



# Lokaliseringsutredning

Bilaga till fördjupning av översiktsplanen för  
Västerås hamn och Hacksta, FÖP 67

(version 2)

2021-11-03

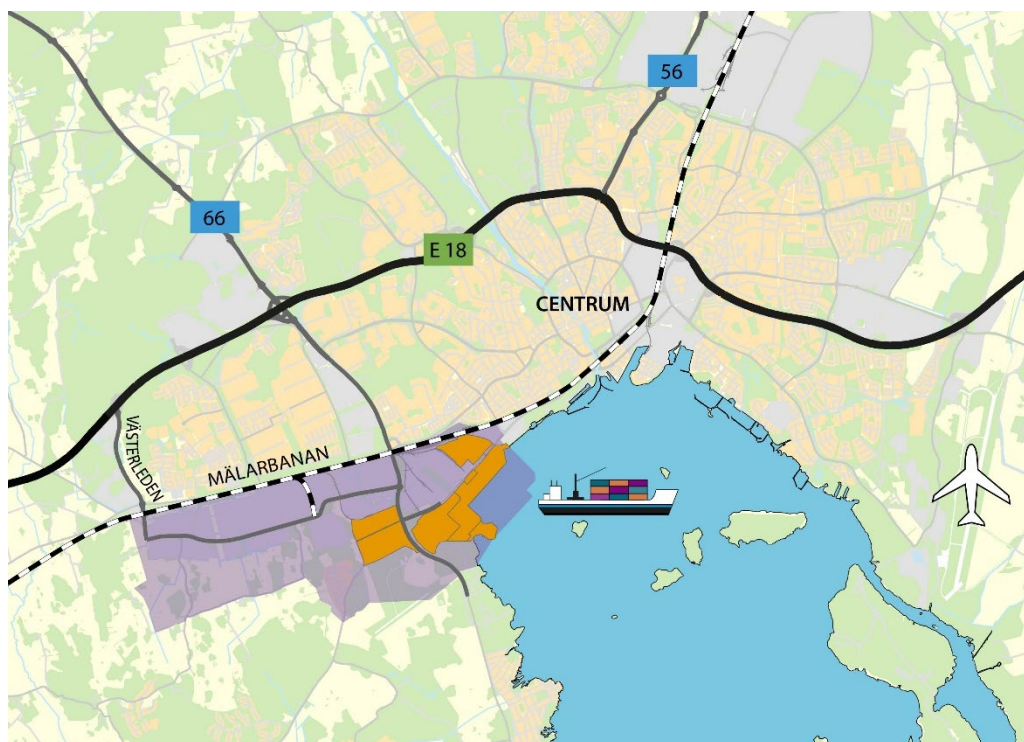
**Innehåll**

Bakgrund .....	3
lanspråktagande av brukningsvärd jordbruksmark .....	5
MILJÖBALKEN .....	6
JORDBRUKSMARK .....	7
BRUKNINGSVÄRD JORDBRUKSMARK.....	7
ETT VÄSENTLIGT SAMHÄLLSINTRESSE .....	8
RIKSINTRESSE KOMMUNIKATIONER, MILJÖBALKEN 3 KAP 8 § .....	10
KOMMUNALA RIKTLINJER.....	10
Alternativredovisning.....	12
Sammanfattande bedömning .....	14

## Bakgrund

Befolkningstillväxten är hög inom Mälardalsregionen och denna tillväxt spås fortsätta. Den antagna planeringsriktningen för Västerås stad är 230.000 invånare år 2050. Det innebär att Västerås står inför ett omfattande samhällsbyggande, där det är viktigt att alla har en god bostad, en bra samhällsservice, att näringslivet ges möjlighet att utvecklas samtidigt som inriktningen är hållbar utveckling.

