet ska uppnås utan kompensation för upptag i kolsänkor eller för flexibla mekanismer.

Frisk luft. 1. Halten 5 mikrogram/m³ för svaveldioxid som årsmedelvärde skall inte överskridas från år 2005. 2. Halterna 20 mikrogram /m³ som årsmedelvärde och 100 mikrogram/m³ som timmedelvärde för kvävedioxid skall inte överskridas från år 2010.

Bara naturlig försurning År 2010 skall utsläppen i Västmanlands län av svaveldioxid till luft ha minskat till 650 ton. År 2010 skall utsläppen i Västmanlands län av kväveoxider till luft ha minskat till 4 100 ton.

Ingen övergödning År 2010 skall utsläppen i Västmanlands län av kväveoxider till luft ha minskat till 4 100 ton (samma delmål som bara naturlig försurning).

Gifrfri miljö. De regionala mål har samma lydelse som de nationella. Det nationella innebär i korthet att miljön ska vara fri från ämnen och metaller som skapats eller utvunnits av samhället och som kan hota människors hälsa eller den biologiska mångfalden.

God bebyggd miljö. Västmanlands län har flera delmål avseende fysisk planering. I korthet fokuseras dessa delmål på att senast år 2010 bl. a. ta till vara kulturhistoriska värden, minimera säkerhetsrisker samt bevara och utveckla grön- och vattenområden i tätorter. Andelen hårdgjord yta skall inte ökas. Antalet människor som utsätts för trafikbullerstörningar överstigande de riktvärden som riksdagen ställt sig bakom för buller i bostäder ska ha minskat med 5% till år 2010 jämfört med år 1998 (detta delmål överensstämmer med det nationella målet).

Grundvatten av god kvalitet. Användningen av mark och vatten skall inte medföra sådana ändringar av grundvattennivåer som ger negativa konsekvenser för vattenförsörjningen, markstabiliteten eller djur- och växtliv i angränsande ekosystem.

¹¹ Se även länsstyrelsens rapport 2004:11 "Miljömål för Västmanlands län"

4.6.2 Miljökvalitetsnormer

Naturvårdsverket införde den 1 januari 1999 miljökvalitetsnormer för de föroreningar där sambanden mellan dos och effekt är klarlagda och tröskelvärden finns. Gränsvärden och riktvärden finns angivna för kvävedioxid, kväveoxider, marknära ozon, bly, svaveldioxid, kolmonoxid, bensen och partiklar (PM10) i utomhusluft och för vattenkvalitet i fisk- och musselvatten. Dessa värden baserar sig på de halter som bedöms som acceptabla med hänsyn till hälsoeffekter. Ytterligare miljökvalitetsnormer är under framtagande och berör närsalter mm. i vatten, för markkvalitet eller miljön i övrigt samt bioindikatorer. Vid planläggning, planering och villkor i samband med tillstånd för miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap miljöbalken ska säkerställas att de nationella miljökvalitetsnormerna (MKN) inte överskrids. Nedan redovisas miljökvalitetsnormer för utomhusluft.

Tabell 1. Miljökvalitetsnormer för utomhusluft. För bensen gäller att redovisade värden inte får överskridas efter den 1 januari 2010. Övriga normer gäller i dagsläget.

Ämne	Medelvärdestid	Värde µg/m ³	Anmärkning
<i>Kväveoxider och kvävedioxid</i>	1 timme	90	Värdet får inte överskridas mer än 175 timmar per år
	1 dygn	60	Värdet får inte överskridas mer än 7 dygn per år
	1 år	40	Aritmetiskt medelvärde
	1 år (ekosystem) ¹	30	Aritmetiskt medelvärde
<i>Svaveldioxid</i>	1 timme	200	Värdet får inte överskridas mer än 175 timmar per år
	1 dygn	100	Värdet får inte överskridas mer än 7 dygn per år
	1 år (ekosystem) ¹	20	Aritmetiskt medelvärde
<i>Kolmonoxid</i>	1 dygn	10 mg/m ³	Aritmetiskt medelvärde
<i>Bly</i>	1 år	0,5	Aritmetiskt medelvärde
<i>Bensen Partiklar (PM10)</i>	1 år	5	Aritmetiskt medelvärde
	1 dygn	50	Värdet får inte överskridas mer än 35 gånger per år

Ämne	Medelvärdestid	Värde µg/m ³	Anmärkning
	1 år	40	Aritmetiskt medelvärde
Ozon ¹	8 timmar	120	Dessa nivåer skall eftersträvas snarare än uppfyllas.

5 Behandlade alternativ

5.1 Nollalternativ

Nollalternativet medför att dagens verksamhet i planområdet kommer att bestå och fortgå som idag. Området används alltså till industriändamål. I nollalternativet förändras inte infrastrukturen, dvs. vägar, gång- och cykelbanor förändras ej. Jämföråret för nollalternativet är år 2012.

5.2 Planförslaget

Planförslaget (det sökta alternativet) omfattar en omdaning av Ringborren 13 och 15 till en handelsplats. Byggnaden på Ringborren 15 skall byggas om och byggas till. Samtliga byggnader utom en inom Ringborren 13 planeras att rivas för att ge plats åt en rondell.

I handelscentrumet ska en livsmedelskedja (dagligvaruhandel) etableras. Ombyggnationen av Ringborren möjliggör även för ett antal detaljhandlare att etableras på platsen. Den totala uthyrningsbara ytan kommer att vara 26 500 m². Gemensamma ytor utgörs av 3 300 m². Markytor utomhus omfattas av 57 990 m², väg och trafikplats är inte medtaget i denna analys. De scenarier som beskrivs utgår från ett antaget läge år 2012.

5.3 Alternativ lokalisering

För denna miljökonsekvensbeskrivning har det inte studerats någon alternativ lokalisering. Klöver Ringborren AB som planerar att exploatera fastigheterna Ringborren 13 och 15 har bedömt läget, i nära anslutning till det etablerade handelscentrumet Hälla, som optimalt.

