

# Utställningsutlåtande med kommentarer

Bilaga till  
Köping i framtiden  
Översiktsplan för Köpings kommun



ANTAGANDEHANDLING 2012-09-24

## Innehåll

<b>INLEDNING</b>	<b>3</b>
<b>STATLIGA MYNDIGHETER OCH FÖRETAG</b>	<b>4</b>
1. Länsstyrelsen Västmanland .....	4
2. Skogsstyrelsen .....	7
3. SGU .....	11
4. Vattenfall .....	12
5. Försvarsmakten .....	12
6. Landstinget Västmanland .....	12
7. Länsstyrelsen Örebro län .....	12
8. Trafikverket .....	12
9. Sjöfartsverket.....	12
10. Landstinget Västmanland/ Kollektivtrafikmyndigheten i Västmanland .....	13
11. Svenska Kraftnät .....	16
<b>KOMMUNER, NÄMNDER ETC</b>	<b>19</b>
12. Kungsörs kommun.....	19
13. Västerås stad.....	19
14. Lindesbergs kommun .....	19
15. Arboga kommun.....	20
16. Hallstahammars kommun .....	20
17. Kultur- och fritidsnämnden .....	21
18. Vafab Miljö .....	21
<b>ENSKILDA</b>	<b>22</b>
20. Infart Öster .....	22
19. Infart Öster II.....	27
21. Infart Öster III .....	27
22. Kurvrätningen.....	28
23. Omvandling av fritidshus till åretruntbostäder .....	29

## INLEDNING

Köpings kommun har i enlighet med bestämmelserna i plan- och bygglagen (PBL 1987:10) 4 kap 6 § ställt ut översiktsplanen fr.o.m. den 14 november 2011 t.o.m. den 3 februari 2012. Utställningen har anordnats på Köpings stadsbibliotek, Kolsvas bibliotek och stadsarkitektkontoret. Utställningshandlingarna har även funnits tillgängliga på Köpings kommuns hemsida, [www.koping.se/oversiktsplan](http://www.koping.se/oversiktsplan).

Utställningshandlingarna består av planförslag med plankarta, samrådsredogörelse och miljökonsekvensbeskrivning. Planeringsunderlaget har funnits tillgängligt som en bilaga till planförslaget på kommunens hemsida.

Under utställningstiden har det kommit in skriftliga synpunkter på förslaget till översiktsplan och dessa redovisas tillsammans med kommunens kommentarer i detta utställningsutlåtande. De inkomna synpunkterna har delats in i tre kategorier beroende på om de är från statliga myndigheter och företag, från kommuner och nämnder eller

från enskilda. Under utställningstiden har totalt 23 yttranden inkommit.

De synpunkter som kom in under samrådet för översiktsplanen som pågick 4 oktober - 26 november 2010 finns att hitta på kommunens hemsida, sammanställda i en samrådsredogörelse.

Alla yttranden återges i sin helhet. Ingen sammanfattning har gjorts för att undvika risken för missuppfattningar. Alla yttranden finns att läsa i original hos kommunen.

## Inkomna yttranden med kommentarer

Yttranden	Kommentarer
<b>STATLIGA MYNDIGHETER OCH FÖRETAG</b>	
<b>1. Länsstyrelsen Västmanland</b> <b>Inledning</b> Länsstyrelsen har den 25 november 2010 i samverkan med berörda statliga myndigheter avgivit ett samrådsyttrande över en tidigare version av planförslaget.  Under samråden framförda synpunkter och kommunens bemötande av dessa finns redovisade i en till planen hörande samrådsredogörelse. Planen har efter bearbetning ställts ut för granskning under perioden 14 november 2011 till 3 februari 2012.  Under tiden planen har tagits fram har en ny plan- och bygglag (2010:900) införts, planförslaget har i enlighet med övergångsbestämmelserna behandlats enligt plan- och bygglagen (1987:10).  <b>Planförslagets hantering</b> Under utställningstiden ska länsstyrelsen enligt 4 kap. 9 § PBL (1987:10) avge ett granskningsyttrande över planförslaget. Av yttrandet ska framgå om:  <ol style="list-style-type: none"><li>1. förslaget inte tillgodoser riksintressen enligt 1 och 4 kap miljöbalken (MB)</li><li>2. förslaget kan medverka till att en miljökvalitetsnorm (MKN) enligt 5 kap MB överträds</li><li>3. redovisning av områden för landsbygdsutveckling i strandnära läge</li></ol>	

- inte är förenliga med 7 kap 18 § e första stycket miljöbalken
4. sådana frågor rörande användning av mark- och vattenområden som angår två eller fler kommuner samordnas på ett bra sätt
  5. bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till de boende och övrigas hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Planförslaget har översänts till berörda statliga myndigheter och deras yttranden bifogas granskningsyttrandet.

Berörda sakområden inom Länsstyrelsen har beretts tillfälle att ge synpunkter som underlag för detta yttrande. Planförslaget har behandlats vid Länsstyrelsens plansamråd den 25 november 2011.

Länsstyrelsens granskningsyttrande ska enligt 4 kap. 2 § PBL (1987:10) fogas till planen.

### **Sammanfattning**

Förslaget till översiktsplan är väl genomarbetat och visar en tydlig planeringsinriktning till år 2025 för Köping i framtiden. I översiktsplanen finns ställningstaganden och mål för användningen av mark- och vattenområden samt kommunens syn på framtida bebyggelseutveckling. Länsstyrelsen finner sammanfattningsvis att planens intentioner är förenliga med statliga intressen enligt ovan.

### **Riksintressen**

En översiktsplan ska enligt 4 kap. 1 § PBL redovisa områden av riksintresse och visa hur dessa värden långsiktigt ska kunna säkerställas. Det är kommunen som ska bedöma påverkan på riksintressets värden och redovisa hur dessa värden ska tillgodoses.

I Köpings kommun finns riksintressen inom yrkesfiske, naturvård, kulturmiljövård, friluftsliv, vägar, järnvägar, sjöfart, totalförsvaret, Natura 2000 områden, och riksintresse för Mälaren med öar och strandområden redovisade. Samtliga riksintressen har redovisats och beskrivits i planförslaget.

Ställningstaganden för hur riksintresset Hedströmmens kulturmiljövärden ska tillgodoses saknas delvis. Enligt översiktsplanen kommer den del av riksintresset som omfattar Kolsva bruk att skyddas genom detaljplaneläggning. Övriga delar av riksintresset inom kommunen saknar tydliga ställningstaganden. Även åtgärder i anslutning till riksintresset kan inverka på riksintressets värden.

Länsstyrelsen anser att föreslaget verksamhetsområde B:7 Strö invid E18 inte får strida mot vägreservat T:8 för utbyggnad av E18 till motorväg.