Tillgång till mark för både etablerade företag som växer och nytillkomna företag är en viktig förutsättning för näringslivets utveckling och expansion och för utvecklingen av Västerås. Ett starkt näringsliv skapar fler arbetstillfällen och med ett väl diversifierat näringsliv som efterfrågar olika typer av kompetens leder det till en mer jämlik och socialt hållbar stad som inkluderar fler människor på arbetsmarknaden. Ett livskraftigt och expansivt näringsliv ger också förutsättningar för en ekonomisk hållbarhet som är viktig för samhällsutvecklingen i stort och gynnar hela regionen. Ett växande Västerås med många arbetstillfällen har en positiv effekt på både den egna kommunen som angränsande orter och regionen.



Karta: Planområdets utbredning samt väsentlig infrastruktur i området och närområdet

2021-11-03

### **Västerås hamn**

EU och den svenska regeringen har beslutat att godstransporterna inom sjöfarten ska öka. Eftersom väg och järnväg i Europa och i Sverige är överbelastade behöver gods istället transporteras vattenvägen. Västerås stad har tecknat avtal med staten genom Trafikverket och Sjöfartsverket om att större fartyg ska kunna trafikera Mälaren och angöra Västerås hamn.

För att kunna ta emot större fartyg och större godsvolymer i hamnen i Västerås pågår ett arbete med att rusta och utveckla Västerås hamn. Utvecklingen av Västerås hamn ingår tillsammans med hamnen i Köping i Mälarpjektet som är en av Sveriges största sjöfartsprojekt.

### **Pågående planering - FÖP Västerås hamn och Hacksta (FÖP 67)**

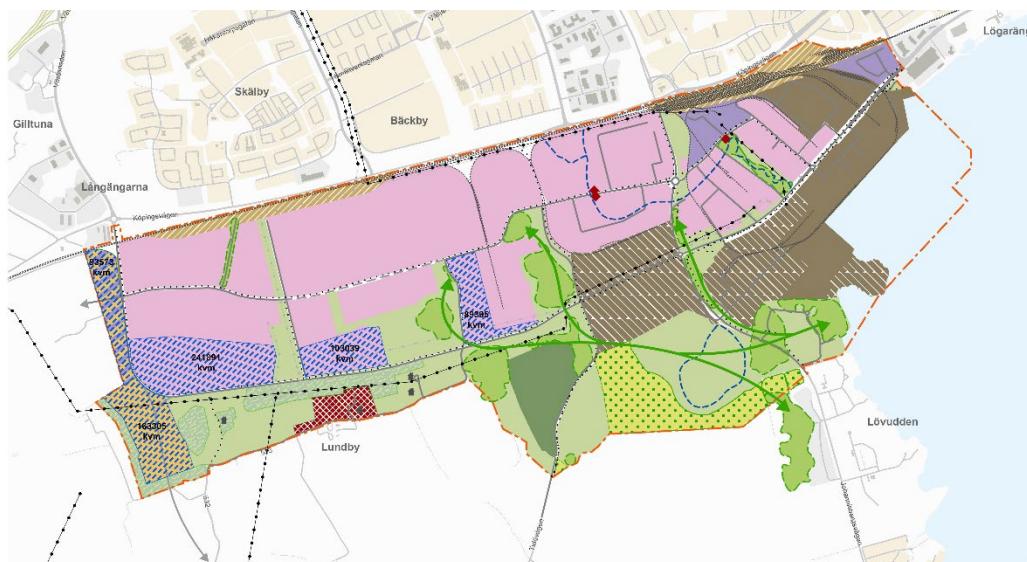
Pågående arbete med fördjupning av översiktsplanen för Västerås hamn och Hacksta motiveras av nya planeringsförutsättningar där Västerås hamn och dess utveckling är en del i ambitionen att föra över mer transporter av gods till sjöfarten. Även planerad expansion av verksamheter, vilket förväntas generera ökade trafikmängder för samtliga trafikslag, motiverar arbetet med en ny fördjupning av översiktsplanen. Förväntad ökad godstrafik men också den generella trafikökningen ställer krav på en förbättrad infrastruktur i området vad gäller godsspår, vägar och gång- och cykelvägar.

