



VÄSTERÅS STAD

Jimmy Bergqvist
jimmy.bergqvist@vasteras.se

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Datum
2023-05-04

Diarnenr
BN 2018/00336

1 (24)

Byggnadsnämnden DP 1943

Detaljplan Dp, Irsta-Olsta 2:13 med flera, Irsta, Västerås SAMRÅDSREDOGÖRELSE

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 samrådet har bedrivits

Detaljplanen har varit utsänd för samråd under tiden 26 maj – 23 juni 2022. Förslaget har under samma tid varit utställt i Stadshuset och på Stadsbiblioteket samt på stadens hemsida och Bostad Västerås hemsida. Under samrådet har möjlighet funnits att kontakta handläggaren av planen för personlig information.

Ändringar efter samrådet

Efter samrådet har planen reviderats utifrån de synpunkter som kommit in. Det har inneburit justeringar av plankarta och planbeskrivning samt framtagande av ett fotomontage.

Plankarta

- Utökning av planområdet mot norr och en viss minskning i söder
- Justerat vägnät i området
- En angränsande befintlig bostadsfastighet har planlagts
- Omdisposition av kvartersmark för att hålla skyddsavstånd till fornlämningar
- Omdisposition av kvartersmark för att klara trafikbuller
- Omdisposition av kvartersmark för att lösa dagvatten
- Komplettering med kvartersmark (E- teknisk anläggning) för nätstation för el
- Komplettering med kvartersmark (E- teknisk anläggning) för pumpstation för spillvatten
- Bestämmelser som reglerar byggnaders höjd och placering har justerats, liksom utformningsbestämmelser.

Organisationsnr: 212000-2080

Postadress
Västerås stad
Stadsbyggnadsförvaltningen
721 87 Västerås

Telefon direkt
021-39 32 94

Kontaktcenter
021-39 00 00

Webbplats
www.vasteras.se

E-post
kontaktcenter@vasteras.se

Planbeskrivning

Kompletteringar och revideringar har gjorts genomgående för att texten i planbeskrivningen ska stämma överens med det som framgår av plankarta, planbestämmelser och utredningar.

Detaljplanen har kompletterats med följande utredningar:

- *Dagvattenutredning*
- *Kulturmiljöutredning*
- *Trafikbullerutredning*
- *Geoteknisk undersökning*

Illustration

Ett fotomontage har tagits fram för att illustrera hur bebyggelsen kan komma att se ut från det mest känsliga väderstrecket, sydväst, där siktlinjerna mot området är som längst.

Sammanfattning av inkomna synpunkter

Antalet yttranden som tas upp i samrådsredogörelsen är 22. Under samrådstiden skickades 21 yttranden till Byggnadsnämnden. Ett yttrande har kommit in tidigare (2021-02-08) från "Ett antal grannar och medborgare i bygden". Fyra av de inskickade yttrandena innehöll inga synpunkter på planförslaget.

Inkomna yttranden berör främst:

- status på handlingar och utredningar
- naturvärden
- riksintresse för naturmiljö
- gång- och cykelväg
- kollektivtrafik
- riksintresse för kulturmiljövård
- exploateringsgrad, bebyggelsens karaktär, gestaltning och placering
- skyddsavstånd till fornlämningar
- uppvärmning
- väganslutning
- trafikbuller
- dagvatten
- skolskjuts
- vatten och avlopp
- elförsörjning
- teleledningar

Inkomna synpunkter

Nedan redovisas de synpunkter som skickades in under samrådstiden samt stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer. De inkomna yttrandena är i vissa fall något redigerade och förkortade. Yttrandena i sin helhet går att få ut genom att kontakta Västerås stad.

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

- Polisen

- Kulturnämnden
- Tekniska nämnden
- Vafabmiljö
- Privatperson nr 570

Nedan presenteras alla synpunkter som lämnades på samrådshandlingarna.

1. LÄNSSTYRELSEN

"Överensstämmelse med översiktsplan

Enligt 4 kap 33 § PBL ska planbeskrivningen innehålla en redovisning om planen avviker från översiktsplanen, på vilket sätt den i så fall gör det och skälen för avvikelserna. Länsstyrelsen delade kommunens bedömning i undersökningsskedet."

Kommentar:

Överensstämmelse med översiktsplan

Förslaget var vid planuppdraget i vissa delar i överensstämmelse med ÖP 2026 rev 2017 och det var framför allt följande strategier för en hållbar utveckling som var tillämpbara; "Bostäder åt alla och Livskraftig landsbygd med starka serviceorter", men också delvis "Kollektivtrafiken som ryggrad". Förslaget ansågs däremot inte vara förenligt med strategin "Enkelt att gå och cykla".

Planen stämmer fortfarande överens med strategierna "Bostäder åt alla" och "Livskraftig landsbygd med starka serviceorter" med sitt läge i nära anslutning till serviceorten Irsta. Planeringen i Västerås ska stärka serviceorternas utvecklingsmöjligheter och erbjuda varierande boendemiljöer och ge goda förutsättningar för det lokala näringslivet. Komplettering av bebyggelsen i serviceorter ökar möjligheten att behålla och utveckla såväl den kommersiella som kommunala servicen.

Sedan planuppdraget gavs har förutsättningarna avseende kollektivtrafik dock förändrats. En omläggning av busslinjen (år 2022) till nya vägen till Gäddeholm har skett. I och med det så slutade buss att trafikera området. Planen medför inga ändringar av kollektivtrafiken enligt kollektivtrafikförvaltningen, Region Västmanland. Avvikelsen från strategin "Enkelt att gå och cykla" har inte kunnat åtgärdas. Förutsättningarna för att anordna en gång- och cykelväg till Irsta och busshållplats har undersökts. Närmaste busshållplats finns i Irsta sedan busslinjen som trafikerade området har lagts ner. Slutsatsen är att det saknas genomförbar lösning för finansiering och drift av en gång- och cykelväg. Varken Trafikverket eller kommunen har en gång- och cykelväg i det här geografiska läget i sin planering. Behovet bedöms inom överskådlig tid som större på andra platser. Om enskild finansiering av gång- och cykelvägen genom exploatören skulle vara möjlig så kan ändå inte skötseln garanteras i detaljplanen.

Strategierna "Bostäder åt alla" och "Livskraftig landsbygd med starka serviceorter" har i det här planarbetet ansetts väga så pass tungt att en avvikelse från de andra strategierna kan tolereras.

Planprogram Irsta

Förslaget område ligger utanför området för planprogram Irsta, Pp26 (2009).

”Länsstyrelsens ingripandegrunder enligt 11 kap 10 § PBL

Länsstyrelsen har inte möjlighet att yttra sig angående ingripandegrunderna, då samrådsförslaget inte är fullständigt och ett stort antal utredningar saknas. I och med de saknade och ofullständiga utredningarna, kan Länsstyrelsen inte göra bedömningen om ett antagande av detaljplanen kommer att överprövas eller ej.”

Kommentar:

Det nya planförslaget är fullständigt och utredningarna och inventeringarna klara.

”Råd enligt 2 kap PBL

Länsstyrelsen anser att ett nytt samråd behöver genomföras, där ett mer genomarbetat och utrett förslag presenteras. Se övriga råd nedan.”

Kommentar:

Granskningsremiss genomförs nu. Det nya planförslaget är genomarbetat och baserat på utredningar och inventeringar.

”Natur

Bristfälliga planhandlingar gör att det inte är möjligt att ta ställning till planen ur naturvårdsaspekt. Länsstyrelsen begärde att en utredning skulle genomföras för riksintresset för naturvården. Detta nämns inte i planhandlingarna. Planen föreslår åtgärder som direkt påverkar ett objekt som omfattas av riksintresset, utan en utredning är det inte möjligt att avgöra om planen medför en negativ inverkan på riksintresset.

Vidare saknas resultatet om den utökade artutredningen som tidigare föreslagits av naturmiljökonsulten Calluna samt även resonemang om resultatet och anpassning av planen utifrån detta.”