6 Bedömning av konsekvenser för miljö och handelsverksamhet

6.1 Trafik

6.1.1 Nuläge samt följder av nollalternativ och planförslag

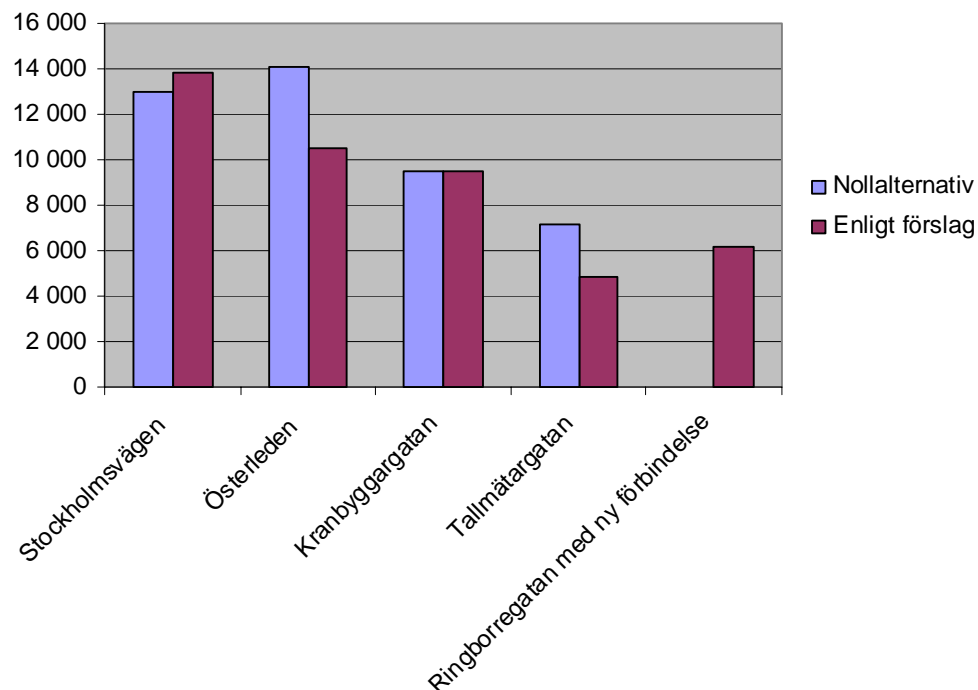
En trafikanalys för det planerade köpcentrumet vid Ringborren¹² har utförts av Per Löfvendahl 2007-10-24. Trafikanalysen avser endast påverkan på det lokala vägnätet inom Hälla Syd och Hälla köpcentrum. Det saknas därför uppgifter om påverkan på trafikarbetet regionalt. Den utförda trafikanalysen anger bl.a. trafikflöden vid olika alternativ, se tabell 2-5 nedan. Samtliga beräkningar är gjorda efter förutsättningarna 20 000 m² handelsyta och 800 parkeringsrutor. I **bilaga 1** finns en översiktskarta som visar samtliga gator som nämns i tabellerna nedan.

Per Löfvendahl har per telefon 2008-10-13 reviderat sina uppgifter och dessa är nu införda i tabellerna nedan. De nya uppgifterna innebär en väsentlig minskning av trafikflödet enligt planförslag för Tallmätargatan och Kranbyggargatan samt Stockholmsvägen. I gengäld ökar trafikflödet på Ringborregatan som en följd av den föreslagna förbindelsen med Stockholmsvägen.

De nya uppgifterna åskådliggörs i figur 4 som visar en jämförelse av de beräknade trafikflödena vid nollalternativet och planförslaget.

¹² Trafikanalys för angränsande vägnät med anledning av ombyggnad av fabriksfastighet till köpcentrum, Per Löfvendahl, Trafikplanering okt 2007

Figur 4. Jämförelse av de beräknade trafikflödena vid nollalternativ resp. planförslaget, efter revidering av uppgifter i trafikanalysen 2008-10-13.



Tabell 2. Beräknade trafikflöden (fordonsrörelser) vid Tallmätargatan och Kranbyggargatan. Trafikflödet både enligt planförslag och nollalternativ är väsentligt lägre jämfört med föregående version av MKB:n, pga nya uppgifter från Per Löfvendahl 2008-10-13.

Trafikflöden	Tallmätargatan			Kranbyggargatan		
	Vardag	Fredag	Lördag-Söndag	Vardag	Fredag	Lördag-Söndag
Nuvarande trafikflöden¹	6800	8300	3700-5000	9000	10600	4700-6700
Nollalternativ 2012	7100	8700	3900-5300	9500	11100	4900-7000
Planförslaget 2012	4800	5800	2800	9500	11100	6000

1) Andelen tung trafik 10 %, 2) Andelen tung trafik 7,4 %, 3) Andelen tung trafik 8,7 %

Tabell 3. Beräknade trafikflöden (fordonsrörelser) vid Stockholmsvägen och Österleden.

Trafikflöden	Stockholmsvägen	Österleden
	Vardagar	Vardagar
Nuvarande trafikflöden	12 400 ¹	13 400 ²
Nollalternativ 2012	13 000	14 100
Planförslaget 2012	13 800	10 500

1) Andelen tung trafik 7 %, 2) Andelen tung trafik 9 %

Tabell 4. Beräknade trafikflöden (fordonsrörelser) för den nya förbindelsen mellan Ringborregatan och Stockholmsvägen.

Trafikflöden	Ringborregatan		
	Vardag	Fredag	Lördag-Söndag
Planförslaget 2012	6200	7500	3900

Beräkningarna för nollalternativet är, efter förtydligande från Per Löfvendahl, nu gjorda med utgångspunkt i den beräknade befolkningsökningen för Västerås mellan 2007 och 2012, vilken är 5 %. I föregående version gjordes beräkningarna utifrån Vägverkets uppskattning av trafikökningen på övriga vägar i Västmanland, som är 19 % mellan 1998 och 2025¹³. Därför är även trafikflödet för nollalternativet i denna version väsentligt lägre. Det är dock inte osannolikt att förändringar inom andra områden i närheten kan bidra till förändrade trafikflöden. Detta har det dock inte varit möjligt att ta hänsyn till i denna utredning.

I närområdet kring Ringborren och det planerade Hälla Köpcentrum ligger bostäder i området väster om Österleden. I övrigt ligger inga skolor, daghem eller andra störningskänsliga verksamheter i närheten av det planerade köpcentrumet. Den planerade anslutningen vid Ringborregatan omges inte av bostäder.

Konsekvenser för den planerade verksamheten redovisas under avsnitten Luftföroreningar och Klimatpåverkan.