Fördjupningen av översiktsplanens mål är:

- Ett attraktivt verksamhetsområde för främst transportintensiva verksamheter med krav på effektiv godshantering och en optimal infrastruktur där särskilt hamnens förutsättningar för utveckling beaktas
- Ett väl gestaltat område med ett effektivt markutnyttjande som bidrar till att långsiktigt utveckla en hållbar, tilltalande, tät och nära stad
- En utveckling i samexistens med kringliggande områden och där möjlighet att röra sig i och genom området på ett tryggt och enkelt sätt utan bil ges

Av de tre målen ovan så är det främst det första målet ”*Ett attraktivt verksamhetsområde för främst transportintensiva verksamheter med krav på effektiv godshantering och en optimal infrastruktur där särskilt hamnens förutsättningar för utveckling beaktas*” som har störst betydelse och påverkan vid val av lokalisering.

2021-11-03



Karta: Blåstrerade ytor visar vilka markområden som inte är detaljplanlagda som verksamhetsytor och som avses tas i anspråk för ny näringslivsmark

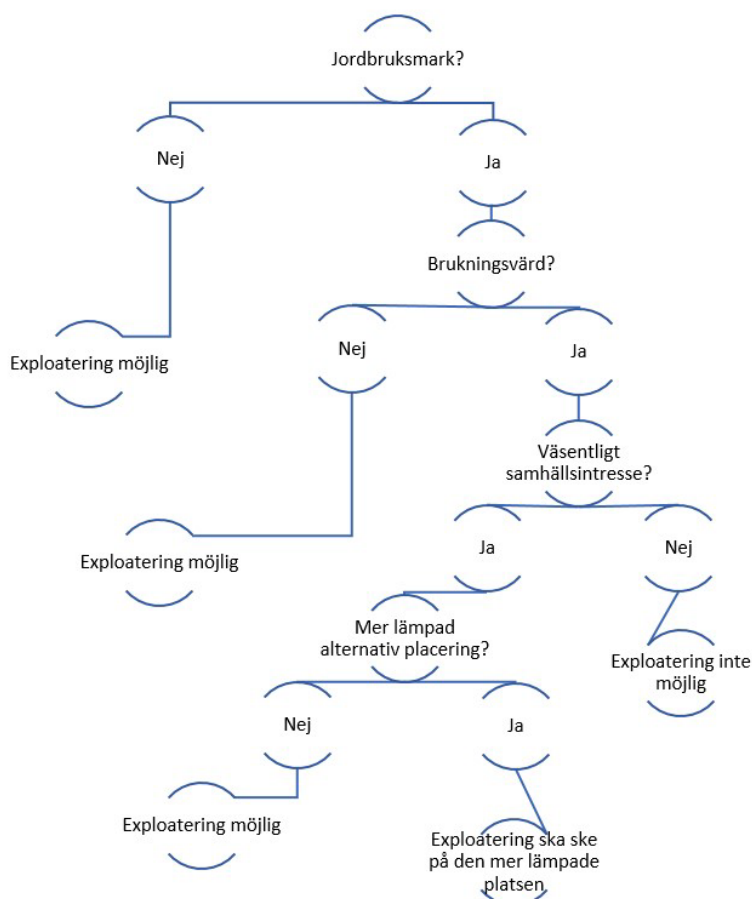
## lanspråktagande av brukningsvärd jordbruksmark

Den jordbruksmark som finns i Sverige är en resurs som om den brukas långsiktigt hållbart kan producera livsmedel och andra råvaror under en mycket lång tid. Marken är begränsad av naturförutsättningar och därför bunden till platser där odling är möjlig. Byggande på jordbruksmark innebär i praktiken att den inte kommer att vara möjlig att återställa och odla igen. För att återställa markens produktionsförmåga till samma nivå kan det ta många hundra- eller tusentals år.

I miljöbalken och plan- och bygglagen pekas kommunerna ut som ansvariga för att genomföra avvägningar för framtida markanvändning. Lagstiftningen är tydlig med att exploatering av jordbruksmark ska hanteras restriktivt, och då endast för väsentliga samhällsintressen. Hänsyn skall även tas till jordbruksmarkens biologiska produktionsvärden och odlingslandskapets kulturmiljövärden. Planläggning och prövning enligt PBL ska syfta till att mark och vattenområden används för det som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Detta innebär att miljöbalkens hushållningsbestämmelser (3 kap. 4§) ska användas vid prövning av jordbruksmarkens lämplighet för planläggning.