#### **Miljö kvalitetsnormer**

Av översiktsplanen ska enligt 4 kap. 1 § PBL även framgå hur kommunen avser att följa gällande miljö kvalitetsnormer. Miljö kvalitetsnormer finns för utomhusluft, föroreningar i fisk- och musselvatten, omgivningsbuller och vattenkvalitet.

Länsstyrelsen anser att miljökonsekvensbeskrivningen tydligare kunde ha beskrivit planens förväntade bullerpåverkan men anser ändå att planen genom tydliga ställningstaganden skapar förutsättningar för att tillgodose miljö kvalitetsnormen.

Länsstyrelsen finner genom planförslaget att kommunen avser att följa

*Det pågår planeringsåtgärder inom andra sektorer för det aktuella området bl.a. vattenskyddsområde. Det kan innebära restriktioner för vad som får ske i området. Köpings kommun inväntar resultatet från dessa för att tydligare kunna göra sig en bild av vilka skyddsåtgärder som krävs för att skydda kulturmiljön. Kommunen inväntar även landskapsanalysen från länsstyrelsen för ett bättre underlag.*

*Det finns redan motorväg på denna sträcka, kartan kommer att korrigeras så att detta framgår.*

gällande miljö kvalitetsnormer.

### **Områden för landsbygdsutveckling i strandnära läge**

Av översiktsplanen ska framgå sådana områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS) som avses i 7 kap. 18 e § första stycket miljöbalken. Kommunen avser att i ett senare tillägg till översiktsplanen låta en utredning visa om det finns några landsbygdsutvecklingsområden i strandnära lägen i Köpings kommun. I utställningshandlingen pekar kommunen ut några av de områden som ska ingå i den kommande utredningen. Länsstyrelsen tar i det här skedet inte ställning till ”utredningsområdenas” lämplighet som LIS – områden, detta får ske i samband med upprättandet av tillägget till översiktsplanen då frågan utretts mer grundligt.

### **Mellankommunal samordning**

Länsstyrelsen har med utgångspunkt i utställningshandlingarna och föregående samrådsprocess funnit att den mellankommunala samordningen är tillgodosedd i förslag till översiktsplan.

### **Hälsa och säkerhet**

Länsstyrelsen gör med utgångspunkt i planförslaget inte bedömningen att översiktsplanens genomförande kommer att medföra att bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till de boende och övrigas hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

## **2. Skogsstyrelsen**

Skogsstyrelsen anser att många av ambitionerna som uttrycks gällande skogen och dess olika värden är positiva. Skogsstyrelsen vill även hänvisa till det ursprungliga yttrandet om ÖP och de åsikter som då framfördes, t.ex. med avseende på att den kommunägda skogen bör få en egen förvaltningsplan där målet med kommunens skogar framgår. Skogsstyrelsen ser även positivt på

*Kommunen har som ambition att ta fram en plan för den kommunägda skogen som anger mål för naturvård, rekreation, friluftsliv och utbildning.*

förslaget om nytt rekreativstråk mellan åpromenaden och Norsa hagar.

### **Generellt**

I avsnittet om miljö kvalitetsmålen står det att Länsstyrelsen beslutar om de regionala miljömålen. Detta stämmer till viss del, men med tillägg att Skogsstyrelsen beslutar om Levande skogar, både på nationell och på regional nivå.

I avsnittet om Landsbygdsprogrammet står att Länsstyrelsen tagit fram ett regionalt landsbygdsprogram. Detta har skett i samverkan med Skogsstyrelsen som har flera stöd att söka för åtgärder i skog, *Öka arealen ädellöv, Bevara och utveckla skogens mångfald* och *Kompetensutveckling*. Skogsstyrelsen har även andra stöd för NOKÅS och ädellöv.

I avsnittet om kulturmiljö står att landsbygden i Köping bär många spår från äldre tider i form av fornlämningar. Här är det viktigt att få in även kulturlämningarna. I kommunens norra delar finns många kulturlämningar med anknytning till skogen som kolbottnar och torp.

### **Naturvård**

Skogsstyrelsen ser positivt på att en ny naturvårdsplan planeras. Skogsstyrelsen har hittills inrättat 18 biotopskydd i Köpings kommun. I planen nämns kommunintressanta naturområden och hur dessa bör skyddas. Ett antal privatägda fastigheter ska ”lämnas orörda”. Kommunen bör förtydliga vad som menas med detta och på vilket sätt områdena ska skyddas. Skogsstyrelsen ifrågasätter även om Översiktsplanen ska behandla specifika bestånd, som tex öarna i Västlandasjön.

*Avsnittet Miljö kvalitetsmålen kompletteras med information om att Skogsstyrelsen beslutar om miljömålet Levande skogar.*

*Avsnittet Landsbygdsprogram kompletteras med information om att ett regionalt landsbygdsprogram har tagits fram i samverkan med Skogsstyrelsen.*

*Synpunkten noteras inför kommande uppdatering av planeringsunderlaget.*

*Kommunen har inventerat och på andra sätt införskaffat sig kunskap om de angivna områdena. Med utgångspunkt från de värden som då hittades, främst i form av strukturer, rödlistade arter eller signalarter, anser kommunen att de angivna områdena bör lämnas för fri utveckling i första hand och i vissa fall bör skötas med inriktning naturvård. Dessa åtgärder är nödvändiga för att befintliga och potentiella värden i skogen ska kunna bevaras. Öarna i Västlandasjön bedöms som områden, inte som specifika bestånd, med speciellt skyddsvärd och värdefull natur med kulturhistoriska värden. Dessa bör skötas på ett särskilt sätt för att*



### **Vatten**

Under vattenplanering nämns att vattendragen i norra delen av kommunen är försurade till följd av skogsbruk. Skogsstyrelsen saknar beskrivning om tänkta åtgärder utöver kalkning för att uppnå en god ekologisk status. Skogsstyrelsen tycker det är bra att vattenskyddsområdena ses över och vill gärna beredas möjlighet att yttra sig över dessa.

### **Rekreation**

Det är bra att kommunen börjat identifiera skogar med höga sociala värden i kommunen och även lämnat förslag på dessa till Skogsstyrelsen. Det är även viktigt att man tar fram en egen förvaltningsplan där målet för kommunens egna skogar med avseende på friluftsliv och rekreation framgår. Målet för varje område bör framgå tydligt. Viktigt är också att en kartläggning av tysta områden görs så att dessa kan säkras för framtiden i en expansiv region.

### **Energiförsörjning**

Skogsstyrelsen tycker det är bra att en ny energiplan ska tas fram. Skogsstyrelsen vill beredas möjlighet att yttra sig. I ÖP nämns att länet ska vara oberoende av fossila bränslen till 2015. Här bör förutom vind- och solkraft som redan nämns, även biobränsle från skogen tas upp.