Kommentar:

Riksintresse för naturvård

Länsstyrelsen har meddelat att bortschaktning med 9 meter av De Geermoränen i anslutning till väg 543 sannolikt inte innebär påtaglig skada på riksintresset. Det innebär att en anslutning till väg 543 med fri sikt enligt Trafikverkets krav kan anordnas. Planen är i övrigt anpassad till de två De Geermoränerna som finns inom planens område. Ingen särskild utredning har behövt tas fram.

Utökad artutredning

Utökad artutredning för vissa groddjur och fåglar enligt naturvärdesinventeringen har vid en avstämning med länsstyrelsens naturvårdshandläggare bedömts som obehövlig. Orsaken är att inga indikationer finns på att de arterna lever och vistas i den aktuella miljön.

”Klimat

Planförslaget är inte förenligt med strategin i översiktsplanen ”Enkelt att gå och cykla” samt ”Kollektivtrafiken som ryggrad” då planförslaget kommer att medföra ett ökat bilberoende och därmed även klimatpåverkande utsläpp.

Planförslaget tar upp att solpaneler är en potentiell teknik för uppvärmning för de planerade bostäderna. Länsstyrelsen vill dock upplysa om att solpaneler för elproduktion har som lägst produktionskapacitet under vintern när hushållens generella elbehov är som störst.”

Miljö

Planförslaget kommer att medföra ett ökat bilberoende då det inte är förenligt med strategierna för gång, cykel och kollektivtrafik ("Enkelt att gå och cykla samt "Kollektivtrafiknätet som ryggrad).

Planen behöver belysa hur situationen för oskyddade trafikanter kommer lösas i och med etableringen. I planuppdraget ingår att försöka säkerställa en trafiksäker gång- och cykelförbindelse till busshållplats och till befintligt gång-/cykelvägnät, dock är finansiering av gång- och cykelväg är i nuläget inte löst."

Kommentar:

Förenlighet med översiktsplanen

Förslaget var vid planuppdraget i vissa delar i överensstämmelse med ÖP 2026 rev 2017 och det var framför allt följande strategier för en hållbar utveckling som var tillämpliga; "Bostäder åt alla och Livskraftig landsbygd med starka serviceorter", men också delvis "Kollektivtrafiknätet som ryggrad". Förslaget ansågs däremot inte vara förenligt med strategin "Enkelt att gå och cykla". Planen stämmer fortfarande överens med strategin "Bostäder åt alla och livskraftig landsbygd med starka serviceorter" med sitt läge i nära anslutning till serviceorten Irsta. Planeringen i Västerås ska stärka serviceorternas utvecklingsmöjligheter och erbjuda varierande boendemiljöer och ge goda förutsättningar för det lokala näringslivet.

Komplettering av bebyggelsen i serviceorter ökar möjligheten att behålla och utveckla såväl den kommersiella som kommunala servicen.

Sedan planuppdraget gavs har förutsättningarna avseende kollektivtrafik dock förändrats. En omläggning av busslinjen (år 2022) till nya vägen till Gäddeholm har skett. I och med det så slutade buss att trafikera området. Avvikelsen från strategin "Kollektivtrafiken som ryggrad" uppstod i och med det. Planen medför inga ändringar av kollektivtrafiken enligt kollektivtrafikförvaltningen, Region Västmanland.

Avvikelsen från strategin "Enkelt att gå och cykla" har inte kunnat åtgärdas.

Förutsättningarna för att anordna en gång- och cykelväg till Irsta och busshållplats har undersökts. Närmaste busshållplats finns i Irsta sedan busslinjen som trafikerade området har lagts ner. Slutsatsen är att det saknas genomförbar lösning för finansiering och drift av en gång- och cykelväg. Varken Trafikverket eller kommunen har en gång- och cykelväg i det här geografiska läget i sin planering. Behovet bedöms inom överskådlig tid som större på andra platser. Om enskild finansiering av gång- och cykelvägen genom exploatören skulle vara möjlig så kan ändå inte skötseln garanteras i detaljplanen. Avsaknaden av kollektivtrafik samt gång- och cykelväg innebär att boende i området kommer att få använda bil som huvudsakligt transportmedel.

"Riksintresse kulturmiljövården

Planområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljövården, Irsta U 31.

Länsstyrelsen anser att underlaget inte är tillräckligt för att bedöma om påtaglig skada på riksintresset kan uteslutas. Kulturmiljöutredningen är inte färdigställd.

Länsstyrelsen vill upplysa om att en riksintesserevidering pågår för riksintresset Irsta 31. Även om revideringen ännu inte är färdig vill Länsstyrelsen förtydliga att texten kan komma att skrivas om och att värden kan tillkomma och förtydligas. Länsstyrelsen vill lyfta områdets speciella karaktär som är formad av dess

geologiska förutsättningar, med landskapsutvecklingen från bronsålder och fram till 1900-tal men även framväxten av sockencentra, herrgårdsmiljöer och gods samt dess tillhörande torpbebyggelse. En utökad motivering gör det möjligt att belysa en vidare berättelse inom riksintresset Irsta U 31. Länsstyrelsen anser att man även behöver se över exploateringsgraden.

Då planområdet inte ansluter till befintlig bebyggelse utan kan komma att utgöra en ny bebyggelsebildning är det viktigt att titta på den äldre byggnadstraditionen och bebyggelsestrukturen i området och utgå från den. Ett eventuellt bostadsområde får inte ha stadskaraktär på landsbygd. Gårdarna ligger glest och höjdkurvorna visar på fornlämningar men litet antal byggnader på höjderna i området. Planområdet ligger exponerat i landskapet vilket kräver stort hänsynstagande till omgivande landskap och värden om skogen försvinner. Länsstyrelsen vill se alternativ som dämpar exponeringen i landskapsrummet. Det är viktigt att värdefulla siktlinjer inte bryts.

Länsstyrelsen vill också lyfta att kumulativa effekter kan få påverkan på riksintresset och att detta ska belysas i en kulturmiljöutredning.”

Kommentar:

En kulturmiljöutredning har tagits fram utifrån länsstyrelsens yttrande, den riksintresserevidering som pågår för riksintresset Irsta 31 samt bevarandeprogram för odlingslandskapet Irsta 80-42. I planen har hänsyn tagits till resultatet av utredningen.

Att ny bebyggelse i någon form tillkommer inom riksintresseområdet är ett grundantagande, men de kumulativa effekterna av att ny bebyggelse tillkommer i Irstaområdet har kunnat mildras genom planförslaget. Genom att samla bebyggelsen på en plats och använda detaljplaneinstrumentet kan en striktare anpassning till omgivningens kulturmiljövärden ske. Inom en detaljplan krävs normalt lov för vissa åtgärder som är lovbeFriade utanför detaljplan. I valet mellan spridd bebyggelse som tillkommer genom förhandsbesked och samlad bebyggelse som tillkommer genom detaljplan bedömer stadsbyggnadsförvaltningen att det sistnämnda alternativet är det bästa.

”Kulturmiljö

Planområdet ligger inom bevarandeprogram för odlingslandskapet (Irsta 80-42) och här lyfts Irstaområdet med sitt mycket innehållsrika kulturlandskap med kuperade moränholmar samt rikligt med ängs- och hagmarker som delar upp åkerjordarna fram. Även järnålders- och bronsåldersbygden som är koncentrerad till den öppna dalgången och slätten samt fornlämningstätheten och ortnamnen vilka indikerar en lång bebyggelsekontinuitet tas upp.

Gestaltning samt placering måste noga studeras samt vilken typ av bebyggelse som är möjligt inom området. Nockhöjd bör noga studeras. Länsstyrelsen anser att ny bebyggelse inom planområdet med hänsyn till riksintresset och omgivande bebyggelse bör utformas med färgsättning, placering, volym, skala och gestaltning så att kravet på en god helhetsverkan uppfylls i enlighet med 2 kap 6 § PBL.”

Kommentar:

En kulturmiljöutredning har tagits fram utifrån länsstyrelsens yttrande, den riksintresserevidering som pågår för riksintresset Irsta 31 samt bevarandeprogram

för odlingslandskapet Irsta 80-42. I planen har hänsyn tagits till resultatet av utredningen.

”Fornlämningar

Avståndet mellan planerade fastigheter och gravfältet L2004:9626 ska vara minst 50 meter.