Processen för att bestämma om jordbruksmark får tas i anspråk görs i steg där varje frågeställning besvaras i tur och ordning (Se figur nedan). Är området att betrakta som jordbruksmark? Är jordbruksmarken brukningsvärd? Är den tänkta användningen av väsentligt samhällsintresse? Finns det en ur jordbruksmarkssynpunkt lämpligare alternativ placering?





### Miljöbalken

Lagstiftningen i kap. 3 §1 säger att mark- och vattenområden ska ges den användning som den är mest lämpad för med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning. I 3 kap. 4§ pekas jordbruk ut som ett nationellt intresse och exploatering av brukningsvärd jordbruksmark begränsas.

#### 3 kap 4 §

*Jord- och skogsbruk är av nationell betydelse.*

*Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.*

*Skogsmark som har betydelse för skogsnäringen skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra ett rationellt skogsbruk.*

2021-11-03

**Jordbruksmark**

En grundförutsättning för att mark juridiskt ska räknas som jordbruksmark är att den är taxerad som detta. I det fall ett område är detaljplanelagt för ett annat ändamål än jordbruk så är det också undantaget från prövning även om marken fortfarande är taxerat som jordbruk.

Begreppet jordbruksmark kan innefatta både åker såväl som betesmark och äng. Vad som är att betrakta som jordbruksmark är tydligare för mark som någon gång brukats som åker än för betesmark, eftersom gränsdragningen mellan kultiverad betesmark och skogsbete är diffus.

Vidare definitioner är:

- Åker – Möjlig att plöja
- Betesmark – Inte möjlig att plöja

Åker kan användas för bete men är tekniskt sett fortfarande åker. Naturliga fodermarker som olika typer av slåtterängar betraktas som åkermark och inte betesmark om de är möjliga att plöja. All mark som någon gång varit jordbruksmark kan anses vara potentiell jordbruksmark som ligger som markreserv.

***Bedömning av planområdet***

För de markområden inom fördjupningen av översiktsplanen för Västerås hamn och Hacksta som inte är detaljplanelagd är marken att betrakta som jordbruksmark. Den mark som planeras för verksamheter används idag som åkermark, är taxerat som jordbruksmark och är inte detaljplanelagt för något annat ändamål.

**Brukningsvärd jordbruksmark**

Det andra kravet för att lagstiftningen ska gälla är att jordbruksmarken är brukningsvärd. Marker med låg produktivitet eller som inte går att bruka effektivt kan anses vara icke brukningsvärda. Det går inte att exakt säga var dessa gränsdragningar ska göras. Vad som kan anses vara produktivt skiljer sig mellan lokal, regional, nationell och internationell nivå. Det går dock inte att säga att jordbruksmark inte är brukningsvärd på grund av att den inte brukats under ett flertal år. Däremot så har jordbruksmark som brukats i närtid enligt miljööverdomstolen betraktats som brukningsvärd. Jordbruksmark som nyligen omvandlats från till exempel skogsmark har också bedömts vara brukningsvärd.

2021-11-03

Framför allt är det produktionsvärdet av livsmedel, foder, bioråvara och dylikt som bestämmer en marks produktivitet. För att få vägledning i jordbruksmarkens produktionsvärde är klassificeringen som togs fram 1976 av lantbruksnämnden i Västmanland en bra grund. Utöver ren biomassaproduktion måste även andra värden som är knutna till att marken fortsätter att brukas, så som natur- och kulturmiljövärden, vägas in.

#### *Bedömning av planområdet*

För fördjupningen av Västerås hamn och Hacksta är marken till stor del att betrakta som brukningsvärd jordbruksmark. Av den yta som är planerad för verksamheter är ca 602 000 kvadratmeter klassificerad som 9 i lantbruksnämndens klassificering vilket är att betrakta som särskilt produktiva marker. Det finns också ett bra samband med intilliggande åkermarker. En mindre del cirka 89 500 kvadratmeter (varav endast cirka hälften är att betrakta som jordbruksmark) är inte klassificerade av lantbruksnämnden. Men även denna mark är att betrakta som brukningsvärd. De produktiva jordarna i Mälardalen kan generellt anses vara av nationellt intresse.