### **Miljö kvalitetsmålen**

Det är bra att avstämning mot miljömålen görs, men avstämning mot endast fyra mål görs. *Begränsad klimatpåverkan* är till viss del beroende av skogsbruket. Dels har biobränslet en viktig roll och har också en relativt direktverkande effekt om det ersätter fossila bränslen. Men viktigt att nämna

*dess värden ska bevaras. Vissa områden behöver friställande av äldre ädellöv, t.ex. lindarna på Lindön, andra behöver traditionellt bete för att dess värden ska kunna bevaras.*

*Enligt förvaltningsplanen från Vattenmyndigheten behöver många aktörer göra insatser för att alla vatten i vattendistriktet ska uppnå god vattenstatus. De åtgärder i planen där kommunen har rådighet, berör i mindre grad försurningen. Kalkning är dock ett område där kommunen kan agera.*

*Köpings kommun planerar att upprätta en naturvårdsplan och grönstrukturplan där dessa frågor kommer att behandlas. I de lokal Agenda 21-målen finns målet "medverka till att bullerstörda miljöer åtgärdas så att god miljö kvalitet uppnås".*

*Biobränsle behandlas i arbetet med klimatstrategin och Skogsstyrelsen kommer att få möjlighet att yttra sig.*

är andra produkter från skogen som också har en så kallad substitutionseffekt. Produkter från skogen är förnyelsebara och använder man t.ex. trä, som i sig är ett energisnålt byggmaterial i jämförelse med stål och betong, istället för betong i byggnadskonstruktioner når man denna substitutionseffekt genom att betong inte är förnyelsebart och att det dessutom bildas växthusgaser vid tillverkandet av betong.

En viktig del i uppfyllandet av *Levande skogar* är skydd av områden med höga naturvärden, men även att bevara och utveckla äldre och lövrika skogar. Översiktsplanen nämner viktiga områden där naturvärden bör bevaras men det saknas hur man kan utveckla naturvärden inom kommunen och kanske främst på kommunens eget skogsinnehav. Det finns en hel del arealer med ädellövskogar och dessa innehåller även stora rekreativvärden. Inom kommunen finns det definitivt potential att öka andelen ädellöv.

I nuvarande programperiod för Landsbygdsprogrammet finns det möjlighet att utveckla befintliga ädellövskogar och även skapa nya genom *Ädellövsprojektet*. Andra värden i skogsmiljöer som är knutna till naturvärden eller kulturmiljövärden kan gynnas av projektet *Skogens mångfald*. I båda dessa projekt finns möjlighet både till kostnadsfri rådgivning och bidrag till åtgärder.

Sammanfattningsvis finns stora möjligheter i en kommun med mycket rekreativområden att öka människors välbefinnande (se även Skogsstyrelsens projekt *Grön Rehab*), utveckla naturvärden och att begränsa klimatpåverkan.

*Köpings kommun gynnar områden med höga naturvärden och anpassar skötseln efter det naturliga trädbeståndet. Där det finns mycket lövträd/ädellövträd så gynnas dessa.*

### 3. SGU

#### Grundvatten

SGU ser positivt på att kommunen arbetar med att ta fram nya vattenskyddsområden och ser över befintliga vattenskyddsområden. Det är även bra att vattenskyddsområden har markerats på flera plankartor. För att säkra vattenkvaliteten förordar SGU generellt att alla vattentäkter har ett skydd och att kommunen ser över befintliga vattenskyddsområden och behovet av skydd för de viktiga grundvattentillgångar där vattenskyddsområde ännu inte fastställts. I Naturvårdsverkets Handbok om vattenskyddsområden (Handbok 2010:5) fastställs att vattenskyddsområden även får inrättas för reservvattentäkter och vattenförekomster tänkbara att användas för framtida vattenförsörjning.

SGU noterar att transporter av farligt gods passerar en allmän vattentäkt. SGU anser att räddningstjänsten i samråd med VA- och miljöförvaltning bör upprätta särskilda insats- och beredskapsplaner för olika olycksscenarioer i anslutning till vattentäkterna.

I miljökonsekvensbeskrivningen behandlas miljökvalitetsnormer för vatten. Grundvattenförekomsten som sträcker sig genom Köping utgör en av Vattenmyndigheten utpekad grundvattenförekomst. SGU anser att det bör framgå att Vattenmyndigheten har bedömt att det finns risk att grundvattenförekomsten inte uppnår "God kemisk status 2015".

I översiktsplanen kan även möjligheterna till geoenergi belysas. Geoenergi (jord- berg och grundvattenvärme) kan vara ett bra alternativ för uppvärmning av både enskilda och större fastigheter.

*Status för vattentäkterna i Köping framgår i Planeringsunderlaget; Köpings vattentäkt, området täcker huvud- och reservvattentäkt, arbete med nytt område för Hedströmmen pågår. Kolsva vattentäkt, reservvattentäkt, revidering ej påbörjad. Kölsta vattentäkt, provning pågår. Himmeta vattentäkt, provning pågår. Odensvi-Kindbro vattentäkt, arbete med upprättande av vattenskyddsområde påbörjat.*

*Det finns en plan för eventuella haverier på motorvägen, denna plan övas regelbundet. Detta gäller sträckan E 18 vid Strö. Vad det gäller länsväg 250 och dess sträcka av vattentäkten finns inga upprättade planer i pappersformat framtagna. Räddningstjänsten som oftast är först rapporterar till kommunens miljökontor vad som har skett samt rapporterar till Tekniska kontoret om det är befogat.*

*Avsnitt Miljökvalitetsnormer i Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med att grundvattenförekomsten kanske inte uppnår god kemisk status 2015 enligt Vattenmyndighetens bedömning.*

*Denna fråga hanteras i det pågående arbetet med kommunens klimatstrategi. I klimatstrategin ingår även energiplanen för Köpings kommun.*

<p><b>4. Vattenfall</b> Vattenfall har inga ytterligare synpunkter på översiktsplanen.</p>	
<p><b>5. Försvarsmakten</b> Försvarsmakten har inget att erinra.</p>	
<p><b>6. Landstinget Västmanland</b> Landstinget i Västmanland har inte något att erinra mot förslaget.</p>	
<p><b>7. Länsstyrelsen Örebro län</b> Länsstyrelsen i Örebro län har inga synpunkter.</p>	
<p><b>8. Trafikverket</b> Trafikverket har i samrådsskedet lämnat synpunkter på planförslaget och det mesta har bemötts i samrådsredogörelsen. Det vi fortfarande vill poängtera är det nya verksamhetsområdet nordväst om E18, i anslutning till trafikplats Strö. All expansion i tätortsområdet ska ske söder eller sydost om E18, vilket underlättar bl.a. den interna kommunikationen i tätorten.</p> <p>Vi vill även förtydliga som kommunen skriver att kurvrätningarna av Mälarbanan ingår i riksintresset Mälarbanan för järnväg, då det innebär en utveckling av befintlig infrastruktur.</p> <p>Trafikverket har förövrigt inga invändningar mot utställningshandlingen.</p>	<p><i>Det utpekade verksamhetsområdet Strö har ett bra strategiskt läge ur handels- och näringslivssynpunkt i och med dess placering intill E18. Köpings kommun väljer av den anledningen att låta det kvarstå i översiktsplanen.</i></p>
<p><b>9. Sjöfartsverket</b> Sjöfartsverket har ansvar för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet i svenska farleder och farvatten. Sjöfartsverket arbetar dessutom för hög</p>	