¹³ VGU – Vägar och gators utformning, www.vv.se

6.2 Dagvatten

6.2.1 Nuläge

Inom Ringborren 13 och 15 avleds dagvatten till det kommunala dagvattennätet. Inom de aktuella fastigheterna uppskattas ca 55 000 m² vara hårdgjord yta. Till de ytor som räknas som hårdgjorda hör asfalterade ytor, takytor samt ytor av betong. Enligt riktlinjer från Västerås Stad skall minst 10 % av obebyggd yta inte vara hårdgjord. I dagsläget finns inom Ringborren 13 och 15 ca 39 400 m² som inte är bebyggd. Ca 4 600 m² av denna yta utgörs av planteringar och andra ytor som inte är hårdgjorda. Detta medför att ca 12 % av marken inom Ringborren i dagsläget inte är hårdgjord.

Inom fastigheterna finns totalt fyra oljeavskiljare. Dessa är kopplade till Mälarenergis spillvattenledning. Den industriverksamhet som idag pågår inom området kan medföra att mindre mängder oljespill och andra föroreningar från fordon och hanterade produkter kan uppstå på hårdgjorda ytor. Dessa föroreningar når då sannolikt dagvattennätet i samband med regnväder. I dagsläget passerar det dagvatten som uppkommer inom Ringborren en av Mälarenergis oljeavskiljare innan det når recipienten. Denna oljeavskiljare ligger dock inte i direkt anslutning till kvarteret Ringborren. Den största risken för utsläpp av föroreningar bedöms dock kunna uppstå inom befintliga byggnader.

6.2.2 Konsekvenser av nollalternativet

Vid nollalternativet bedöms inte någon förändring av dagvattenmängder uppstå. Risken för mindre utsläpp av förorening till dagvattnet från exempelvis fordon som befinner sig på hårdgjorda ytor kan uppstå. Största risken för utsläpp av förorening är dock inom befintliga industribyggnader.

6.2.3 Konsekvenser av planförslaget

Den planerade exploateringen medför att den area som inte kommer att vara bebyggd utgörs av ca 36 990 m². De ytor utan byggnader som inte är hårdgjorda kommer enligt det förslag som finns i dagsläget¹⁴ att uppgå till 5 118 m². Detta innebär att det inom 13 % av den totala obebyggda ytan är tillåtet med naturlig infiltration av nederbörd. Till ytor där naturlig infiltration möjliggörs har gräsytor och planteringar, krossdiken (se nedan) samt gräsarmering medräknats.

¹⁴ Uppgifter hämtade från SWECO VBB, Bo Carlsson 2008-02-01

Enligt projekteringen av parkeringsytorna som för närvarande pågår planeras installation av krossdiken¹⁵ mellan parkeringsplatserna på Ringborren 15. Skålformade diken i de hårdgjorda ytorna kommer att avleda dagvatten till krossdikena. Denna lösning har muntligen överenskommit med Mälarenergi¹⁶. Lösningen medför att krossdikena fungerar som fördröjningsmagasin. Förslaget innebär att dagvatten från parkeringsytorna söder om handelscentret avleds till krossdikena. Vattnet som infiltreras i krossdikena avleds sedan till fastighetens interna dagvattensystem där det finns oljeavskiljare. Dagvattnet avleds slutligen till det kommunala dagvattennätet. I den norra delen av planområdet installeras reningsfilter av typen Flexiclean i dagvattenbrunnarna. I filtret fastnar oljeprodukter och metallföroreningar som kan uppkomma på bilparkeringar. Parkeringsytorna inom Ringborren 13 utgörs av ett mindre område. Här föreslås inga förändringar av dagvattenhanteringen. Mängden föroreningar som uppstår inom parkeringsytorna uppskattas öka då fler fordon kommer att använda området. De föreslagna installationerna avseende dagvattenhantering medför att små mängder föroreningar når kommunens dagvattennät och därmed även recipienten.

6.3 Buller

6.3.1 Nuläge

Utbredningen av ljud påverkas bland annat av topografi, vind och temperaturgradienter¹⁷. Förhärskande vindar är västliga in mot Västerås. Det buller som idag upplevs i området bedöms främst komma från närliggande vägar. Den etablerade industrin och det närliggande handelscentrumet bedöms inte medföra buller över gällande riktvärden.

6.3.2 Konsekvenser vid nollalternativet

Vid nollalternativet bedöms inte några bullernivåer över gällande riktvärden uppstå. Detta avser såväl utomhus- som inomhusmiljö.

¹⁵ Ett krossdike. Består av 1,2 m makadam, i krossdiket finns en dränledning som samlar upp nederbörd och leder vidare till dagvattennätet.

¹⁶ Samtal med Lars Engström Mälarenergi 29/1 2008

¹⁷ www.naturvardsverket.se

6.3.3 Konsekvenser av planförslaget

I området kring det planerade Hälla Köpcentrum är det främst bostadsbebyggelsen väster om Österleden som kan bli berörd av ev. bullerstörningar från trafiken. Trafikökningen på Stockholmsvägen jämfört med nollalternativet bedöms inte ge någon hörbar ökning av bullernivån. Trafiken på Österleden söder om Stockholmsvägen jämfört med nollalternativet beräknas minska. Detta bedöms innebära en förbättring av bullersituationen i detta område.

Buller från ventilationsanläggningar samt kylanläggningar inom området kommer att utformas på sådant sätt att gällande normer för buller (inomhusnivåer) vid nyetablering uppnås¹⁸.

6.4 Luftföroreningar

6.4.1 Nuläge

Västerås Stad genomför mätningar av bensen, kvävedioxid, ozon, svaveldioxid och partiklar. Mätningarna görs på en mätstation som är placerad i stadshuset i centrala Västerås. I föreliggande rapport antas något förenklat att denna bakgrundshalt gäller även i planområdet med omnejd. I nedanstående tabell redovisas uppmätta årsmedelvärden för aktuella föroreningar från år 2003-2007¹⁹. Det skall noteras att Västerås Stads mätning främst syftar till mätning av urbana bakgrundshalter. De halter som redovisas nedan är dock tillräckligt tillförlitliga för att avgöra uppåtgående eller nedåtgående trender.

Tabell 5. Medelvärden för luftföroreningar i centrala Västerås. Samtliga halter är i $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Medelvärde	2003	2004	2005	2006	2007
Bensen	3,2	3,1	3,2	3,8	3,5
NO₂	9,8	12,0	11,6	10,6	11,9
Ozon	52,6	50,0	46,0	60,7	50,9
SO₂	1,7	1,7	2,4	1,3	1,1
Toluen	4,1	3,7	5,7	5,5	2,8

Tabell 5 ovan visar på en något ökande trend för bensen. För ozon och SO₂ uppvisas en sjunkande trend. För övriga parametrar krävs mer mätresultat för att avgöra om trenden är ökande eller sjunkande.