#### **Ett väsentligt samhällsintresse**

För att få ta brukningsvärd jordbruksmark i anspråk för något annat permanent ändamål måste detta ändamål vara av väsentligt samhällsintresse. Fyra exempel på vad som kan anses vara ett väsentligt samhällsintresse beskrivs i den proposition för naturresurslagstiftning som togs fram år 1985:

- Bostadsförsörjningsbehovet
- Lokalisering av bostäder och arbetsplatser nära varandra
- Skapa fungerande och lämpliga tekniska försörjningssystem
- Säkerställa viktiga rekreationsintressen

Bostadsbebyggelse kan vara ett väsentligt samhällsintresse, men det beror på vilka volymer det rör sig om. Ett eller ett fåtal hus är inte tillräckligt. Viktiga samhällsfunktioner och service är definitivt väsentliga samhällsintressen. Även skalan är viktig i bedömningen. Det som kan vara ett väsentligt samhällsintresse lokalt behöver inte vara det regionalt, nationellt eller internationellt. Kollektivtrafik och olika typer av infrastruktur påverkar också om åtgärden är att anse som samhällsväsentligt. Eftersom skalan är viktig i sammanhanget är det viktigt att redogöra för på vilken nivå det är ett väsentligt intresse, det vill säga lokalt, regionalt, nationellt, eller internationellt.



2021-11-03

*Bedömning av planområdet*

Aktuell och förändrad markanvändning	Intressets omfattning/nivå			
	Lokalt	Regionalt	Nationellt	Internationellt
Omvandling från jordbruksmark till verksamhetsområde med närhet till hamn.	En lokalisering av fler arbetstillfällen till de västra delarna av staden ger en bättre balans mellan arbetsplatser och bostäder.	Västerås är den del av Västmanland där befolkningen växer starkast. Det är viktigt att mängden arbetstillfällen också ökar både för länet och för Västerås som är en nod i regionen.		-
	Verksamhetsmark med närhet till hamn ger Västerås ett starkare logistiskt läge och en större blandning av olika trafikslag	Verksamhetsmark i anslutning till hamnen ökar möjligheterna att transportera mer varor sjövägen istället för på väg. Västerås hamn är möjlig utskleppningsort för Svealands inland.	Hamnen är av riksintresse för sjöfarten, med en viktig roll som knutpunkt mellan olika transportslag. Därmed finns ett nationellt intresse av verksamhetsmark i nära anslutning.	

Möjliggörandet av verksamhetsmark inom fördjupningen av översiktsplanen för Västerås hamn och Hacksta är att anse som ett väsentligt intresse på lokal, regional och nationell nivå.

2021-11-03

**Riksintresse kommunikationer, Miljöbalken 3 kap 8 §**

Västerås hamn är av riksintresse för sjöfart enligt Sjöfartsverkets beslut den 22 oktober 2001. Infrastrukturanläggningar av riksintresse är betydelsefulla för fler än en kommun. Västerås hamn och de hamnfunktioner som upprätthålls där är av riksintresse beroende på deras stora betydelse för regionen och landet.

Att tillgodose ett riksintresse kan innebära att olika riksintressen behöver vägas mot varandra i en översiktsplan. Ett riksintresse kan bara vägas mot andra riksintressen, inte mot andra allmänna intressen.