<p>transportkvalitet, god miljö, regional utveckling och ett jämställt transportsystem. I Sjöfartsverkets uppdrag ingår att bevaka sjöfartens transportleder och hamnterminaler inklusive dess anslutningar till landbaserad infrastruktur.</p> <p>Sjöfartsverket har tidigare yttrat sig angående rubricerad översiktsplan i skrivelse till Köpings kommun och vidhåller vad då förts fram. Med anledning av inkommande utställningsförslag till översiktsplanen framför Sjöfartverket inga nya synpunkter.</p> <p>Sjöfartsverket har utöver tidigare anförda synpunkter inget övrigt att erinra mot den föreslagna översiktsplanen för Köpings kommun.</p>	<p><i>Sjöfartsverkets önskemål om medverkan i kommunens konkreta planer rörande farleder och farvatten kommer att beaktas, se tidigare yttrande i samrådsredogörelsen.</i></p>
<p><b>10. Landstinget Västmanland/ Kollektivtrafikmyndigheten i Västmanland</b></p> <p>Kollektivtrafikmyndigheten tackar för möjligheten att yttra sig över ert förslag till ny översiktsplan. Den 1 januari 2012 ersattes Västmanlands Lokaltrafik med Kollektivtrafikmyndigheten i Västmanland som har det övergripande ansvaret för kollektivtrafiken i länet. Därför besvarar myndigheten remissen på förslag till översiktsplan och inte Västmanlands Lokaltrafik AB.</p> <p><i>Kollektivtrafiksynpunkter</i></p> <p>För att öka andelen som reser kollektivt är det nödvändigt att planera arbetsplatser och bostäder till platser där det finns eller planeras för en attraktiv kollektivtrafik. En spridd bebyggelse är svår att trafikförsörja på ett effektivt och attraktivt sätt vilket tvingar människor att använda bil i en större utsträckning än vad som annars hade behövt vara nödvändigt. I detta arbete har kommunen ett stort ansvar i och med kommunens möjligheter att peka ut områden där bebyggelse kan tillåtas. En struktur av bostäder och arbetsplatser som har tillgång till en kollektivtrafik ökar i sig viljan att etablera sig på</p>	<p>Ett samlat svar: <i>Förutsättningarna för kollektivtrafik i Köpings tätort är idag begränsade. I mindre orter med korta avstånd är det svårt att upprätthålla en god försörjning av kollektivtrafik p.g.a. få resenärer och höga driftkostnader.</i></p> <p><i>Många bor så att de har korta avstånd till arbetsplats, skola och handel. Av den anledningen väljer flertalet andra färdssätt än buss eftersom det är ett mer tidseffektivt sätt att ta sig fram i Köpings tätort för närvarande. Vid utpekande av nya bostadsområden har kommunen gjort avvägningar av flera olika intressen. Köpings kommun kommer att satsa på gång- och cykeltrafik i första hand för att på så sätt minska bilåkandet inom tätorten, bl.a. genom förbättrade cykelvägar och bra underhåll av dessa.</i></p> <p><i>Kommunen ser att det kan finnas behov av att undersöka hur</i></p>

platsen. Kan kollektivtrafiken erbjuda en hel resa med anslutning till tåg kan detta påverka järnvägsbolagens vilja att stanna i Köping. Järnvägstrafiken är idag avreglerad och den trafik som stannar i Köping ska vara kommersiellt gångbar. Därav ligger det i kommunens intresse att göra det möjligt att ta sig till eller från stationen, oavsett som det sker med bil eller buss. Översiktsplanens skrivningar om järnvägssystemets vikt för kommunen belyser detta faktum ytterligare. Därför bör det i översiktsplanen förtydligas att även kommunen kan arbeta för att förbättra underlaget för järnvägstrafiken genom att säkerställa att etableringar av bostäder och arbetsplatser i första hand sker på områden som antingen redan har goda kommunikationer med kollektivtrafik eller där en sådan kan anordnas med relativt enkla metoder.

Översiktplanen har två ställningstaganden när det gäller avsnittet Kollektivtrafik:

- ”Kommunen ska verka för att det finns en väl fungerande kollektivtrafik mellan tätorterna i regionen.”
- ”Den regionala och kommunala kollektivtrafiken ska beaktas i fysisk planering.”

Vi önskar att kollektivtrafikens intressen beaktas i de ställningstaganden för de boende som anges i Översiktsplanen (s.42). Detta för att tydliggöra att även kollektivtrafikens intresse ska beaktas vid den fysiska planeringen.

### **Köping tätort**

Översiktsplanen anger att en fördjupad översiktsplan ska tas fram öster om Köping (U:18). Kollektivtrafikmyndigheten vill poängtera att kollektivtrafikens intresse bör beaktas i detta arbete samt bjudas in tidigt för att från början få en fungerande och attraktiv kollektivtrafik till området.

*förbindelserna till tågtrafiken fungerar, framförallt med cykel men även med befintlig kollektivtrafik och bil för att skapa ett större underlag för tågtrafiken.*

*Kommunen avser arbeta för ökad samverkan med Kollektivtrafikmyndigheten i planläggningsarbetet.*

Vi ser positivt på den långsiktiga strategin att närmare studera utbyggnaden mellan Köping och Kolsva (U:9). Västmanlands Lokaltrafik har sedan länge haft busstrafik på sträckan och linjen är väl inarbetad vilket också under senare år inverkat positivt på resandet. Att planlägga området mellan Kolsva och Köping skapar ett större underlag för kollektivtrafiken på hela sträckan.

Generellt vad avser planering av nya bostadsområden ser Kollektivtrafikmyndigheten vissa områden som svåra att försörja med kollektivtrafik. Detta avser främst bostadsområde C:1, C:3, C:4, D:1, D:5, D:4, D:8 och E:1. Delar av D:5 kan relativt enkelt trafikförsörjas förutsatt att kollektivtrafikmyndigheten tilldelas resurser (s.58).

#### **Tätort Kolsva**

Det är önskvärt att planläggning även här i första hand sker på ett sådant sätt som stimulerar till ökat nyttjande av kollektivtrafik, vilket bidrar till en säker trafikmiljö och andra miljövinster för samtliga medborgare. Detta gäller i första hand område C:6 (sid.68) där det sydligaste hörnet får över 500 meter till närmsta busshållplats. Detta innebär sannolikt att antalet som väljer buss som färdmedel för att ta sig till Köping blir förhållandevis få.

Liknande synpunkter förekommer också på område D:12 och E:14 (sid.68) där flertalet av de boende kommer att få långt till kollektivtrafik som området bebyggs med bostäder.