Avståndet mellan planerade fastigheter och stensättningarna L2004:7706, L2004:7707 och L2004:8171 ska vara minst 30 meter.

Övriga registrerade lämningar (L2004:8692 Hägnad, L2019:2565 och L2019:2564 Område med fossil åkermark, L2019:2558–62 Härdar) inom planområdet är arkeologiskt undersökta. Ingen ytterligare arkeologi krävs.”

Kommentar:

I samråd med länsstyrelsens kulturmiljöhandläggare har vissa avvikelser från ovanstående skyddsområden bestämts och planen är anpassad till det. Skyddsområde för gravfältet söder om planområdet har kunnat minskas till 30 meter i stället för 50 meter. Avståndet till stensättningarna har kunnat minskas från 30 till 20 meter. För det utökade delområdet har ett skyddsavstånd på 10 meter fått hållas till en fornlämning i form av en stensättning som i sin tur är belägen på en De Geermorän. Kulturmiljöhandläggare och naturvårdshandläggare på länsstyrelsen har bedömt skyddsavståndet.

2. TRAFIKVERKET

”Syftet med detaljplanen är att skapa en by på landet med friliggande bostadshus, parhus samt ett flerbostadshus för äldre. Öster om planområdet går väg 543 för vilken Trafikverket är väghållare. Högsta tillåtna hastighet vid platsen är 70 km/tim och ÅDT är 1170 enligt mätning utförd 2019.

Väganslutning

Trafikverket kan efter ett besök på platsen konstatera att anslutningsläget enligt planförslaget inte uppfyller siktkraven enligt VGU och läget kommer därför inte godkännas.

Planbeskrivningen anger att kommunen avser att schakta bort en del av De Geermoränen/drumlinen för bättre sikt. Denna typ av ingrepp i naturmiljön kräver dispensansökan hos Länsstyrelsen. Trafikverket förutsätter att kommunen klargör frågan inför det fortsatta arbetet med detaljplanen.

Av trafiksäkerhetsskäl anser Trafikverket att kommunen ska hitta ett anslutningsläge där siktkraven uppfylls. Trafikverket anser också att kommunen med fördel kan se över möjligheten att samordna närliggande utfarter till samma anslutningspunkt, för att ytterligare förbättra trafiksäkerheten utmed väg 543.

Trafikverket vill se att anslutningsfrågan är löst innan ärendet tas vidare till granskningsskedet.”

Kommentar:

Länsstyrelsen har meddelat att bortschaktning med 9 meter av De Geermoränen i anslutning till väg 543 sannolikt kan genomföras utan att det innebär påtaglig

skada på riksintresset för naturvård. I och med det beskedet kan Trafikverkets siktkrav uppfyllas för det valda anslutningsläget i plankartan. Samordning till samma anslutningspunkt har gjorts för två till planen angränsande bostadsfastigheters utfarter.

”Trafikbuller

Trafikverket noterar att en bullerutredning är under framtagande och förutsätter att kommunen till granskningen redovisar att gällande riktvärden enligt Förordning (SFS 2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader klaras. Om det är nödvändigt att vidta åtgärder för att nå bullerriktvärdena, t.ex. plank eller särskilda planlösningar, ska dessa säkerställas med bestämmelser i plankartan. Eventuella bullerskyddsåtgärder ska placeras utanför den allmänna vägens vägområde. Trafikverket förutsätter att bullerberäkningen tar höjd för prognosår 2040.”

Kommentar:

Trafikbullerutredning har tagits fram och i planen har hänsyn tagits till resultatet av den. Kvartermark för bostäder har dragits in från väg 543 för att klara bullerriktvärden för uteplatser och fasader.

”Dagvatten

Trafikverket vill framhålla vikten av att säkerställa att valda lösningar gällande hantering av dagvatten inte innebär påverkan på den statliga infrastrukturen. Kommunen bör i sin planering se till att bebyggelsen utformas och/eller att avvattning dimensioneras så att utbyggnad enligt detaljplanen inte skadar väganläggningen, eller oskäligt försvårar brukande av anläggningarna. Åtgärder ska därför vidtas inom planområdet så att utflödet mot statliga vägar inte ökar när området är utbyggt, varken hastighets- eller mängdmässigt. Trafikverket anser att kommunen ska ta höjd för 50- årsflöden.”

Kommentar:

I dagvattenutredningen har Trafikverkets önskemål arbetats in.

”Gång-, cykel- och kollektivtrafik

Planbeskrivningen anger att det i planuppdraget även ingår att försöka säkerställa en trafiksäker gång- och cykelförbindelse mellan busshållplats och befintligt gång- och cykelvägnät, vilket Trafikverket ser positivt på. För att skapa trygga skolvägar kan en möjlighet vara att hitta en lösning för skolskjuts inom planområdet, så att skolbarn inte behöver röra sig utmed den allmänna vägen.

Trafikverket välkomnar en närmare beskrivning av hur situationen för oskyddade trafikanter kommer att lösas. Trafikverket vill uppmärksamma att om en gång- och cykelväg placeras utanför vägområdet utmed väg 543, kan åtgärden lösas genom PBL d.v.s. det behövs ingen process enligt väglagen.

Väg 543 Väg 543 är smal och inte utformad för några större trafikflöden. När nya bostadsområden byggs utmed vägar som denna, är det vanligt att önskemål kommer om standardhöjning av vägen. Trafikverket vill uppmärksamma att utrymmet för sådana åtgärder är mycket begränsade och ska prioriteras mot åtgärder längs övriga riks- och länsvägar i länet.

För information görs ansökan om sänkt hastighet hos Länsstyrelsen.”

Kommentar:

Efter planuppdraget och innan samrådsremissen skedde en omläggning av busslinjen (år 2022) till nya vägen till Gäddeholm. I och med det så slutade buss att trafikera området. Planen medför inga ändringar av kollektivtrafiken enligt kollektivtrafikförvaltningen, Region Västmanland.

Barn- och utbildningsförvaltningen har meddelat att skolskjuts inte kommer att erbjudas eller beviljas då förutsättningar för att få skolskjuts saknas. Förutsättningarna för att anordna en gång- och cykelväg till Irsta och busshållplats har undersökts. Närmaste busshållplats finns i Irsta sedan busslinjen som trafikerade området har lagts ner. Slutsatsen är att det saknas genomförbar lösning för finansiering och drift av en gång- och cykelväg. Varken Trafikverket eller kommunen har en gång- och cykelväg i det här geografiska läget i sin planering. Behovet bedöms inom överskådlig tid som större på andra platser. Om enskild finansiering av gång- och cykelvägen genom exploatören skulle vara möjlig så kan ändå inte skötseln garanteras i detaljplanen.

Sammanfattningsvis innebär avsaknaden av kollektivtrafik, skolskjuts och gång- och cykelväg att boende i området kommer att få använda bil som huvudsakligt transportmedel.

3. KOLLEKTIVTRAFIKFÖRVALTNINGEN

”Kollektivtrafikförvaltningen har tagit del av rubricerat ärende och har följande synpunkter att framföra. I samrådsmaterialet framgår det att området för närvarande inte trafikeras av kollektivtrafik och att planförslaget inte medför några ändringar av kollektivtrafiken.

Det framkommer även att Trafikverkets tycker det är en risk att inte ha någon trottoar eller gång- och cykelbana till busshållplatsen på Irsta Stockholmsväg. Kollektivtrafikförvaltningen delar Trafikverkets åsikt. Inte minst är det en risk höst- och vintertid då det är mörkt ute.

Bussfickan som angörs av bokbuss och möjlig framtida skolskjuts ansvaras inte av Kollektivtrafikförvaltningen.”

Kommentar:

Barn- och utbildningsförvaltningen har meddelat att skolskjuts inte kommer att erbjudas eller beviljas då förutsättningar för att få skolskjuts saknas. Förutsättningarna för att anordna en gång- och cykelväg till Irsta och busshållplats har också undersökts. Närmaste busshållplats finns i Irsta sedan busslinjen som trafikerade området har lagts ner. Slutsatsen är att det saknas genomförbar lösning för finansiering och drift av en gång- och cykelväg. Varken Trafikverket eller kommunen har en gång- och cykelväg i det här geografiska läget i sin planering. Behovet bedöms inom överskådlig tid som större på andra platser. Om enskild finansiering av gång- och cykelvägen genom exploatören skulle vara möjlig så kan ändå inte skötseln garanteras i detaljplanen.