**Kommunala riktlinjer**

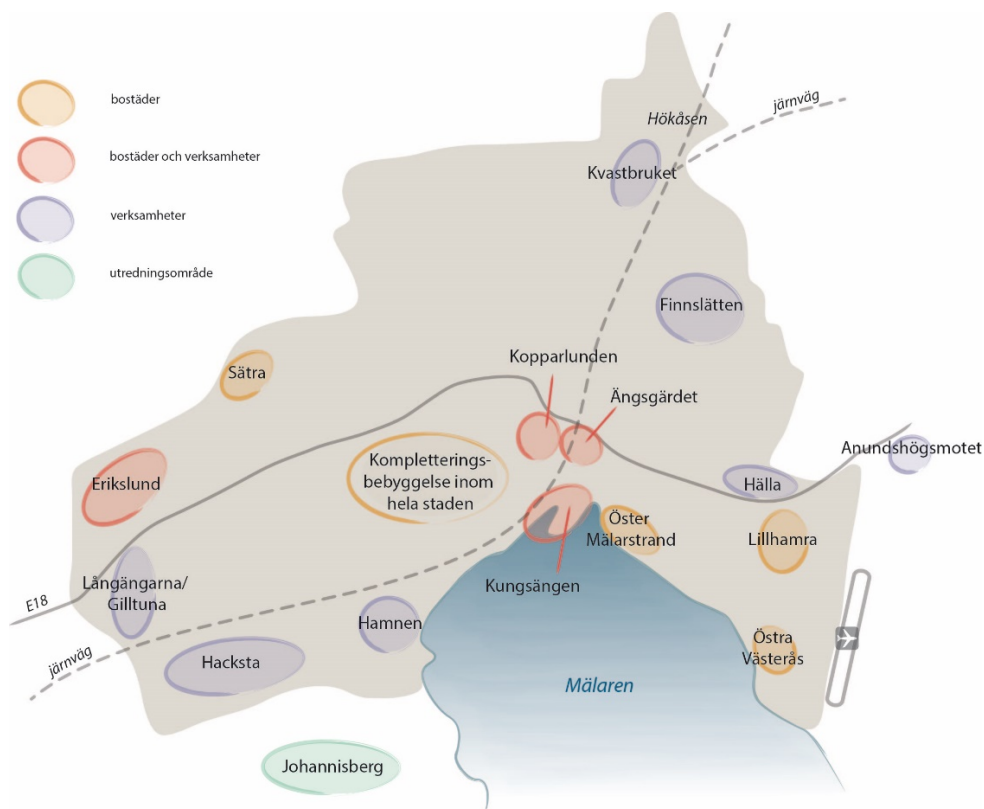
Enligt plan- och bygglagen (PBL) är det kommunernas ansvar att planlägga användningen av mark och vatten. Syftet med plan- och bygglagen är att bidra till en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktig hållbar livsmiljö – både för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer. Den enskilda människans frihet ska respekteras så långt det är möjligt. Plan- och bygglagen samt Miljöbalken är de lagrum som ska tillämpas vid avvägning mellan olika intressen vid planläggning och vid prövning av ärenden om lov eller förhandsbesked.

**Västerås översiktsplan 2026, med utblick mot 2050**

Västerås översiktsplan innehåller 13 strategier för en hållbar utveckling. Strategierna är på sätt och vis odelbara men den strategi som har störst bäring på utvecklingen av verksamhetsområdet Hacksta är: *Kreativt näringslivsklimat*.

Syftet med strategin är att ge förutsättningar för fler arbetstillfällen och ett varierat näringsliv. Västerås ska erbjuda miljöer för både etablerade och nya företag. Strategin innebär bland annat att staden ska säkerställa expansionsmöjligheter för etablerade företag, erbjuda goda etableringsförutsättningar samt skapa förutsättningar för hållbara person- och godstransporter.

2021-11-03



I den kommuntäckande översiktsplanen är verksamhetsområdet Hacksta utpekad och det sägs följande om området; Hacksta fortsätter att utvecklas till ett attraktivt verksamhetsområde för främst transportintensiva verksamheter med krav på effektiv godshantering och en optimal infrastruktur. Möjligheten att nyttja flera transportslag, närhet till Västerås hamn samt hamnens planerade utveckling ger särskilda förutsättningar som behöver beaktas. Områdets långsiktiga utveckling beskrivs och belyses ytterligare i fördjupningen av översiktsplanen för Västerås hamn och Hacksta (FÖP 67).