#### **Tätorten Munktorp**

Orten har relativt goda förutsättningar att bygga i kollektivtrafiknära lägen. På sträckan finns en attraktiv linje mellan Köping och Västerås vilken når intressanta målpunkter som tåget samtidigt passerar. Busslinjetrafiken på sträckan har även attraktiva anslutningar till Hallstahammar. Den fysiska

<p>planeringen bör i första hand fokuseras på lägen nära aktuell linjesträckning.</p> <p><b>Generella synpunkter</b></p> <p>Som angivits ovan är det av största vikt att kommunen aktivt arbetar för att den fysiska planeringen av bostäder och arbetsplatser redan från början får god tillgång till kollektivtrafik. Kommunen har ett fortsatt ansvar för den inomkommunala trafiken. Det är därför önskvärt att kommunen fastställer mål för den egna kollektivtrafiken, vilket idag saknas och som inte heller finns i det förslag till översiktsplan som denna remiss besvarar. Annars torde en översiktsplan vara ett lämpligt dokument för att ange kommunens ambition med kollektivtrafiken. Där bör kommunen och Kollektivtrafikmyndigheten intensifiera samarbetet för att tillsammans arbeta fram lösningar för en förbättrad trafik, i synnerhet i de områden som planeras och där det är viktigt att det från början finns en attraktiv trafik. En väl fungerande lokal kollektivtrafik som ansluter till främst järnvägsstationen förbättrar förutsättningarna för järnvägsoperatörer att fortsätta stanna sina tåg i Köping och eventuellt utöka trafiken.</p> <p>Slutligen vill Kollektivtrafikmyndigheten bli en naturlig samarbetspartner i ett tidigt skede i samband med planläggning av bostads- och arbetsplatsområden. Att få information om planarbete och planering av bostadsområden i samband med allmänna remisser är inte tillräckligt för att ta tillvara kollektivtrafikens intresse. Därav bör det i översiktsplanen framgå att Kollektivtrafikmyndigheten ska i tidigt skede bjudas in i planläggningsarbetet och på så sätt tidigt få möjlighet att skapa en attraktiv trafik.</p>	
<p><b>11. Svenska Kraftnät</b></p> <p><b>1. Nuläge – utbyggnadsplaner</b></p> <p>Svensak Kraftnät har en 220 kV-ledning (RL6 S1) i Köping kommun. Denna kommer att spänningshöjas till 400 kV.</p>	



## **2. Svenska Kraftnäts magnetfältspolicy**

Svenska Kraftnät följer de försiktighetsprinciper som Strålsäkerhetsmyndigheten tillsammans med Arbetsmiljöverket, Boverket, Elsäkerhetsverket och Socialstyrelsen, rekommenderar.

Svenska Kraftnäts tillämpning av ovannämnda myndigheters rekommendationer har resulterat i en policy för magnetfältsnivåer. Vid all nyprojektering av 220 och 400 kV växelströmsledning i det svenska stamnätet tillämpar Svenska Kraftnät en magnetfältspolicy som innebär att ”vid planering av nya växelströmsledning utgår Svenska Kraftnät från 0,4 mikrotlesla som högsta magnetfältsnivå vid bostäder eller där människor vistas varaktigt”. I samband med att tillstånd förnyas för våra växelströmsledning vidtar vi ofta åtgärder för att minska magnetfälten eller erbjuder oss att köpa fastigheter som står så nära ledningen att magnetfältet överstiger 4,0 mikrotlesla.

Mer information om Svenska Kraftnät och magnetfält finns på vår hemsida, [www.svk.se](http://www.svk.se)

## **3. Anslutning till vindkraft**

Inför kommunens fortsatta planering för vindkraft vill Svenska Kraftnät upplysa om följande:

All utbyggnad av energiproduktion kräver anslutningsnät. Vid större produktionsetableringar krävs ofta förstärkningar av såväl lokal-, region-, som stamnät. All produktionsutbyggnad medför därmed utbyggnad av infrastrukturen för el. Detta bör beaktas i all fortsatt planering.

Vid eventuell framtida vindkraftsetablering i närheten av Svenska Kraftnäts

anläggningar måste vissa säkerhetsavstånd iakttas. Avståndet får inte vara sådant att ett vindkraftverk skulle kunna falla ner över en kraftledning vid ett haveri. Avstånden måste även vara tillräckliga för säker flygbesiktning samt tillräckliga mellan kraftledningens jordpunkter och jordpunkter i vindkraftsanläggningens uppsamlingsnät.

För att upprätthålla en god flygsäkerhet vid besiktningar rekommenderar Transportstyrelsen att vindkraftverk och master med stag med en totalhöjd lägre än 50 meter placeras minst 100 meter från kraftledningen. Vindkraftverk och master med stag med en totalhöjd över 50 meter bör placeras minst 200 meter från kraftledning. Avståndet beräknas med utgångspunkt från kraftverksrotorns periferi. För verk med en rotordiameter på 100 meter eller mer bör avståndet mellan torn och ledning vara större än 250 meter.

Svenska Kraftnät vill även påminna om de tekniska krav som omfattar alla vindkraftverk och vindkraftsparker med kapacitet större än 1,5 MW. Dessa krav återfinns i föreskriften SvKFS 2005:2 ”Affärsverket Svenska Kraftnäts föreskrifter och allmänna råd om driftsäkerhetsteknisk utformning av produktionsanläggningar”. För frågor gällande anslutning av vindkraft till stamnätet har Svenska Kraftnät tagit fram ett vägledande dokument. Dokumenten finns att hämta på [www.svk.se/Energimarknaden/Vindkraft/](http://www.svk.se/Energimarknaden/Vindkraft/) .

#### **4. Slutsats**

Svenska Kraftnät vill påminna om att byggnationer i närheten av transformatorstationer och ledningsstråk kan medföra svårigheter vid eventuella framtida förändringar i stamnätet.