Sammanfattningsvis innebär avsaknaden av kollektivtrafik, skolskjuts och gång- och cykelväg att boende i området kommer att få använda bil som huvudsakligt transportmedel.

4. POSTNORD

”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, trafiksäkert och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden 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 för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation eller förändring av befintlig detaljplan.

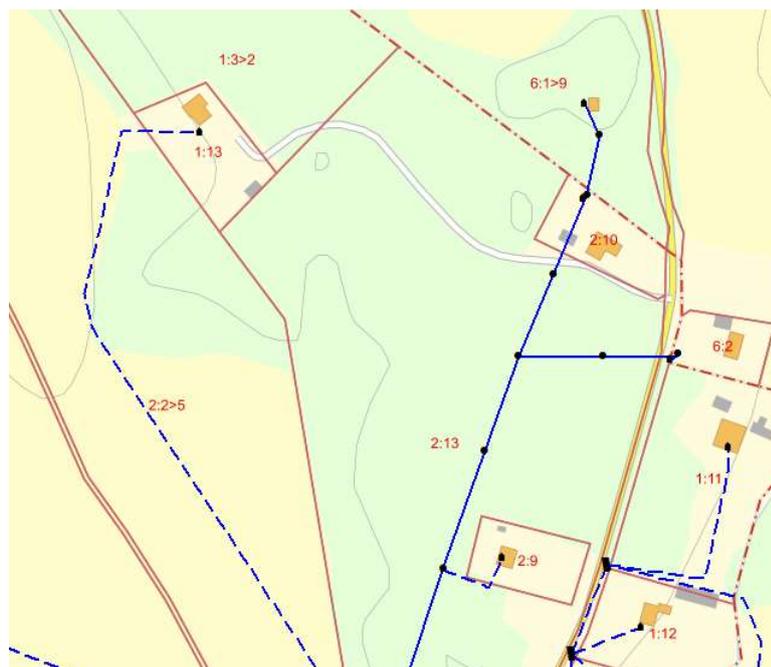
En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.”

Kommentar:

Synpunkterna har ingen omedelbar påverkan på detaljplaneförslaget men vidarebefordras till byggaktören.

5. VATTENFALL ELDISTRIBUTION

”Vattenfall Eldistribution AB har elnätanläggningar inom område och inom närområde för aktuell detaljplan bestående av 0,4 kV markkabel, blå streckad linje, 0,4 kV luftledning, blå heldragen linje och 0,4 kV kabelskåp, svart rektangel. Elnätanläggningarnas läge i kartan är ungefärligt.



Befintlig nätstation söder om planområdet och befintliga ledningar kan inte försörja tillkommande bostäder, både när det gäller kapacitet och avstånd.

Vattenfall Eldistribution önskar ett E-område för nätstation inom planområdet. Ett önskemål är att placera E-området invid vändplatsen i norra delen av planområdet. Ytbehovet för varje E-område är initialt 10x10 m och E-området kan minskas när det är klart vilken typ av station som kommer att användas. Minsta avstånd till närmaste brännbara byggnadsdel är 5 meter, om byggnadsdelen är av icke brännbart material så kan avståndet krympas.

Som nämns i planbeskrivningen finns det 0,4 kV luftledningar och dessa behöver flyttas. Flytt/förändringar av befintliga elnätanläggningar utförs av Vattenfall Eldistribution, men bekostas av exploitören. Beställning/förfrågan kabelflytt görs på Vattenfall Eldistributions hemsida.

Ifall dessa luftledningar inte flyttas så ska minsta avstånd mellan byggnad och luftledning på lågspänningsnivå vara 5 meter från närmaste anläggningsdel, detta utifrån säkerhetsområde och elsäkerhetsrisk.

Vattenfall Eldistribution önskar att ni i planhandlingarna skriver Vattenfall Eldistribution för att förtydliga vilket av Vattenfalls bolag som avses.”

Kommentar:

Detaljplanen har kompletterats med ett E-område för transformatorstation på 10 gånger 10 meter. Förtydligande till bolaget Vattenfall Eldistribution har också gjorts i handlingarna.

6. SVENSKA KRAFTNÄT

”Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende. Vi har i dagsläget inga anläggningar eller intressen som berörs i det aktuella området och har därför inga synpunkter på rubricerad remiss. Däremot kan det finnas det kan finnas regionnätetsledningar i närheten och regionnätetsägaren bör i så fall höras i samrådet.”

Kommentar:

Vattenfall Eldistribution som har elanläggningar i området har besvarat remissen.

7. RÄDDNINGSTJÄNSTEN MÄLARDALEN

”Stadsbyggnadsförvaltningen, Västerås Stad har begärt yttrande av Räddningstjänsten Mälardalen (RTMD) över detaljplan 1943 med Dnr 2018/00336-3.1.2 i samrådsskedet. RTMD har tidigare lämnat kommentarer gällande aktuell detaljplan och dessa har arbetats in i planbeskrivningen. RTMD har därför inga ytterligare synpunkter men vill kommentera att det under rubriken Brandpostnät i planbeskrivningen står ”Mälardalens brand- och räddningsförbund” och inte Räddningstjänsten Mälardalen som är det rätta namnet.”

Kommentar:

Namnet har ändrats till Räddningstjänsten Mälardalen i handlingarna.

8. SKANOVA

”Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med

flyttning. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.”

Kommentar:

Det är troligt att anläggningarna kommer att behöva flyttas i och med genomförandet av detaljplanen. Flytten kommer i så fall att bekostas av exploatören.

9. NATURSKYDDSFÖRENINGEN

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

I Översiktsplan 2026 så finns bland strategierna:

- Livskraftig landsbygd med starka serviceorter
- Enkelt att gå och cykla
- Kollektivtrafiken som ryggrad
- Resurshushållning och klimatanpassning

Naturskyddsföreningen konstaterar att det idag är ett kalhygge på platsen och att det redan finns en hög med makadam. Den närmast omgivande naturen innehåller inga större värden. För att hushålla med marken så förordar Naturskyddsföreningen att parhus och radhus byggs i större antal än rena villor.”

Kommentar:

Det finns goda argument både för en högre och för en lägre exploateringsgrad på den aktuella platsen. Som Naturskyddsföreningen säger är marken inte särskilt värdefull ur ett naturvärdesperspektiv, vilket kan tala för en högre exploatering. Samtidigt är förutsättningarna för kollektivtrafik, skolskjuts och gång- och cykeltrafik mycket dåliga i närområdet, vilket talar för att hålla nere exploateringen. Det finns också starka kulturmiljövärden i det omgivande landskapet – värden som talar för en lägre exploatering snarare än en högre. Dessa argument behöver balanseras i detaljplanearbetet och sammantaget talar de för en lägre exploatering.

”Området ligger i anslutning till Irsta tätort med skola åk 1 -9 samt utbyggd förskoleverksamhet, bensinmack och pizzeria och tillför då ytterligare underlag för den verksamheten. Serviceorten Irsta stärks.

Det stora problemet med områdets lokalisering är den smala, delvis backiga och krokiga vägen fram till Stockholmsvägen. På flera avsnitt är det både kurva, backe och skymd sikt vilket gör vägen helt olämplig att cykla på. Speciellt för familjer med barn och ungdomar i skolan blir detta ett stort problem. Lämna och hämta med bil blir nog nödvändigt. Hur är det planerat för säkert stopp för skolbuss?

Naturskyddsföreningen önskar snarast se en utredning/ plan för hur gång/ cykelväg kan lösas liksom hur skolbuss/ kollektivtrafik löses.”