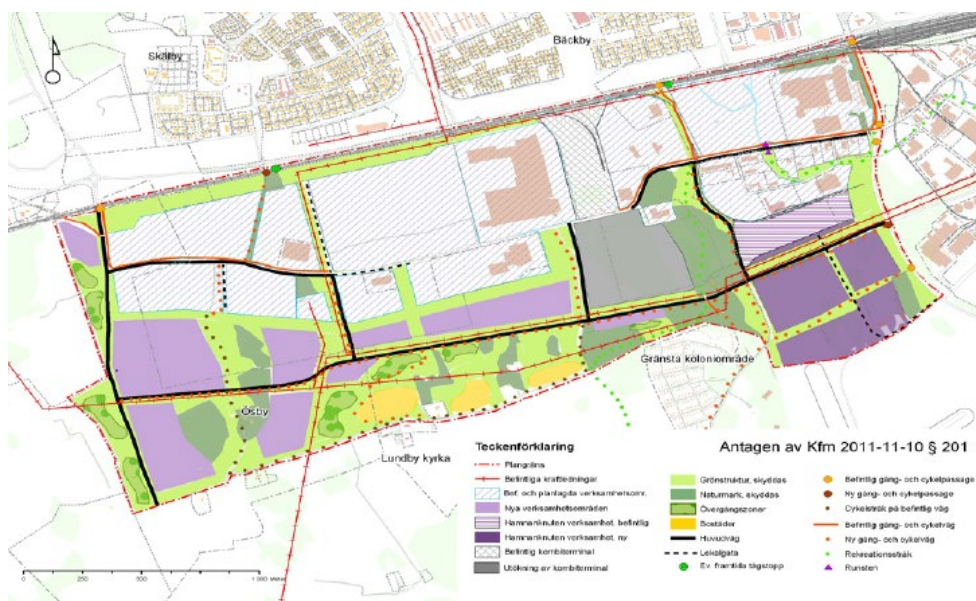
Föreslagen utveckling av Hacksta verksamhetsområde bedöms ligga inom område som är utpekad som tätorten Västerås.

#### **Gällande fördjupning av översiktsplanen för Hacksta (ÖP 59)**

Gällande översiktsplan för Hacksta (ÖP 59) visar hur Hackstaområdet kan utvecklas till ett verksamhetsområde för i första hand logistikföretag och andra verksamheter med behov av närhet till hamn, överordnat vägnät och järnväg. Området ges en grön profil där storskaliga byggnader och verksamheter balanseras av ett nätverk av gröna stråk.

2021-11-03

Stora delar av området är redan planlagt för verksamheter/industri. Ytterligare verksamhetsområden föreslås söder om redan planlagda områden, norr om Lundby samt väster om Johannesbergsvägen.



Mark och vattenanvändningskarta, ÖP 59, antagen av KF 2011-11-11 § 201

Några av de övergripande målen med översiktsplanen och som har stor betydelse för föreslagen lokalisering är;

- att ta vara på och utveckla områdets unika läge i förhållande till befintlig och planerad infrastruktur
- goda vägförbindelser mellan E18 och hamnen ger möjligheter att utveckla kombiterminalen
- trygga och säkra gång- och cykelvägar till och inom översiktsplaneområdet
- god tillgänglighet till kollektivtrafik

## Alternativredovisning

Denna lokaliseringsutredning syftar till att undersöka om det finns någon alternativ plats i närheten av Västerås tätort för att bygga motsvarande område. De alternativa lokaliseringarna har begränsats till områden i anslutning till Västerås tätort och med god infrastruktur då det är denna typ av mark som efterfrågas av näringslivet. Utgångspunkt för de alternativa lägena är;

- motsvarande yta som pekas ut i den fördjupade översiktsplanen som ny näringslivsmark (det vill säga mark som inte redan är detaljplanlagd)
- är lämplig för näringslivsmark

2021-11-03

- är tillgänglig även utan bil (arbetspendling)
- har bra kommunikationer, gärna med tillgång till flera transportslag då staden önskar främja hållbara transporter.

I nedanstående karta redovisas huvudalternativet, bokstav H, samt alternativa lokaliseringar till den.