¹⁸ Telefonsamtal 2008-01-09 med Thomas Hultberg, VVS-konsult

¹⁹ Mätresultaten är erhållna från Miljöförvaltningen, Västerås 2008-01-11

En kartläggning av kvävedioxid- och partikelhalter (PM10) för år 2005 har utförts för Västerås kommun (SLB-Analys Rapport 2006:40). Undersökningen bygger på emissionsdata och modellberäkningar. Beräkningarna av kvävedioxid visar att miljö kvalitetsnormen för dygnsmedelvärden klaras i hela kommunen. De högsta kvävedioxidhalterna återfinns på vissa gator i Västerås innerstad samt längs E18. Beräkningar av PM10 visar att miljö kvalitetsnormens dygnsmedelvärde klaras i hela kommunen utom på den mest trafikerade sträckan av E18.

6.4.2 Konsekvenser av nollalternativet

Vid nollalternativet bedöms den allmänna trafikökningen till 5 % (2007-2010). Utsläppen från trafiken bedöms öka i motsvarande grad. Trafikflödet vid Stockholmsvägen beräknas till 13 000 fordon/dygn och vid Österleden till 14 100 fordon/dygn. Någon spridningsberäkning har inte gjorts. En grov bedömning är dock att, där det finns bebyggelse vid bägge sidor om vägen och ventilationen är begränsad, kan det finnas risk för att miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar kan överskridas.

6.4.3 Konsekvenser av planförslaget

Det är främst trafiken till följd av planförslaget och ev. energiförsörjningen av lokaler inom planområdet som ger upphov till luftföroreningar. Utsläppen till luft till följd av uppvärmning av lokaler beror på vilket uppvärmningssystem som väljs. Luftkvalitén kommer främst att påverkas av utsläpp av partiklar och kväveoxider från trafiken.

I området kring det planerade Hälla Köpcentrum är det främst bostadsbebyggelse väster om Österleden som kan påverkas av trafiken på Stockholmsvägen och Österleden. Vid den planerade anslutningen Ringborregatan finns ingen bostadsbebyggelse. Trafiken ökar något på Stockholmsvägen vid en jämförelse mellan nollalternativet och planförslaget. Vid Stockholmsvägen beräknas trafiken till 13 800 fordon/dygn för planförslaget. Någon spridningsberäkning har inte gjorts. En grov bedömning är dock att, där det finns bebyggelse vid bägge sidor om vägen och ventilationen är begränsad, kan det finnas viss risk för att miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar kan överskridas. Trafiken på Österleden söder om Stockholmsvägen beräknas minska vid motsvarande jämförelse. Detta bedöms innebära en förbättring av luftföroreningssituationen.

6.5 Klimatpåverkan

6.5.1 Förutsättningar

Vägverket har publicerat tre rapporter som utgör resultatet av ett forskningsprojekt om kommuners planering och konsekvensbeskrivning av externa handelsetableringar som Trivector Traffic utfört på Vägverkets uppdrag, VV Publikation 2003:148, 2006:83 och 2008:34. "Lokalisering av extern handel – vägledning för beskrivning av effekter på trafik och miljö", VV Publikation 2008:34, redovisar en metod och vägledning för konsekvensbeskrivning av handelsetableringar.

Baserat på dessa rapporter kan följande generellt sägas om etablering av handelsplatser och klimatpåverkan. Lokalisering av handelslägen påverkar trafik- och utsläppsmängder. I princip innebär det att ju mer handel lokaliseras i bilorienterade lägen och ju tätare utbud av dessa bilorienterade lägen, desto mer trafik och utsläpp. Lägen för handel med hög tillgänglighet för hållbara färdssätt – t.ex. cykel och kollektivtrafik – ger däremot lägre utsläpp. Forskning visar att externa handelsetableringar oftast medför ett ökat trafikarbete, oavsett läge och konkurrenssituation vilket leder till ökade utsläpp. Mellan 80-90 % av inköpsresorna till externa etableringar görs med bil. Etablering av handel, inte minst externa köpcentrum, påverkar både den egna kommunen och grannkommunernas handels- och trafiksituation eftersom de kräver ett stort kundunderlag. Mängden persontrafik och mängden tung trafik har väsentlig inverkan på bl.a. utsläppsnivåer. Forskning har visat att fler externa handelsetableringar som ger geografiskt kortare avstånd innebär att miljöbelastningen från trafiken totalt sett ökar. Det beror på att det till stor del är andra preferenser än avstånd och transportkostnad som bestämmer var man gör sina inköp. När utbudet av externhandeln ökar så ökar också tendensen att göra sina inköp på andra än den närmaste handelsetableringen.

En viktig fråga är om det totala biltrafikarbetet kommer att öka till följd av handelsetableringen. Kommer biltrafiken att öka i området, i kommunen och i regionen? Utifrån uppgifter om medelreslängd och bilalstringstal fås ett värde på trafikarbetet. Trafikarbetet påverkas av faktorer som konkurrenssituationen och storleken på etableringens omland. Medelreslängden tur och retur till en externetablering ligger i gjorda studier på mellan 3-5 mil. Om ärenden som görs längs vägen inkluderas i beräkningen, blir medelreslängden enkom till etableringen ca 2 mil t/r. Bilalstringstal - Detta kan på ett förenklat sätt

tas fram genom att undersöka hur många p-platser som planeras.
T.ex. 1000 p-platser, varje p-plats omsätts minst 3-4 ggr per dygn dvs antalet bilar per dygn blir då 3000 i varje riktning.

6.5.2 Klimatpåverkan till följd av biltrafik i anslutning till kvarteret Ringborren

Nuläge

Se uppgifter om trafikflöden lokalt i nuläget i avsnitt 6.1.
Koldioxidutsläppen från trafiken i Västerås kommun har beräknats till 219 000 ton för år 2002 (Källa: SLB-Analys Rapport 5:2005).