Kommentar:

Efter planuppdraget och innan samrådsremissen skedde en omläggning av busslinjen (år 2022) till nya vägen till Gäddeholm. I och med det så slutade buss att trafikera området. Planen medför inga ändringar av kollektivtrafiken enligt kollektivtrafikförvaltningen, Region Västmanland. Barn- och

utbildningsförvaltningen har också meddelat att skolskjuts inte kommer att erbjudas eller beviljas då förutsättningar för att få skolskjuts saknas. Förutsättningarna för att anordna en gång- och cykelväg till Irsta och busshållplats har undersökts. Närmaste busshållplats finns i Irsta sedan busslinjen som trafikerade området har lagts ner. Slutsatsen är att det saknas genomförbar lösning för finansiering och drift av en gång- och cykelväg. Varken Trafikverket eller kommunen har en gång- och cykelväg i det här geografiska läget i sin planering. Behovet bedöms inom överskådlig tid som större på andra platser. Om enskild finansiering av gång- och cykelvägen genom exploatören skulle vara möjlig så kan ändå inte skötseln garanteras i detaljplanen. Avsaknaden av kollektivtrafik och skolskjuts samt gång- och cykelväg innebär att boende i området kommer att få använda bil som huvudsakligt transportmedel.

10. MÄLARENERGI

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

ME Värme: Inget att erinra.

ME Vatten: *Dagvatten:*

Plankartan: Det saknas planbestämmelse om att takvatten ska ledas ut ovan mark, det behöver finnas släpp mellan fastighetsmark där skyfallsvägarna ska finnas. Det saknas plats för fördröjning och rening av dagvattnet inom planområdet.

Planbeskrivningen: Saknas beskrivning av hur områdets dagvattenhantering ska byggas, det behöver framgå hur vägar ska lutas och var skyfallsvägarna går. Området kommer inte ingå i kommunalt verksamhetsområde för dagvatten. ”

Kommentar:

Dagvattenutredning har tagits fram och resultatet av utredningen har arbetats in i planförslaget. Dagvatten kommer att tas omhand i diken längs lokalvattnena. Beräkningarna i dagvattenutredningen tyder på att fördröjningsvolymen då blir mer än tillräcklig. En bestämmelse om att takvatten ska ledas ut ovan mark aktualiseras inte för någon efterföljande prövning i bygglovet och är därför inte lämplig att använda i en detaljplan.

”*VA-ledningar:*

Det behövs en yta för en pumpstation inom området. Spillvattnet måste pumpas från området i överföringsledningar till Irsta. Pumpstationen måste placeras någonstans inom områdets lågpunkt.”

Kommentar:

Pumpstation för spillvatten har planlagts nära områdets lågpunkt.

”**Fibra AB:**

Inget att erinra.

ME Elnät AB:

Inget att erinra. Fastigheten ligger inte inom Mälarenergi Elnäts koncessionsområde.”

11. NÄMNDEN FÖR IDROTT, FRITID OCH FÖREBYGGANDE

”Planen möjliggör uppförande av bostäder som radhus/parhus, flerbostadshus och friliggande småhus på ett område som är cirka 40 000 m²

Enligt planförslaget anger man att man vill bygga på området utifrån att planeringen i Västerås ska stärka serviceorternas möjlighet att utvecklas, erbjuda varierande boendemiljöer och ge förutsättningar för det lokala näringslivet. Nya områden, komplettering och ny bebyggelse inom eller i anslutning till serviceorterna innebär ökad mångfald och en mer levande landsbygd på sikt.

De serviceorterna som anges i Västerås översiktsplan som ska stärka en levande landsbygd är Skultuna, Dingtuna, Barkarö, Tillberga, Irsta, Gäddeholm, Tortuna, Orresta och Kvicksund enligt översiktsplanen fyller dessa orter en viktig roll för den omgivande landsbygden. Planområdet ligger nära serviceorten Irsta.

Nämnden för idrott, fritid och förebyggande anser att det är bra att det i planförslaget planeras öppna ytor som är lämpliga för lek. I närområdet finns naturmark som är lämplig för lek och rekreation. Nämnden för idrott, fritid och förebyggande anser att de blivande fastighetsägare bör svara för den framtida driften av gemensamhetsanläggningar efter bildandet av samfällighet då det är svårt att möta eventuella framtida önskemål om kommunala bostadsnära idrottsytor.”

Kommentar:

Allmän plats kommer ha enskilt huvudmannaskap där gemensamhetsanläggning bildas och en samfällighet står för driften. Det gäller såväl vägar som natur. I detaljplanen har vissa delar sparats som naturmark av bland annat kulturmiljöskäl – dessa är sannolikt också lämpliga för utomhuslek.

”Nämnden för idrott, fritid och förebyggande saknar Gång och Cykelvägar för att uppmuntra till och underlätta ett aktivt liv för alla åldrar. Avsaknaden av gång och cykelvägar gör det svårt för barn och ungdomar att på ett tryggt sätt självständigt ta sig till fritidsaktiviteter.”

Kommentar:

Förutsättningarna för att anordna en gång- och cykelväg till Irsta och busshållplats har undersökts. Närmaste busshållplats finns i Irsta sedan busslinjen som trafikerade området har lagts ner. Slutsatsen är att det saknas genomförbar lösning för finansiering och drift av en gång- och cykelväg. Varken Trafikverket eller kommunen har en gång- och cykelväg i det här geografiska läget i sin planering. Behovet bedöms inom överskådlig tid som större på andra platser. Om enskild finansiering av gång- och cykelvägen genom exploatören skulle vara möjlig så kan ändå inte skötseln garanteras i detaljplanen. Avsaknaden av gång- och cykelväg innebär att barn och ungdomar boende i området kommer att behöva bilskjuts för att ta sig till fritidsaktiviteter.

12. KOMMUNALA LANTMÄTERIFÖRVALTNINGEN

” Plankartan och planbestämmelser

Bestämmelsen om byggnadsverks avstånd från fastighetsgräns omöjliggör parhus vilket är en del av detaljplanens syfte. Denna bestämmelse behöver omformuleras så att det är möjligt att dela ett parhus med en fastighetsgräns.

Vid enskilt huvudmannaskap ska detta regleras genom en planbestämmelse.

Om möjligt hade det varit lämpligt att reglera i detaljplanen var miljöboden ska placeras med hjälp av exempelvis korsmark och/eller g-område, för att säkerställa att det går att inrätta en gemensamhetsanläggning på platsen.

Planbeskrivning

Huvudmannens skyldighet att på fastighetsägarens begäran förvärva äganderätt, nyttjanderätt eller annan särskild rätt till allmän platsmark med enskilt huvudmannaskap (PBL 14:15) ska beskrivas i genomförandedelen.

Information:

Redaktionella synpunkter på plankartan har lämnats direkt till handläggaren. Lantmäterimyndigheten har, med beaktande av ovanstående, inget övrigt att erinra.”

Kommentar:

Plankartan, planbestämmelserna och planbeskrivningen har kompletterats och justerats. Placeringsbestämmelser har ändrats så att det nu är möjligt att sammanbygga parhus i fastighetsgräns. Det enskilda huvudmannaskapet har också reglerats genom en planbestämmelse för all allmän plats inom planområdet. En yta lämplig för miljöbod har reserverats.

13. VÄSTERÅS ALLMÄNNA VILLAFÖRENING (VAV)

”Västerås Allmänna Villaförening, VAV har tagit del av samrådsunderlaget och lämnar nedanstående synpunkter. Fortsättningsvis förkortas Västerås Allmänna Villaförening enbart som VAV.

VAV ser 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 villabyggande så varje tillskott är välkommet. Det utvalda området strider inte heller mot förbudet att bygga på åkermark.

Även om vi vet att det inte ligger inom Byggnadsnämndens ansvarsområde ser vi det som bekymmersamt att det inte finns kollektivtrafik till området. Vår förhoppning är att det i framtiden, när kanske fler områden i den delen av kommunen byggs ut, blir en ny bussförbindelse.

Avsaknaden av gång/cykelbana till Irsta är också en nackdel. Kanske kan man göra ett avtal med Trafikverket om att bygga en sådan. En tanke är också att det går att utnyttja marken för de överföringsledningarna som planeras för vatten och avlopp till/från Irsta och bygga gång/cykelväg på den.”