Svenska Kraftnät önskar att kommunen tar motsvarande hänsyn vid planering av ny bebyggelse invid befintliga stamnätsledningar som Svenska Kraftnät gör

*Frågan hanteras i kommunens vindkraftspolicy.*

*Ställningstaganden i kapitel Miljö- och riskfaktorer, avsnitt Magnetfält och master ändras enligt Svenska Kraftnäts policy till*

<p>vid byggnation av nya ledningar. För att innehålla Svenska Kraftnäts magnetfältspolicy ska ny bebyggelse där människor vistas varaktigt placeras minst 80 meter från en 220 kV-ledning respektive 130 meter från en 400 kV-ledning.</p> <p>Så länge våra rekommendationer beaktas och planering och projektering sker i samarbete med Svenska Kraftnät, har vi inga invändningar mot aktuell översiktsplan.</p>	<p><i>avstånden; 130m från en 400kV-ledning och 80m från en 220kV-ledning.</i></p>
<p><b>KOMMUNER, NÄMNDER ETC</b></p>	
<p><b>12. Kungsörs kommun</b></p> <p>Kungsörs kommun har tagit del av utställningsmaterialet, vilket inte föranleder nya synpunkter från Kungsörs kommun.</p> <p>Vi ser med intresse fram emot en utveckling av Köpings tätort, såsom den förordas i planförslaget och önskar er lycka till med fortsatt planering.</p> <p>Vi kan nu också med glädje meddela att Köping nu fått en direktförbindelse till Eskilstuna i form av den utsträckta busslinjen 550, vilket Kungsörs kommun eftertryckligt verkat för. Köpings strategiska utgångsläge, med närhet till Västerås, Örebros och nu även till Eskilstunas arbetsmarknader och högskolor, blir således förstärkt.</p>	
<p><b>13. Västerås stad</b></p> <p>Västerås stad har tagit del av utställningshandlingen och konstaterat att den i begränsad omfattning berör Västerås och vill därför meddela att vi inte har några invändningar.</p>	
<p><b>14. Lindesbergs kommun</b></p> <p>Lindesbergs kommun har inga synpunkter på förslag till översiktsplan för</p>	

<p>Köpings kommun.</p> <p><b>15. Arboga kommun</b></p> <p>För Arboga kommun är en väl fungerande kollektivtrafik av hög prioritet och kommunen vill därför lyfta fram vikten av att aktivt verka för att skapa bra förutsättningar för det. I regionen finns en omfattande pendling, för såväl arbete, studier och fritidsaktiviteter och samverkan i frågorna är därför viktigt. Att utveckla kollektivtrafiken i triangeln Örebro, Västerås och Eskilstuna gynnar både Köping, Kungsör och Arboga. Minst halvtimmestrafik i arbets- och studiependlingstid mot Västerås/Eskilstuna/Örebro och resten av dagen och sena kvällar minst timmestrafik är ett viktigt mål att sträva mot som borde vara gemensamt för regionen. Av lika stor vikt är det att få till stånd ett enhetligt utbud och taxor, oberoende av länsgränsen. Vi ser gärna att kommunerna tillsammans samarbetar för att påverka utbudet av tågtrafik i regionen vilket inte minst är viktigt med tanke på eventuellt bildande av regionkommun.</p> <p>Arboga kommun önska också att se samarbete och erfarenhetsutbyte i frågor om till exempel energi- och klimatstrategi samt LIS (landsbygdsutveckling i strandnära lägen) och strandskydd.</p> <p>Förslaget till översiktsplan för Köpings kommun är väl genomarbetat, trevligt presenterat och informativt.”</p>	<p><i>Köpings kommun ser positivt på samverkan med våra grannkommuner för en förbättrad kollektivtrafik.</i></p> <p><i>Köpings kommun önskar också samarbete i dessa frågor.</i></p>
<p><b>16. Hallstahammars kommun</b></p> <p>Hallstahammars kommun har i samrådsskedet (oktober 2010) lämnat synpunkter på översiktsplanen. I samrådsredogörelsen framgår att Köpings kommun har tagit hänsyn till dessa synpunkter. Hallstahammars kommun har inte har några övriga synpunkter på planen.</p>	

<p><b>17. Kultur- och fritidsnämnden</b></p> <p>Kultur- och fritidsnämnden har inget att erinra gällande utställningshandlingarna.</p>	
<p><b>18. Vafab Miljö</b></p> <p>VafabMiljö har framförallt tittat på de delar av planen som rör avfallshanteringen och VafabMiljös verksamhet på Norsa.</p> <p>Det kommunala avfallsansvaret är en utmaning som Köpings kommun har beslutat att samverka kring. Tillsammans med de övriga nio kommunerna i Västmanlands län samt Enköping och Heby kommun, bildade Köpings kommun 2005 VafabMiljö som har i uppdrag att sköta avfallsbehandling och driva utvecklingsfrågor. Genom att samarbeta kring dessa frågor uppnår man effektiviseringsvinster och kan fungera som en drivkraft för resurseffektiv och miljöriktig avfallshantering. Detta samarbete skulle kunna passa bra att nämnas i kapitel 2, Samarbete med omvärlden.</p> <p>I kapitel 8.2, Förslag på nya rekreationsområden, framgår att staden gärna ser att Norsatippen, efter genomförd sluttäckning, integreras i Karlbergsskogens natur-/rekreationsområde. En förutsättning för att deponin i framtiden skall kunna användas för detta ändamål är att det görs så att sluttäckningen inte riskerar att skadas. Vi vill också notera att VafabMiljö även efter att sluttäckningsarbetena är färdiga kommer att ha omlastnings- och krossningsverksamhet på Norsa. Likaså kommer det att finnas behov av lakvattenbehandling i många år framöver. Dock ser VafabMiljö mycket positivt på det utvecklingsarbete som bedrivs och tankarna om att integrera den sluttäckta deponin i ett natur-/rekreationsområde. Vi ser fram emot ett givande samarbete som får resultera i att kvarvarande verksamheter samsas väl med friluftslivet.</p>	<p><i>Alla åtgärder i anslutning till Norsadeponin ska planeras i samråd med VafabMiljö.</i></p>

<p>En av de verksamheter som kommer att fortgå även efter avslutad sluttäckning är hantering av schaktmassor. För närvarande använder både kommunen och VafabMiljö ett område direkt öster om den nedlagda tippen som schaktupplag. I planen framgår att kommunen vill anlägga en naturstig längs med den östra kanten av tippen, mellan schaktupplaget och övrig verksamhet på Norsa. Det innebär att transporter med schaktmassor förmodligen kommer att behöva korsas naturstigen om inte en alternativ placering av schaktupplaget kan lokaliseras. Ett lämpligt område som tidigare har identifierats är skogspartiet som ligger inbäddat mellan tippen i norr, omlastningsplattan i öster och förbränningsanläggningen i söder där det i dagsläget ligger en skjutbana. Under samrådet föreslog VafabMiljö att planeringen av naturstigen bör ske i samråd med oss, något som vi noterar att vi har fått gehör för. Därmed finns alla förutsättningar för att vi tillsammans kan skapa gemensamma kreativa lösningar.</p> <p>VafabMiljö har inga övriga synpunkter på planförslaget.</p>	
<p><b>ENSKILDA</b></p>	
<p><b>20. Infart Öster</b></p> <p>Synpunkter: Kommunen skriver under Ställningstaganden Vägar:  ”Kommunen skall verka för Infart Öster, en ny infart från E18 till tätorten Köping”</p> <p>Några kommentarer till eller justeringar av planen utifrån tidigare yttranden, daterade november 2010, från kommuninnevånare och berörda fastighetsägare har inte gjorts.</p> <p>Problemet med hög trafikbelastning i Köping, framförallt vid olyckor på E18, kvarstår och löses inte med Infart Öster.</p>	<p>Ett samlat svar: <i>Kommunen har pekat ut Köping öster (U:8) som en långsiktig utbyggnadsriktning för tätorten. Infart Öster kommer i första hand att fungera som en viktig tillfartsled och länk för att Köping ska kunna expandera österut.</i></p> <p><i>I kommunal översiktlig planering finns många olika intressen som behöver avvägas. En grundligare utredning krävs därför innan Infart Öster kan genomföras. I vilken omfattning bl.a. jordbruksmark, friluftsliv och djurliv påverkas kommer att framgå i och med att en miljökonsekvensbeskrivning upprättas i samband med att en</i></p>

Den långsiktiga lösningen ligger i en utbyggnad av E18 till fyrfilig motorväg. (Se även artikel i Bergslagsbladet den 22 december 2011).