Konsekvenser av nollalternativet

Se uppgifter om trafikflöden lokalt för nollalternativet i avsnitt 6.1.
Uppgifter om det regionala trafikarbetet för nollalternativet saknas eftersom det inte finns tillgång till någon handelsutredning med regionalt perspektiv. Om man antar att kunder som skulle ha valt att utföra sina inköp vid köpcentrumet vid Ringborren föredrar att utföra sina inköp med bil, är det rimligt att anta att vid nollalternativet kommer mängden transporter till och från andra köpcentrum i närområdet vara i samma storleksordning som vid planförslaget. Se även andra stycket under nästa rubrik.

Konsekvenser av planförslaget

För den planerade handelsplatsen har två marknads- och konsekvensbedömningar tagits fram. Den ena avser 12 000 kvm varav 4 000 kvm sällanköpsvaror (SV) (Bergshyttan Invest AB, Jan 2008) och den andra avser 10-15 000 kvm sällanköpsvaror (Bergshyttan Invest AB, Maj 2008). I marknadsutredningen från maj 2008 anges att Västerås är en mycket stark handelsstad med ca 50 % "merförsäljning" i förhållande till kommunens egna underlag. Med en fortsatt utveckling av externhandeln och cityhandeln i en avvägd mix har Västerås mycket goda möjligheter att skapa ytterligare konkurrensfördelar gentemot handelsstäderna Örebro och Eskilstuna under de närmaste 3-5 åren. Här anges även att SV i regel har möjlighet att dra kunder från ett större omland än detaljhandeln i genomsnitt, eftersom de inte är representerade på mindre orter.

Baserat på de generella uppgifterna ovan om omsättning för p-platser och medelreslängd, emissionsfaktorer för koldioxid från VV

samt att 890 p-platser²⁰ planeras, beräknas koldioxidutsläppen för planförslaget i ett regionalt perspektiv till ca 4 090 ton per år.

I beräkningen ingår dock inte utsläppen från tung trafik till och från den planerade handelsplatsen eftersom uppgift om andelen tung trafik regionalt saknas. Om dessa utsläpp skulle medräknas skulle utsläppen påverkas väsentligt då CO₂-utsläppen per kilometer är betydligt högre från tung trafik jämfört med utsläppen från personbilar.

6.6 Säkerhet för cyklister och gående

6.6.1 Nuläge

För närvarande är inte området runt fastigheterna Ringborren 13 och 15 fullt utbyggda med cykelbanor. På kartan i figur 4 nedan visas de gång- och cykelbanor som idag finns runt det aktuella exploateringsområdet.



© Lantmäteriförvaltningen Västerås stad
Teknik och Idrott 021-39 00 00

²⁰ Denna uppgift är hämtad från projektören, Bo Carlsson Sweco. Denna mängd parkeringsplatser planeras i augusti 2008.

Figur 4 kartan visar var det i nuläget finns gång- och cykelbanor. Den röda markeringen visar exploateringsområdets läge. Kartan är hämtad från www.vasteras.se

Kartan med markerade gång- och cykelbanor visar att det för närvarande finns cykelbanor längs Stockholmsvägen, Kranbyggargatan och Österleden. Cykelbanorna längs med Glasvingegatan och Bastborregatan tar slut på respektive gata. Detta medför att cyklister hänvisas till bilvägen. Det finns trottoar för gående. Det finns inga säkerhetshöjande åtgärder inom området för cyklister och gående.

6.6.2 Konsekvenser av nollalternativet

Vid nollalternativet görs inga förändringar av de nuvarande trafiklösningarna i området.

6.6.3 Konsekvenser av planförslaget

I det förslag som hittills har tagits fram kommer en ny gång- och cykelväg att dras från Glasvingegatan och längs med Ringborregatan. Gatan, tillsammans med gång- och cykelvägen, ansluter sedan rakt norrut (över delar av Ringborren 13), mot Stockholmsvägen. Gång- och cykelvägen ansluts till den befintliga cykelvägen utmed Stockholmsvägen och bilvägen ansluts till Stockholmsvägen med en rondell.

Planerna för bilväg samt gång- och cykelväg är inte färdigbearbetade. Enligt samtal med Teknik- och idrottsförvaltningen²¹ är det sannolikt att övergångar där biltrafik ska korsa gång- och cykelvägen för att köra in på köpcentrumets parkeringsplats kommer att höjas. Höjningen medför att hastigheten sänks och att bilförarens uppmärksamhet skärps. Det är också sannolikt att belysning förbättras i anslutning till platser där biltrafik korsar väg för cyklister och gående. En utbyggnad av gång- och cykelväg kommer att medföra positiva konsekvenser för såväl cyklister som gående.

²¹ Samtal med Stig Pernell Teknik- och idrottsförvaltningen Västerås Stad

6.7 Lokal påverkan på handelsverksamheten (avseende näringslivet)

I dagsläget finns ca 70 000 m² butiker och serviceföretag inom handelsområdet Hälla i östra Västerås²². De andra två handelsområdena för externhandel är Stenby och Erikslund. Den handel som idag är etablerad i Västerås har en stor bredd av olika typer av varor. De flesta stora handelsföretagen finns representerade i Västerås. De mätningar och utredningar av det s.k. köpindexet indikerar att det kommer kunder från andra delar inom regionen för att handla i Västerås²³.

I samband med arbetet med detaljplaneändring för Kv Ringborren har en marknads- och konsekvensbedömning²⁴ för butiksetablering inom planområdet tagits fram. Denna rapport finns bilagd som **bilaga 2**.

6.7.1 Komplettering av utredning beträffande sällanköpsvaror

Utöver de konsekvenser som uppstår till följd av butiksetablering inom Ringborren så har även konsekvenser för så kallade sällanköpsvaror²⁵ utretts. Detta beskrivs i dokumentet "Komplettering av Marknads och Konsekvensbedömning"²⁶ rapporten är bilagd som **bilaga 3**. I dokumentet beskrivs en etablering av ca 10 000-15 000 kvm sällanköpsvaror i butiker med shoppingkaraktär i direkt anslutning till en City Grossbutik i kv. Ringborren.

6.7.2 Konsekvenser av nollalternativet

Vid nollalternativet bedöms inte några konsekvenser för handelsverksamheten i närområdet att uppstå. Det är sannolikt att dagligvarubutiker som idag har svag försäljning kan komma att läggas ned fram till år 2012¹⁶. Denna utveckling är helt oberoende av all sorts ny etablering av handelsverksamhet i Västeråsregionen.

Avseende sällanköpsvaror så förväntas den nya etableringen i Erikslund ta 35-40 % av sin omsättning från cityhandeln.