Kommentar:

Efter planuppdraget och innan samrådsremissen skedde en omläggning av busslinjen (år 2022) till nya vägen till Gäddeholm. I och med det så slutade buss att trafikera området. Planen medför inga ändringar av kollektivtrafiken enligt kollektivtrafikförvaltningen, Region Västmanland. Förutsättningarna för att anordna en gång- och cykelväg till Irsta och busshållplats har också undersökts. Närmaste busshållplats finns i Irsta sedan busslinjen som trafikerade området har

lagts ner. Slutsatsen är att det saknas genomförbar lösning för finansiering och drift av en gång- och cykelväg. Varken Trafikverket eller kommunen har en gång- och cykelväg i det här geografiska läget i sin planering. Behovet bedöms inom överskådlig tid som större på andra platser. Om enskild finansiering av gång- och cykelvägen genom exploitören skulle vara möjlig så kan ändå inte skötseln garanteras i detaljplanen. Avsaknaden av kollektivtrafik samt gång- och cykelväg innebär att boende i området kommer att få använda bil som huvudsakligt transportmedel.

14. PRIVATPERSON #180 (FOTON SE BILAGA 1)

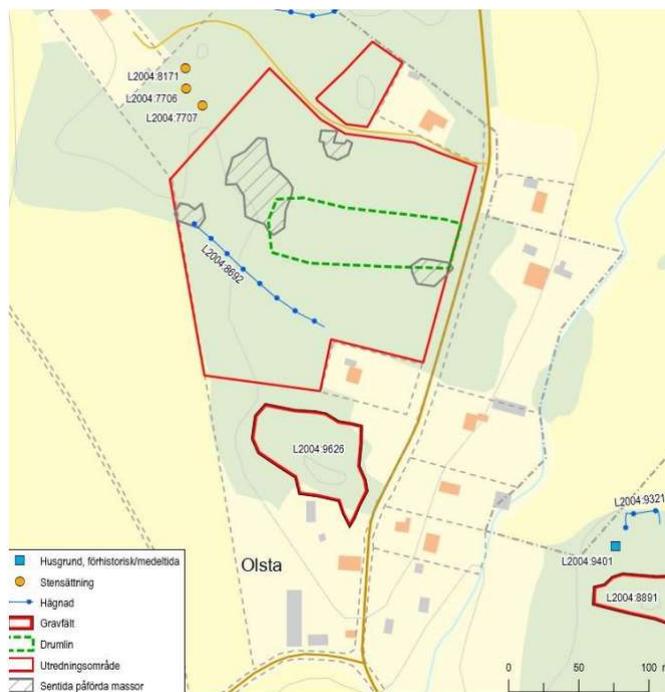
”Angående planerad bebyggelse Irsta Olsta Västerås och beviljande av detaljplan den 20 november 2020 till Företag NN som ägs och leds av Person NN. Person NN är boende i boningshuset till den avstyckade gården Irsta-Olsta.

Ingen bebyggelse har funnits på platsen sedan flera hundra år. På bilagda fotografier syns dels den långa stenformation som är skyddad av Riksantikvarieämbetets för ett antal år sedan i samband med avverkning av skog samt nyplantering av gran. Intill denna stenformation har nu schaktmassor dumpats med mål att bygga bostäder på platsen. En mycket omfattande bebyggelse planeras.

På andra sidan av den lilla skogsvägen finns flera stenformationer och upphöjningar som med stor sannolikhet består av fornlämningar från Brons och/eller Järnåldern. Fynd har hittats på platsen, därvid vi kan konstatera att platsen är av allmänintresse och bör bevaras och/eller genomgå utgrävningar. Området har alltid i folkmun kallats ”Spökarbacken”, vilket säger en del om de kvarlevor som sannolikt finns kvar där. Om detta område schaktas ut kommer varken Västeråsare eller allmänheten på riksplanet få ta del av denna historien. Vi tycker detta skulle vara en synd och en skam.”

Kommentar:

Arkeologisk utredning har tagits fram och finns som bilaga till detaljplanen. Länsstyrelsens yttrande över utredningen var att de inte har några invändningar mot den föreslagna åtgärden ur fornlämningssynpunkt. De betraktar fornlämningen inom utredningsområdet, se bild, som undersökt och borttagen och anser inte att det krävs någon fortsatt arkeologisk undersökning. För resterande fornlämningar inom eller strax utanför planområdet finns specifika skyddsavstånd att hålla från lämningarna. I detaljplanen är dessa skyddszoner planlagda som allmän plats med beteckningen NATUR i syfte att freda fornlämningarna från bebyggelse. För gravfältet söder om planområdet är avståndet 30 meter. För de tre stensättningarna i nordväst i planen inom NATUR är det tillräckligt med 20 meter. För det utökade delområdet i norr har ett skyddsavstånd på 10 meter fått hållas till en fornlämning i form av en stensättning som i sin tur är belägen på en De Geermorän (drumlin). Kulturmiljöhandläggare och naturvårdshandläggare på länsstyrelsen har bedömt skyddsavståndet.



”Vi vill också anknyta till det rika djurlivet i området. I stenformation runt om i området finns boplatser för flera djurarter, såsom tex Grävling och Räv. Det finns även utrotningshotade fågelarter i och omkring platsen. Så mycket som 4 hackspettsarter, Gröngöling, Stor hackspett, Spillkråka och Liten hackspett. De har levt i de tidigare gamla Asparna som funnits i Skogen. Nu har skövling skett av marken. Först avverkades Tall och skogsplantering innan växttid på 10 år. Sedan kom blandskog med mycket Björk och Ek att växa upp. All denna lövskog slogs ner hösten 2020 i syfte att bygga 30-40 bostadshus på platsen. På andra sidan den lilla vägen har det nu också kalhuggits en granplantering på ca 15-17 år gammal.

En annan skyddad fågelart i området är den Brunhövdade Kärrhöken. Ett par har levt i området i snart 30 år. Förra året 2020 fick de avkomma, och äntligen finns fem individer av denna mäktiga fågel i markerna. Vi som är medborgare och grannar i bygden vill också påtala att stenhögarna och blandskogen är en förutsättning för ett rikt djurliv. Vi vill påstå att det borde ses som biotopsskyddad mark enligt 7 § Miljöbalken gällande de stenhögar som nu tydligt framträder på marken runt Irsta Olsta 13, se bilaga bild, är mycket gamla. Stenhögar kan mycket väl skyddas av Miljöbalken enligt detta. Det finns inte så mycket bevarad mark där stenhögar, lövträd och djurliv har sin hemvist idag. Vi hävdar att en bebyggelse i den omfattning som ansökts om kommer att få avsevärd miljöpåverkan. I protokollet från byggnadsnämnden den 20 november 2020 har man konstaterat att sådan miljöpåverkan inte kan ses i större omfattning. Vi bestrider deras påstående och är undrande till på vilka grunder de kommit fram till detta ställningstagande. En professionell bedömning borde vara på sin plats innan beslut fattas i frågan om bygglov.”

Kommentar:

Innan avverkning av skog inom område som inte är detaljplanlagt måste anmälan göras till Skogsstyrelsen. Det ligger utanför kommunens ansvarsområde. Grävarbete inom planlöst område kräver heller ingen anmälan till kommunen.

För området har en naturvärdesinventering tagits fram och finns som bilaga till detaljplanen. Hänsyn har tagits till inventeringen i detaljplanen. Ett mistelträd har skyddats med en särskild planbestämmelse. Önskemål om utökad artutredning för vissa groddjur och fåglar enligt inventeringen har vid en avstämning med länsstyrelsens naturvårdshandläggare bedömts som obehövlig. Orsaken är att inga indikationer finns på att de arterna lever och vistas i den aktuella miljön.

Planområdet omfattar inte någon jordbruksmark och av det skälet finns heller inga biotoper med generell biotopskydd inom planområdet. Det finns heller inte något beslut att planområdet eller någon del av det ska utgöra biotopskyddsområde.

För alla detaljplaner bedöms behovet av miljökonsekvensbeskrivning i en särskild lagstadgad process "Undersökning om betydande miljöpåverkan". Kommunen bedömer behovet utifrån en checklista och därefter yttrar sig länsstyrelsen över kommunens undersökning och bedömning. Beslut fattas sedan av byggnadsnämnden i samband med beslut planuppdrag enligt rutinerna i Västerås stad. Länsstyrelsen och Västerås stad delade uppfattningen att den här aktuella detaljplanen inte förväntas innebära någon betydande miljöpåverkan och därför inte kräver någon miljökonsekvensbeskrivning.