A	Norr om Erikslund
B	Tillberga
C	Johannisberg
D	Folkesta
E	Hässlö
F	Grävlinge
G	Avesta/Gryta
<b>H</b>	<b>Hacksta</b>

Bedömningen av de ovan angivna lägena finns i bilagd bedömningsmatris.

De alternativa lokaliseringarna är inte utpekade som områden för näringslivsmark i gällande översiktsplan för kommunen, ÖP 2026, då alla områden för ny näringslivsmark som finns utpekade i den kommuntäckande översiktsplanen, ÖP 2026, redan är exploaterade eller under utveckling.



2021-11-03

## Sammanfattande bedömning

Västerås stad bedömer att det finns mycket få likvärdiga alternativa lägen inom kommunen och har resonerat enligt följande:

- Jordbruksmarken i Västerås kommun har generellt sett hög kvalitet. Den jordbruksmark som föreslås tas i anspråk för verksamheter är idag utarrenderad och brukas. Att ta ytterligare jordbruksmark i anspråk för verksamheter söder om planområdet är inte möjligt till följd av bland annat höga kulturmiljövärden. Det finns därför ingen risk att exploateringen av jordbruksmark kommer att leda till fortsatt utbredning av bebyggelse.
- Planförslagets utformning innebär att mark med höga och mycket höga naturvärden undantas från möjlighet att exploateras. Syftet är att värna de höga biologiska värdena samt friluftslivets intressen.
- Stora delar av planområdet är redan ianspråktaget av verksamheter. De delar som ännu inte är planlagda och exploaterade är sedan tidigare utpekade som expansionsområden i den kommuntäckande översiktsplanen (ÖP 2026) samt i fördjupningen av översiktsplan för Hacksta (ÖP 59).
- Områdets trafikorienterade läge är exceptionellt bra då det ligger i anslutning till Västerås hamn, Västerås kombiterminal, järnvägen samt E18. Det trafikorienterade läget gör området mycket lämpligt för transportintensiva verksamheter med fokus på miljövänliga och hållbara transporter.
- Marken norr om Mälarbanan och planområdet är ianspråktagen och bebyggd med bostäder och verksamheter. Strax öster om finns ytterligare verksamheter, bostäder och friluftsområden. Planområdet är en del av Västerås tätort vilket innebär en lokalisering av bostäder och arbetsplatser nära varandra.
- Föreslagen verksamhetsmark ligger inom det som utpekats som Västerås tätort i gällande översiktsplan.
- Utifrån gällande översiktsplan utvecklar kommunen ny näringslivsmark inom Erikslund (norr om E18), norr om Finnsletten samt på östra sidan om staden utefter E18, Avfart Irsta. Inga av dessa områden har tillgång till alla de tre transportslagen, det vill säga väg, järnväg och sjöfart. Områdena är trafikorienterade på så vis att de har goda möjligheter att frakta gods på väg. Detsamma gäller även för de alternativa lokaliseringar som ingått i denna utredning. Möjligheten att tillskapa ny näringslivsmark i anslutning till Västerås hamn samt kombiterminalen är mycket begränsad.

2021-11-03

Utifrån detta har avvägningen gjorts att det inte är möjligt att tillgodose behovet av ny näringslivsmark med samma förutsättningar på annan plats i Västerås kommun eller i anslutning till Västerås hamn genom att annan mark tas i anspråk. Fortsatt utbyggnad av Hacksta för ny näringslivsmark är ett naturligt val och väsentligt för att kunna tillgodose behovet av näringslivsmark med möjlighet till hållbara godstransporter via järnväg och sjöfart. Riksintresset kommunikationer som innefattar Västerås hamn med anslutande infrastruktur förutsätter möjlighet till fortsatt utveckling med näringslivsmark i anslutning till Västerås hamn samt befintlig och planerad anslutande infrastruktur. Inom kommunen finns inte möjlighet att frambringa mark med samma goda logistikförutsättningar som vid Hacksta. Utbyggnadsriktningen och möjligheten till miljövänliga och hållbara godstransporter stämmer väl överens med strategierna i den kommuntäckande översiktsplanen (ÖP 2026) samt nu gällande fördjupning av översiktsplanen för Hacksta (ÖP 59).