²² Marknadsförutsättningar för utveckling av fastigheten Ringborren, Hälla i Västerås, Kristel Management AB 19 mars 2007

²³ Handelsutredning etapp II, Handelspolicy Västerås Stad 200:1

²⁴ Marknads- och konsekvensbedömning inom fastigheten Ringborren, Hälla Västerås, Bergshyttan Invest AB, Januari 2008

²⁵ Sällanköpsvaror – Detaljhandel som inte är dagligvaruhandel

²⁶ Marknads- och konsekvensbedömning inom fastigheten Ringborren, Hälla Västerås, Bergshyttan Invest AB, Januari 2008, Maj 2008

6.7.3 Konsekvenser av planförslaget med avseende på dagligvaruhandel

Vid ett genomförande av planförslaget kommer handelsområdet Hälla att utökas med en handelsyta på 26 500 m². En nyetablering bedöms påverka i första hand Cityhandeln. Den utredning som gjorts fastslår också att handeln i Västerås kan komma att stärkas mot andra orter i regionen, Eskilstuna och Örebro¹⁵.

Marknads- och konsekvensbedömningen slår fast att Viksängs Stadsdelscentrum kan komma att påverkas av nyetableringen. Man uppskattar att dagligvarubutiken i Viksäng kan komma att tappa 5-7 % i omsättning. I rapporten görs dock bedömningen att det även år 2012 kommer att finnas en dagligvarubutik i Viksäng. Försäljningen av dagligvaror är större i Skiljebo än i Viksäng vilket innebär att Skiljebo centrum troligen drabbas hårdare. Det uppskattas att Skiljebo kan förlora 15-20 % i omsättning. Dock görs bedömningen att ökad köpkraft i området bidrar till att det även år 2012 finns en dagligvarubutik i Skiljebo centrum.

Enligt marknads- och konsekvensbedömningen är det sannolikt att någon enstaka dagligvarubutik kan komma att läggas ned tidigare än vad som skulle varit fallet utan nyetableringen vid Ringborren. Rapporten fastslår dock att butiker med svag omsättning under alla omständigheter alltid kommer att ha svårt att överleva långsiktigt.

Slutsatsen av den marknads- och konsekvensanalys som genomförts är att Västerås som handelsstad kan komma att stärkas jämfört med andra i regionen (Stockholm, Eskilstuna, Örebro, m.fl.)

6.7.4 Konsekvenser av planförslaget med avseende på sällanköpshandel

Den utredning som utförts slår fast att Västerås är en stark handelsstad. Det försäljningsindex som redovisas för Västerås och sällanköpsvaror ligger på ca 150. Detta innebär att Västerås handlare har ca 50 % merförsäljning av sina varor utöver de sällanköpsvaror som Västeråsborna handlar. Marknadspositionen har stärkts genom att konsumenter åker från grannkommuner för att handla i Västerås. Det är främst Örebro och Eskilstuna som konkurrerar med Västerås om kunder från andra kommuner än den egna.

Enligt utredningen så brukar sällanköpsvaror normalt dra kunder från ett väsentligt större område än dagligvaruhandeln. Västerås har

därmed möjlighet att ytterligare stärka positionen som handelsstad. Konkurrenten inom Västerås har beaktats i utredningen. Den handelsutredning som utförts pekar på att det är främst utökningen affärscentra i Erikslund som förväntas bli huvudkonkurrent med cityhandeln. Ringborren beräknas ta 10-12 % av sin omsättning från city. Detta kan jämföras med de 35-40 % som Erikslund förväntas ta från cityhandeln. Därmed bedöms Ringborren främst komma att konkurrera med det utökade Erikslund som ska byggas. Det fastslås dock att cityhandeln inledningsvis kommer att känna av konkurrenten från etableringen inom Ringborren.

7 Rekommendationer inför och under byggskedet

I Västerås Stads handelspolicy tydliggörs att vid handelsetableringar som medför stor regional påverkan skall samråd ske med grannkommunerna. Länsstyrelsen ska kopplas in vid samrådet. Eftersom den marknads- och konsekvensanalys som genomförts pekar på att Västerås som handelsstad kan komma att stärkas jämfört med andra i regionen bör frågan lyftas till berörda personer på länsstyrelsen.

Stora parkeringsytor kan upplevas som karga och ogästvänliga. Därför bör dessa utformas med träd och buskar på sådant sätt att de får en mjukare framtoning utan att överskådligheten av parkeringen försämrats. Det är också viktigt att säkerställa att man på ett säkert sätt kan promenera mellan bilen och butikerna. Det bör beaktas att det finns tydligt utsatta övergångsställen inom parkeringen samt bra belysning.

De gångytor som planeras inom parkeringsplatsen bör ha en utformning som medför att besökande hellre väljer dessa ytor än ytor där det finns biltrafik.

Gång- och cykelväg bör utformas på sådant sätt att bilister får möjlighet att fokusera på så få saker som möjligt. Förläggs cykelvägen ca en billängd ifrån bilvägen så hinner bilisten uppmärksamma cykelvägen. En höjning av cykelvägens läge vid dessa korsningar sänker också bilarnas hastighet.

För att ytterligare höja säkerheten för cyklister och fotgängare kan ljusskyltar med rörelsedetektor installeras vid övergångsställen.

Rörelsedetektorn startar triangelformade varningslampor när någon närmar sig det aktuella övergångsställen. En sådan lösning finns utplacerad (i januari 2008) vid övergångsställe på Vasagatan i Västerås, i höjd med högskolan.

Det bör planeras hur snöhanteringen inom parkeringsytor ska utföras. Det är en fördel om snöupplag läggs i anslutning till området med oljeavskiljare för att säkerställa en effektiv avskiljning av förorening från dagvattnet.

Byte av filter i dagvattenbrunnar bör ingå i fastighetsägarens regelbundna service / kontrollprogram av fastigheten.

För att ha en möjlighet att minska masshanteringen inom exploateringsområdet bör befintlig överbyggnads användbarhet kontrolleras.

Jordmassor som uppstår och som bedöms vara fria från föroreningar bör återanvändas inom arbetsplatsen. Rivningsavfall bör källsorteras och lämnas in för återvinning.

Vid rivning av byggnader skall förorenat byggmaterial sorteras, transporteras och återvinnas av behöriga företag. Efter rivningen ska rapport beträffande förorenat byggmaterial sammanställas och översändas till Miljö- och hälsoskyddsförvaltningen.