15. PRIVATPERSON #440

"För att få en säker trafiklösning för fotgängare och cyklister till det planerade bostadsområdet bör ny GC anläggas ungefär enligt det blå strecket nedan. Antingen förlängs GC parallellt med Stockholmsvägen för att ansluta till befintligt övergångsställe, alternativt görs en ny överfart i höjd med Grävlingevägen. Lämpligtvis samordnas detta även med nya VA-ledningar till bostadsområdet."



Kommentar:

Mälarenergi ansvarar för projekteringen av VA-ledningar i en separat process. Överföringsledningarna till Irsta planläggs inte i detaljplanen utan läge och sträckning bestäms i Mälarenergis process.

Förutsättningarna för att anordna en gång- och cykelväg till Irsta och busshållplats har undersökts. Närmaste busshållplats finns i Irsta sedan busslinjen som trafikerade området har lagts ner. Slutsatsen är att det saknas genomförbar lösning för finansiering och drift av en gång- och cykelväg. Varken Trafikverket eller kommunen har en gång- och cykelväg i det här geografiska läget i sin planering. Behovet bedöms inom överskådlig tid som större på andra platser. Om enskild finansiering av gång- och cykelvägen genom exploatören skulle vara möjlig så kan ändå inte skötseln garanteras i detaljplanen.

16. PRIVATPERSON #550

”Tack för informationen om detaljplanen.

Vi har krav på att den väg vi har servitut på och är på och avfart till vägen mot Irsta hålles öppen och farbar i alla lägen vid ev nybyggnation. Vi kräver också att slitage och åverkan repareras av markägaren/ byggherren på hans bekostnad. Om en parallell väg läggs har vi krav på att en anslutning till denna byggs från vår väg så att vi kan nyttja den och att detta bekostas av byggherren/ markägaren. I övrigt medsänder vi se synpunkter som tidigare lämnats i hanteringen av byggplanerna vid erinran 2022-02-06 i ärende BV-0014562021 och 2022-05-31 i ärende BY 2021-001456.”

”Västerås 2022-02-06 Ärende; BV -0014562021

Yttrande över remissförfrågan gällande förhandsbesked för nybyggnation” NN ”. Med anledning av förfrågan och möjlighet till yttrande i egenskap av angränsande fastighet kommer vi här i korthet att lämna våra synpunkter.

På den karta som bilagts remissförfrågan har det ritats in planerade bostäder i en stor omfattning. Det är svårt att få en bra uppfattning om hur bebyggelsen är tänkt. De kryss och prickar som för hand är lämnade som underlag är det omöjligt att tyda rörande vilken typ av byggnation det är tänkt att upprättas. Vi hade önskat en tydligare beskrivning. Ur vår synvinkel är det viktigt att de fornlämningar som finns utmärkta kommer att skyddas och respekteras vid en eventuell bebyggelse.

Den väg som går i mitten av de tänkta byggområdena är ett servitut för vår fastighet” NN ”. Den här vägen är en liten skogsväg som omöjligt kan användas för att transportera byggtrafik. Om detta skulle ske är den obrukbar på kort tid och vi har inga möjligheter att kunna åka mellan vår fastighet och vägen till Irsta. Den här vägen måste garanterat hållas öppen och farbar under alla omständigheter och alla tider. Det slitage som eventuellt ändå blir behöver bekostas av byggherren/markägaren och skötas så att ingen åverkan sker med försämrad möjlighet till att ta oss fram. Om en kompletterande väg byggs för ändamålet att transportera byggtrafik ska en diskussion och förhandling ske med oss gällande att kunna få tillgång till denna väg och att kostnader för att bygga ihop en sådan sträckning ska bekostas av byggherren. Då det i kommunens detaljplan står att så få utfarter som möjligt ska finnas så bör en sådan i hopkoppling med garanterad underhållsskyldighet ske av byggherren. Det behöver utgå ett krav om att säkerställa att vår fastighet inte får ett försämrat läge för utfart till huvudleden och

att åtgärder för detta ska bekostas av byggherren vid bygglov detta behöver villkoras ett eventuellt bygglov.

Vi har funnit det olämpligt att man planerar en så omfattande byggnation i området utan att ha skapat en cykelbana in till Irsta. Vägen mellan Olsta och Irsta skola är mycket farlig då det körs i hög hastighet och djupa diken gör det omöjligt att parera vid behov som cyklist eller gående. Trafiken lär ju öka dramatiskt vid en så stor etablering av familjebostäder och många barn kommer att behöva ta sig mellan bostadsområdet och Irsta till bl.a annat skolan. Då vi själva haft skolbarn vet vi att sträckan är för kort för att bli erbjuden skolskjuts. Eftersom det är kommunens egna styrande riktlinjer att cykelbanor ska anläggas i samband med mer omfattande nybyggnation är det svårt att hitta argument för att frångå denna princip i samband med detta eventuella bygglov, då särskilt med hänvisning av den mycket farliga vägen.

Vi vill att en tidsplan för byggnationerna lämnas då det kommer innebära mycket försämrad livskvalitet att bo mitt i ett byggnadsprojekt. Vi behöver kunna bedöma hur vi ska hantera detta beroende på hur länge detta är tänkt att pågå.

Vi önskar få garantier kring vår väg enligt vad som ovan beskrivit och att kostnaderna för att behålla farbarheten ska bekostas av byggherren löpande och att han åläggs löpande underhåll av vägen.

Vi tackar för möjligheten att få yttra oss!"

"BY 2021-001456 Förhandsbesked för nybyggnad av enbostadshus.

Synpunkter

Den planerade byggnationen kommer att skapa svårigheter för oss att ta oss ut från vår fastighet mm, se bifogat yttrande. Dessutom kommer det skapa en farlig trafiksituation då avsaknad av cykelbana till tätbebyggt område saknas."

Kommentar:

Tillfartsväg

Fastigheten har fått anslutning till vägnätet i området så att den har samma angöring från väg 543 som den nya tillkommande bebyggelsen. Frågan om vägens farbarhet under byggskedet är inte en fråga för detaljplaneprocessen och tyvärr ingenting som stadsbyggnadsförvaltningen kan svara på i det här sammanhanget. Fastigheten har som nämns i yttrandet ett servitut som bör innebära rätten att ta sig fram på den aktuella sträckan.

Gång- och cykelväg

Förutsättningarna för att anordna en gång- och cykelväg till Irsta och busshållplats har undersökts. Närmaste busshållplats finns i Irsta sedan busslinjen som trafikerade området har lagts ner. Slutsatsen är att det saknas genomförbar lösning för finansiering och drift av en gång- och cykelväg. Varken trafikverket eller kommunen har med en gång- och cykelväg i det här geografiska läget i sin planering. Behovet bedöms inom överskådlig tid som större på andra platser. Om enskild finansiering av gång- och cykelvägen genom exploatören skulle vara möjlig så kan inte skötseln garanteras i detaljplanen.

Avsaknaden av kollektivtrafik och skolskjuts samt gång- och cykelväg innebär att boende i området kommer att få använda bil som transportmedel.

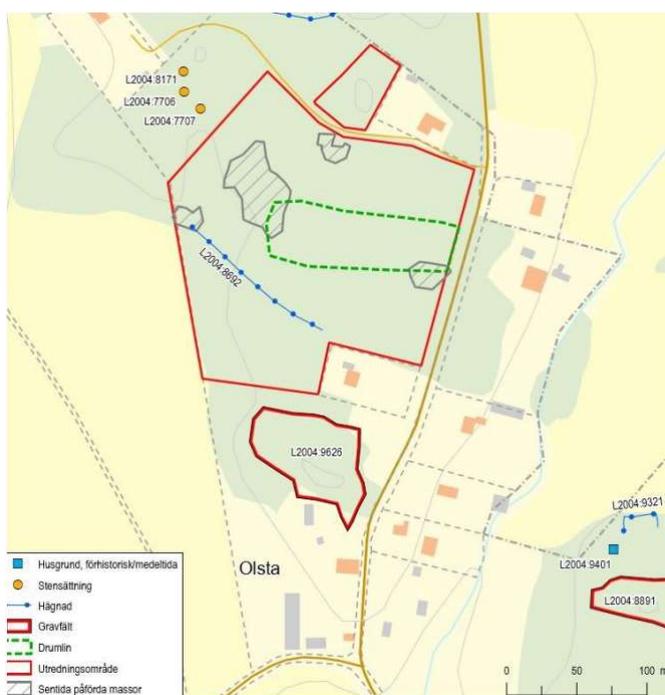
Fornlämningar

Arkeologisk utredning har tagits fram och finns som bilaga till detaljplanen.