Då en utbyggnad av E18 inte finns med i den nationella planen som sträcker sig fram till 2021 bör Köpings kommun studera hur t ex Västerås gör för att tidigarelägga utbyggnaden av E18 till fyrfilig motorväg mellan Sagån och Hälla.

Enligt Annika Kieri, planeringsstrateg och kontaktperson gentemot Trafikverket och samtidigt kommunens representant i E18 projektet på kommunen, så förskotterar kommunen hela beloppet för utbyggnaden av den fyrfiliga motorvägen. Detta för att man skall kunna börja utbyggnaden tidigare än vad den nationella planen säger. Kontrakt har skrivits med Trafikverket. Just nu upphandlas entreprenörerna. Samtidigt förs diskussioner om projektet kan tidigareläggas i den nationella planen, så att finansieringstiden kan kortas. Konsekvensen blir att kommuninnevånarna får betala ränta på det lån kommunen tar upp fram till det att projektet är med i den nationella planen och skall genomföras. Vid den tidpunkten löses lånet av Trafikverket. På motsvarande sätt skulle Köpings kommun kunna göra för att skynda på utbyggnaden av E18 utanför Köping. Då skall räntekostnaden ställas emot kostnaden för att bygga Infart Öster med av- och påfarter som senare ändå måste byggas om och anpassas till den fyrfiliga motorvägen. Ytterligare kostnader är inlösen av fastigheter och mark, samt den samhällskostnad som belastningen på miljön innebär. Detta förslag till lösning är troligtvis en mycket mer kostnadseffektiv och miljömässigt bättre lösning på trafikproblemet än Infart Öster.

Här kommer åter synpunkter på Infart Öster och förslag till lösning med beaktande även av transporter med farligt gods. Dessa synpunkter delgavs kommunen i november 2010 med efterföljande namninsamling av berörda

*fördjupad översiktsplan tas fram över området. Eftersom frågan om Infart Öster fortfarande befinner sig i ett översiktligt planeringskede är ännu inte någon ekonomisk kalkyl eller konsekvensbeskrivning framtagen.*

*Om Infart Öster byggs innan E18 byggs ut till motorväg kommer Infart Öster att ha en viktig omledningsfunktion. Vid olyckor på E18 kan trafiken ledas om via Infart Öster vilket medför minskad trafikbelastning i Köpings tätort. Framförallt är det viktigt att fordon som fraktar farligt gods inte passerar genom tätorten eftersom en eventuell olycka kan få stora konsekvenser för boende i närheten av Ringvägen. Kommunen verkar för en utbyggnad av E18 till motorväg men för närvarande är det inte känt när denna utbyggnad kommer att ske.*

*Länsstyrelsen beslutar vilka vägar som rekommenderas för transport av farligt gods och Räddningsverket sammanställer rekommendationerna. Idag är E18 och väg 250 (från trafikplats Strö och söderut) primära transportvägar för farligt gods genom Köpings kommun. Sekundära transportvägar är väg 250 (från trafikplats Strö norrut till korsningen med vägarna 590/605), Sjtöullsvägen, Järnvägsgatan och Norsavägen. Frågan om alternativa vägar för transport av farligt gods kommer att aktualiseras i och med ombyggnaden av väg 250 genom Köpings tätort år 2013.*

kommuninnevånare och fastighetsägare.

Synpunkter på översiktsplan 2025 för Köpings kommun angående Infart Öster

### **Inledning**

Köpings kommun föreslår i den nya översiktsplanen att man skall verka för Infart Öster, en ny infart från E18 till tätorten Köping. Förslaget om en Infart Öster är inte ny, utan varianter på detta tema har diskuterats sedan 50-talet. Dock har inget konkret gjorts i frågan. Norsavägen som är den naturliga anslutningen av Infart Öster i söder, har med åren fått mindre betydelse då verksamheter i norra hamnen har minskat. T ex har oljehamnen lagts ned och Tibnor fraktar alltmer gods på järnväg. Målsättningen måste ändå vara att tungt gods och farligt gods i möjligaste mån hänvisas till järnväg och sjöfart och att kommunen skapar förutsättningar för detta.

### **Situationen**

De främsta fördelarna med förslaget anges vara att ”när Köping växer österut kommer en ny Infart Öster om staden att behövas”, samt att ”trafiken till Norsa industriområde, dit farligt gods transporteras, inte behöver gå genom Köpings centrala delar”.

Några utestående frågor finns dock och nackdelarna med förslaget är flera. Förslaget utgår från att kommunen växer, befolkningsmässigt med 300 personer till 2015. I artikel publicerad i SvD den 1 november 2010 anges att 205 av landets 280 kommuner kommer att minska sin befolkning mellan åren 2009-2025. Minskningen för området för Köpings kommun anges till intervallet -0.5% till -10% (SvD anger som källa SCB). Översiktsplanen avviker med andra ord från SCBs beräkningar. I översiktsplanen anges inte något om tillväxt när det gäller näringslivet, eller vilka nya etableringar man vill locka till sig, inte heller vilka transportvolymerna som avses.



Ingenting anges om kostnaden för Infart Öster, eller hur den skall betalas, samt vilka konsekvenser den kommer att ha på miljön. En samhällsekonomisk kalkyl saknas. Vilka eventuella alternativ har studerats och vad är alternativa kostnader och konsekvenser?

Tätorten är på alla sidor utom den östra omgärdad av genomfartsleder. Kommunen anger också att den framtida utbyggnadsriktningen av tätorten är åt öster. Samtidigt föreslår man en väg för tung trafik och farligt gods som kommer att fungera som barriär mot utbyggnad av tätorten österut. Förslaget Infart Öster är utrymmeskrävande och fragmenterar natur- och kulturlandskapet, dvs tar stora arealer bördig åkermark, med mycket goda produktionsförutsättningar i anspråk och försvårar för berörda lant- och skogsbrukare. Förslaget hämmar de agrara näringarna att skötas ekonomiskt och rationellt. En Infart Öster skulle också begränsa tillgängligheten till friluftsområden och rekreativstråk för allmänheten. Områden som Ållestaskogen och Johannisdalsskogen klassas ju som områden värdefulla för friluftslivet. Dessa blir med förslag Infart Öster kraftigt kringskurna. Djurlivet begränsas också, då viltpassager försvåras. Detta är också det enda kvarvarande oexploaterade området i direkt anslutning till tätorten. Infart Öster tryggar inte en god hushållning av naturresurserna, som anges som ett av flera miljö kvalitetsmål för kommunen.