Regelbunden service av fläktar och kylkondensorer bör utföras för att undvika bullerstörning. För fläktar ansvarar fastighetsägaren och för kylkondensorer ansvarar troligen dagligvaruhandeln.

8 Samlad bedömning och måluppfyllelse

8.1 Samlad bedömning

Tabellen nedan visar en jämförande bedömning av konsekvenserna av nollalternativ och planerad exploatering.

Tabell 6. Jämförande bedömning mellan nollalternativ och planalternativ för de miljöaspekter som identifierats som aktuella inom planförslaget.

Miljöaspekt	Nollalternativ	Planalternativ
Dagvatten	Dagvatten som uppkommer på befintliga ytor inom Ringborren 15 avleds till oljeavskiljare i anslutning till området. Eftersom det i nollalternativet inte kommer att finnas särskilt många fordon uppställda inom området och trafiken genom området inte heller kommer vara särskilt hög bedöms inte mängden förorenat dagvatten som kan uppkomma som särskilt omfattande.	Allt dagvatten som uppkommer i den södra delen av Ringborren 15 kommer att avledas till krossdiken och därefter till Mälarenergis oljeavskiljare. Norr om handelscentrumet kommer reningsfilter att installeras i dagvattenbrunnarna. Parkeringsytorna inom Ringborren 13 kommer att kopplas till dagvattenledning precis som i nuläget. Föroreningar i filter och i oljeavskiljare omhändertas. Därför bedöms att ökningen av föroreningsbelastningen är liten jämfört med nollalternativet.
Trafik	Trafiken längs med samtliga undersökta vägar kommer att öka fram till jämförelseåret 2012.	Vid planalternativet förväntas trafiken öka på Stockholmsvägen och minska på Österleden söder om Stockholmsvägen samt på Tallmätargatan. Den minskade trafiken på Österleden söder om Stockholmsvägen kommer att medföra en positiv effekt för närliggande bostäder. Regionalt sett bedöms trafiken öka eftersom handelsutredningen har bedömt att sällanköpsvaror medför möjlighet till att dra kunder från ett större omland.
Buller	Riktvärden för buller förväntas inte överskridas utomhus eller inomhus vid nollalternativet.	Vid Stockholmsvägen kommer bullret att öka men det bedöms som en icke hörbar förändring. Trafiken på Österleden söder om Stockholmsvägen förväntas minska och därmed förbättras situationen avseende buller i detta område. Skillnaden i bullersituationen jämfört med nollalternativet bedöms som mycket liten.
Luftföroreningar	Vid nollalternativet förväntas inte förändringar för luftföroreningar uppstå.	Luftkvaliteten vid den närmaste bostadsbebyggelsen väster om Österleden kan komma att förbättras då trafiken på Österleden söder om

		<p>Stockholmsvägen beräknas minska för planförslaget. Eftersom trafiken på Stockholmsvägen beräknas öka med ca 5 % bedöms dock luftkvaliteten vid Stockholmsvägen försämrans något.</p> <p>Ökad regional trafik medför totalt ökade utsläpp av bland annat NOx och partiklar.</p>
Klimatpåverkan	<p>Med det underlag som föreligger är det mycket svårt att göra en jämförelse mellan nollalternativet och planalternativet avseende trafikbelastning och koldioxidutsläpp ur ett regionalt perspektiv. Om man antar att konsumenter som väljer att använda bil vid sina inköp gör det även vid nollalternativet. Vid detta resonemang bedöms koldioxidutsläppen vara i samma storleksordning som vid planalternativet.</p>	<p>Det saknas underlag för att göra en bedömning av regional trafikökning och utsläpp av koldioxid för det specifika planförslaget. Baserat på Vägverkets generella uppgifter om konsekvenser för trafik vid handelsplatser beräknas koldioxidutsläppen uppgå till 4090 ton från köpcentrumet. Hänsyn har inte då inte tagits till tung trafik.</p>
Säkerhet för cyklister och gående	<p>Vid nollalternativet förändras inga gång- och cykelbanor.</p>	<p>Arbetet med förslaget har i detta läge inte kommit så långt att några exakta säkerhetshöjande förslag föreligger. Det är dock klart att säkerheten höjs när en ny sträckning kopplas ihop med befintliga banor. Planförslaget kommer att medföra att fotgängare och cyklister kan röra sig en längre sträcka på en separat cykelväg.</p> <p>Vid den nya avfarten från Stockholmsvägen till köpcentrumet byggs en rondell. Rondeller är säkrare än vanliga korsningar och de ökar framkomligheten²⁷.</p>
Påverkan på handelsverksamhet	<p>Svaga affärsverksamheter inom dagligvaruhandeln kommer att läggas ned fram till jämförelseåret 2012. Detta kommer att hända oavsett vilka nya verksamheter som etableras eller var det sker. Inom regionen utvecklas ständigt handelscentrumen det är inte osannoligt att Västerås tappar besökare från regionen till andra orter vid nollalternativet.</p> <p>Cityhandeln kommer vid nollalternativet att tappa i omsättning avseende sällanköpsvaror till det nya köpcenter som planeras i Erikslund</p>	<p>Mindre lokala handelsverksamheter kommer att påverkas av den planerade utvecklingen inom Ringborren. Bedömningen har dock gjorts att såväl Viksängs som Skiljebos centrum kommer att vara fortsatt etablerade år 2012. En bedömning som gjorts är också att Västerås som handelsstad kan komma att stärkas av nyetableringen inom Ringborren.</p> <p>Cityhandeln kommer att påverkas negativt till följd av etableringen av sällanköpsvaror i Ringborren. Den bedömning som gjorts är dock att Ringborren främst kommer att konkurrera om konsumenterna med den utbyggnad av Erikslund som planeras.</p>

²⁷ <http://www.vv.se/>

8.2 Detaljplanens grad av måluppfyllelse

Sammanfattningsvis bidrar detaljplaneförslaget till att nationella och regionala miljömålen i huvudsak uppfylls för Gifffri miljö, God bebyggd miljö och Grundvatten av god kvalitet. Detaljplaneförslaget bedöms inte bidra till uppfyllande av miljömålen Begränsad klimatpåverkan, Bara naturlig försurning eller Ingen övergödning. Detaljplanen bedöms inte påverka miljömålet Frisk luft. Detta framgår av tabellen nedan. I tabellen har endast de mål som bedömts relevanta tagits med.