Länsstyrelsens yttrande över utredningen var att de inte har några invändningar mot den föreslagna åtgärden ur fornlämnings synpunkt. De betraktar fornlämningen inom utredningsområdet, se bild, som undersökt och borttagen och anser inte att det krävs någon fortsatt arkeologisk undersökning.

För det utökade området efter samrådsremissen har vi fått skyddsavstånd till fornlämning att ta hänsyn till och i och med det krävs ingen ytterligare arkeologisk utredning.

I samråd med länsstyrelsens kulturmiljöhandläggare har skyddszoner bestämts för fornlämningar inom och utanför detaljplanen. Planen är anpassad till det. Som skyddsområde för gravfältet söder om planområdet godtas 30 meter. För de tre stensättningarna i nordväst i planen inom NATUR godtas skyddsområde om 20 meter. För det utökade delområdet i norr har ett skyddsavstånd på 10 meter fått hållas till en fornlämning i form av en stensättning som i sin tur är belägen på en De Geermorän (drumlin). Kulturmiljöhandläggare och naturvårdshandläggare på länsstyrelsen har bedömt skyddsavståndet.



Tidplan byggnation

Tidplan för byggnation kan inte regleras i detaljplan förutom genomförandetiden som kan variera mellan 5 och 15 år. För Irsta-Olsta har 10 år bedömts som lämpligt. Under genomförandetiden har fastighetsägarna en garanterad rätt att bygga i enlighet med planen och detaljplanen får inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens utgång fortsätter detaljplanen att gälla, men den kan då ändras eller upphävas utan att fastighetsägare har rätt till ersättning.

Regler under byggtiden

Vad som gäller under byggtiden regleras i annan lagstiftning än Plan- och bygglagen. Synpunkterna framförs till byggaktören.

17. PRIVATPERSON #560

"Var kommer den tänkta VA-ledningen dras?
Vilka fastighetsägare kommer då att beröras?"

Kommentar:

Mälarenergi ansvarar för projekteringen av VA-ledningar i en separat process. Överföringsledningarna till Irsta planläggs inte i detaljplanen utan läge och sträckning bestäms i Mälarenergis process.

"Breddad väg- och cykelbana, vilka fastighetsägare berörs?"

Kommentar:

Förutsättningarna för att anordna en gång- och cykelväg till Irsta och busshållplats har undersökts. Närmaste busshållplats finns i Irsta sedan busslinjen som trafikerade området har lagts ner. Slutsatsen är att det saknas genomförbar lösning för finansiering och drift av en gång- och cykelväg. Varken Trafikverket eller kommunen har en gång- och cykelväg i det här geografiska läget i sin planering. Behovet bedöms inom överskådlig tid som större på andra platser. Om enskild finansiering av gång- och cykelvägen genom exploatören skulle vara möjlig så kan ändå inte skötseln garanteras i detaljplanen.

"Det är i dagsläget redan påbörjad grävning för utfart, är detta godkänt av Vägverket?"

Kommentar:

Fastighetsägaren har inte rätt att anlägga in/utfart utan Trafikverkets tillstånd. Tillståndet kommer inte att lämnas förrän i samband med att detaljplanen antas.

"Iom att vi själva ingår i ett Samrådsområde där moränryggar skall tas av största beaktning enligt Länsstyrelsen, avd. Naturvård.
Hur tas detta i beaktning?"

Kommentar:

Länsstyrelsen har meddelat att en bortschaktning med 9 meter av moränryggen i anslutning till väg 543 sannolikt inte innebär någon påtaglig skada på riksintresset för naturvård.

För det utökade delområdet i norr har ett skyddsavstånd på 10 meter fått hållas till en fornlämning i form av en stensättning som i sin tur är belägen på ytterligare en moränrygg. Kulturmiljöhandläggare och naturvårdshandläggare på länsstyrelsen har bedömt skyddsavståndet.

"Hur många hushåll är det planerat?"

Kommentar:

Det faktiska antalet bostäder beror på vilka ansökningar om bygglov som kommer in till kommunen och vad som beviljas. Detaljplanen ligger till grund för bedömning av ansökningar men reglerar inte det exakta antalet hushåll.

"I övrigt så har vi synpunkter gällande ett mycket störande element. Om denna byggnation genomförs kommer det påverka vårt klövvilt i området.

Vi ingår i sedan länge i Älg- och Kronskötselområde. Vi ser även att det kommer att påverka artskyddsfrågan.”

Kommentar:

Vad gäller älg- och kronskötselområden så ska dessa, enligt länsstyrelsens viltförvaltning, vara minst 10 000 ha medan planområdet är cirka 5 ha och därmed av marginell betydelse. Enligt byggaktören/fastighetsägaren sker ingen jakt på hans mark.

”Har även frågor kring det ev. tilltänkta byggnationen på grannfastigheten Uggelsta. Vi önskar ha en personlig kontakt med er om det.”

Kommentar:

Kontakt för frågor om Uggelsta har förmedlats.

18. PRIVATPERSON #600

”Av detaljplanen som ni skickat ut och av tidigare samtal med handläggare framgår att befintlig grusväg, som används av oss och av våra grannar på adressen ”NN ”, kommer att vara kvar oförändrad. Av detaljplanen framgår även att en ny väg kommer att uppföras parallellt med den grusväg vi använder oss av. Det kommer därför enligt förslaget på detaljplan att vara två utfarter nära varandra. Vi tycker inte att det är en bra lösning för oss eftersom vi kommer ha svårt att ta oss ut på vägen med en utfart så nära vår, vilken även har företräde vid en vänstersväng. Vi har även diskuterat detta med markägaren till ”NN ”som förstår och anser som vi att ”vår” väg borde anslutas till den nya vägen så att det endast blir en utfart. ”

Kommentar:

Fastigheten har fått anslutning till vägnätet i området så att den har samma angöring från väg 543 som den nya tillkommande bebyggelsen.

”Den stora asfalterade vägen utanför oss som leder in till Irsta är både hårt trafikerad och med hög hastighet där hastighetsbegränsningen (både vid 50- och vid 70-skytt) sällan efterföljs. Förbikörande bilar tar ofta ingen hänsyn till att vi har både hund och barnvagn när vi går in till Irsta. Det är därför viktigt för oss att hastigheten sänks redan innan vår tomtgräns men även att en gång/cykelväg anläggs för att trygga vårt barn och de andra barn vars familjer kommer att flytta in i området i samband med nybyggnationen.

I övrigt tycker vi att det är en god idé med ett småhusområde och vi hoppas på att många familjer kommer trivas lika bra som vi här ute på landet.”

Kommentar:

Det är till länsstyrelsen som boende kan göra ansökan om hastighetsändring för vägar utanför tätbebyggt område.

Förutsättningarna för att anordna en gång- och cykelväg till Irsta och busshållplats har undersökts. Närmaste busshållplats finns i Irsta sedan busslinjen som trafikerade området har lagts ner. Slutsatsen är att det saknas genomförbar lösning för finansiering och drift av en gång- och cykelväg. Varken Trafikverket eller kommunen har en gång- och cykelväg i det här geografiska läget i sin planering. Behovet bedöms inom överskådlig tid som större på andra platser. Om enskild

finansiering av gång- och cykelvägen genom exploatören skulle vara möjlig så kan ändå inte skötseln garanteras i detaljplanen.

Kvarstående synpunkter

Detaljplanen lämnas till granskning med kvarstående synpunkter som i princip handlar om frånvaron av trafiksäkra gång- och cykelmöjligheter från planområdet in till Irsta samhälle.

Jimmy Bergqvist

Planarkitekt
Stadsbyggnadsförvaltningen
721 87 Västerås

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