Tabell 7. I tabellen nedan redogörs för planförslaget grad av måluppfyllelse jämfört nationella och regionala miljömål. → indikerar varken förbättring eller försämring för målet. ↗ indikerar att planförslaget kan bidra till att miljömålet uppfylls. ↘ indikerar att planförslaget kan bidra till att miljömålet inte uppfylls.

Nationella miljömål	Måluppfyllelse	Motivering
Begränsad klimatpåverkan	→	Trafikökningen och koldioxidutsläppen för planförslaget jämfört med nollalternativet bedöms vara i samma storleksordning, om man antar att kunderna väljer andra köpcentrum som alternativ.
Frisk luft	→	För planförslaget, liksom för nollalternativet, bedöms det finnas viss risk för att miljö kvalitetsnormerna överskrids lokalt.
Bara naturlig försurning	↘	Den regionala trafiken förväntas öka därmed ökar utsläpp av bland annat NOx.
Ingen övergödning	↘	Den regionala trafiken förväntas öka därmed ökar utsläpp av bland annat NOx.
Gifffri miljö	↗	Rivning samt ombyggnation av byggnader kommer att medföra att förorenande material omhändertas på ett miljöriktigt sätt. Miljömålet uppfylls om detta säkerställs. Rening av förorenat dagvatten medför att mängden föroreningar som sprids vidare

Nationella miljömål	Måluppfyllelse	Motivering
		till Mälaren minskar.
God bebyggd miljö	↗	Planförslaget bedöms medföra mindre bullerstörning för boende nära Österleden. Utbyggnadsalternativet medför lösningar så att vatten tillåts infiltrera inom området. Detta medför ökad möjlighet till grundvattenbildning.
Grundvatten av god kvalitet	↗	Infiltrering via krossdiken kan öka mängden vatten som infiltreras naturligt. Krossdiken, filter i dagvattenbrunnar samt oljeavskiljare medför att mängden föroreningar som når recipient minskar.

9 Förslag på uppföljning

9.1 Syftet med uppföljning

Kraven på uppföljning är en av de viktigaste nyheterna med de nya reglerna om miljöbedömningar av planer och program. När en plan har genomförts ska *”den beslutande myndigheten eller kommunen skaffa sig kunskap om den betydande miljöpåverkan som planens genomförande faktiskt medför. Detta ska göras för att myndigheten eller kommunen tidigt ska få kännedom om sådan betydande miljöpåverkan som tidigare inte identifierats så att lämpliga åtgärder för avhjälpan kan vidtas”* (6 kap 18 § miljöbalken).

Ur ett mer principiellt perspektiv har uppföljning stor betydelse för att tillgodose syftet med miljöbedömningen och det långsiktiga målet med hållbar utveckling. De miljökonsekvenser som följer av en plan eller ett program är svåra att förutse i planprocessen och arbetet med miljöbedömningen. Uppföljning visar på skillnader ”mellan bedömda och verkliga miljöeffekter samt behov av ytterligare åtgärder för att förhindra eller begränsa” betydande konsekvenser. Uppföljningen bidrar på så sätt till kunskapsuppbyggnad och på sikt bättre och effektivare miljöbedömningar.

9.2 Förslag på uppföljning

Byggnadsnämnden/Stadsbyggnadskontoret har det övergripande ansvaret för att uppföljningen genomförs. Berörda handläggare/-inspektörer inom förvaltningen föreslås ansvara för granskning av uppföljningen. Beslut om eventuella åtgärder (efter uppföljning) föreslås fattas av den nämnd som bäst kan hantera uppföljningsfrågan.

Själva genomförandet av uppföljningen föreslås initieras av antingen Västerås Stad, genom Stadens myndighetsutövning, d.v.s. tillsyn och övervakning, eller av byggherren, d.v.s. exploatören. Uppföljningen kan då anses rymmas inom exploatörens så kallade egenkontroll. Uppföljningen bör också redogöras för i detaljplanens genomförandebeskrivning.

Vi föreslår att ett program upprättas efter det att detaljplanen vunnit laga kraft. Uppföljningen bör genomföras i samband med bygglov eller genom inarbetande av kontrollprogram/slutbesiktning etc. Programmet bör minst innehålla följande rubriker:

- Buller – uppföljning av framför allt buller från fläktar och kondensatorer.
- Dagvatten– det bör säkerställas att installerade filter för dagvatten har avsedd effekt.

10 Referenser

Detaljplan för del av kv Ringborren mm, Västerås, Dp1070, fastställd 1989-06-20.

Översiktsplan för utveckling av Västerås tätort, ÖP 54, antagen av kommunfullmäktige 25 november 2004.

Bättre plats för arbete, Allmänna råd 1995:5, Boverket

Hälla köpcentrum, Västerås, Kv.Ringborren 13-15 Trafikanalys för angränsande vägnät med anledning av ombyggnad av fabriksfastighet till köpcentrum, Per Löfvendahl, Trafikplanering okt 2007

SLB-Analys Rapport 2006:40

Marknadsförutsättningar för utveckling av fastigheten Ringborren, Hälla i Västerås, Kristel Management AB 19 mars 2007.

Handelsutredning etapp II, Handelspolicy – för dagligvaru- och sällansköpshandeln Västerås Stad, Policydokument 2000:1, Reviderad utredning April 2000

Marknads- och konsekvensbedömning inom fastigheten Ringborren, Hälla, Västerås, Bergshyttan Invest AB, Januari 2008

Komplettering av Marknads- och konsekvensbedömning inom fastigheten Ringborren, Hälla, Västerås, Bergshyttan Invest AB, Januari 2008, Maj 2008

Muntliga uppgifter

Telefonsamtal 2008-01-09 med Thomas Hultberg, VVS-konsult Luft & Vatten Ingenjorsbyrå AB

Telefonsamtal 2008-01-29 med Lars Engström Mälarenergi

Samtal 2008-02-01 med Bo Carlsson SWECO VBB

Möte 2008-02-01 med Stig Pernell Teknik- och idrottsförvaltningen, Västerås Stad

Telefonsamtal 2008-10-13 med trafikkonsult Per Löfvendahl

Hemsidor där information har inhämtats

Riksantikvarieämbetets hemsida, www.kms.raa.se/

Naturvårdsverkets hemsida, www.naturvardsverket.se

Kartor, flygbilder, www.eniro.se

Länsstyrelsens hemsida, www.u.lst.se/u/.

Vägverkets hemsida <http://www.vv.se/>