#### **Förslag till alternativ lösning**

Bygg ut den trefiliga vägen från Eskilstunaavfarten till Köping till fyrfilig motorväg. Detta ökar trafiksäkerheten och framkomligheten. Ett bättre alternativ än att bygga Infart Öster är sedan att hänvisa *Farligt gods* till den befintliga avfarten vid Vallby med fortsättning via Ängebyleden mot industriområdet och hamnen. Ängebyleden byggs ut och anpassas i sin östra sträckning till den nya trafiksituationen.

*Farligt gods* förbjuds samtidigt att ta genvägen via E18 avfarten Kolsvavägen/Arbogavägen och Lv 250 ned till Ängebyleden. Detta är ju dessutom redan medtaget i ”Länsplan för regional transportstruktur 2010-2021 för Västmanland”, där det föreslås att ”vägen avsmalnas”, så att den inte längre fungerar som genomfartsled. Detta ger också positiv påverkan på trafiksäkerheten, markanvändningen och vistelsemiljön i tätorten.

### **Fördelar med den alternativa lösningen**

Trafiken med farligt gods behöver inte gå genom Köpings centrala delar och passerar med detta alternativ inte nära bebodda områden. Störningar från trafiken kommer att minska.

Förslaget:

- beaktar trafiksäkerheten
- minskar miljöpåverkan
- tullar inte på sammanhängande områden för rekreation och ett rörligt friluftsliv
- minskar användningen av ändliga naturresurser, dvs kräver inte att lika stora ytor av den mycket goda jordbruksmarken tas i anspråk
- påverkar inte Köpings framtida utbyggnadsriktning åt öster
- kostar kommunen mycket mindre än vad Infart Öster skulle kosta att genomföra. Dessutom anges Ängebyleden som riksintresse i MKBn, så kommunen bör kunna få medfinansiering till den investeringen. Infart Öster skulle medföra stora kostnader för anläggningsarbeten samt kostnader för inlösen av fastigheter och mark, som man nu kan undvika.

### **Sammanfattning**

Förslaget är:

- att Köpings kommun i den nya översiktsplanen går på

<p>”nollalternativet” när det gäller Infart Öster, dvs tar bort Infart Öster från översiktsplanen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- att kommunen istället utvecklar förslaget ovan och ser till att trafik från Ängebyleden på bästa sätt ansluter till industriområdet och hamnen.</li> </ul> <p>Citat från MKB, s.6, som stödjer nollalternativet ”Denna (anm. Infart Öster) finns inte med i nollalternativet. Att verka för en ny infart från öster samtidigt som en framtida expansion av tätorten österut föreslås kommer att kräva intresseavvägningar och skyddsåtgärder för att säkerställa att negativ påverkan i form av buller, barriäreffekter och risker förknippade med transporter av farligt gods inte uppstår i den tillkommande bebyggelsen. Denna risk för intressekonflikter öster om tätorten fås inte i nollalternativet”.</p>	
<p><b>19. Infart Öster II</b></p> <p>Synpunkter: Jag motsätter mig att kommunens förslag till trafiklösningsplan T-5 genomförs. Istället bör kontakt och ett samarbete med vägverket startas för att förverkliga och tidigarelägga en utbyggnad av befintlig vägsträckning av E-18, Köping-Västerås.</p>	<p><i>Se kommentar till yttrande 18 Infart Öster.</i></p>
<p><b>21. Infart Öster III</b></p> <p>Att bygga Infart Öster från Västeråsvägen till E18 är ett väldigt ogenomtänkt och dyrt projekt. Ett av förslagen med påfart vid växthusen från Västeråsvägen påverkar de boende och kommande bebyggelse med fina strövområden. Att sedan grundförutsättningarna med extremt väldigt lös och sank mark gör projektet ohållbart. Utöver detta påverkas jordbruksdriften och miljön extremt, där jordbruksmarken klassas som bland Västmanlands bördigaste mark, miljön med vilt och flera fågelarter.</p> <p>Köpings kommun måste även tänka långsiktigt med byggnation och attraktiva boende så de ej skapar en barriär för Köpings stads framtida utveckling. Mitt</p>	<p><i>Se kommentar till yttrande 18 Infart Öster.</i></p>

förslag är att anlägga vägen längre österut, om vägen överhuvudtaget behövs.

## 22. Kurvrätningen

Synpunkter på Köpings kommuns förslag till ny översiktsplan:

De åsikter vi bidrog med i samband med medborgardialogen angående den planerade kurvrätningen av järnvägen mellan Köping och Munktorp har uppenbarligen inte tagits på allvar. Vi lade fram en mängd fakta och funderingar som gör att hela denna kurvrätning bör strykas ur det nya förslaget. Det minsta vi kräver är att saken utreds på ett korrekt sätt. För att ta ett par exempel ur vår tidigare inlägga kan nämnas det faktum att järnvägen planeras att dras över ett stort upplag med asbest och att Länsstyrelsen klassat delar av reservatet som särskilt skyddsvärd jordbruksmark och trots detta (genom Rolf Karlsson som påstår sig svara för hela Länsstyrelsen) utan vidare efterforskningar ändå vill ha reservatet kvar. Vid kontakter med Trafikverket har det visat sig att då Köpings kommun efterfrågat vägledning i frågan har en tjänsteman vid Trafikverket kontaktat en f.d. tjänsteman vid Banverket och dessa två(!) har beslutat att rekommendera Köpings kommun att behålla reservatet.

En annan kontakt var med Jonas Bruce vid Trafikverket. Han ombads plocka fram de dokument som legat till grund för den översiktsplan som beslutades 1990. Han meddelade i mitten på november 2011 att han inte kunnat hitta dessa dokument men att han skulle försöka finna dem i arkivet. Han hoppades kunna finna någon person som var inblandad 1990. Trots påstötning har han inte levererat några uppgifter. Om detta betyder att dokumenten är borttappade eller att Trafikverket inte vill visa upp dem kan man ju undra. Det vore minst sagt rimligt om en utredning av konsekvenserna av en ny järnväg utförs och presenteras innan man stänger en kommundel för utveckling i mer än 35 år. När det gäller hanteringen av våra förfrågningar hos både Trafikverket och Köpings kommun finns anledning att uppmärksamma Förvaltningslagen

Ett samlat svar: 1989 tog Banverket ett första beslutet om att mark ska reserveras för kurvrätningar öster och väster om Köpings tätort och att dessa kurvreservat är av riksintresse. År 2000 förtydligade Banverket detta beslut. Banverket (som år 2010 blev Trafikverket) planerar inte att genomföra kurvrätningarna inom de närmsta åren och vill av den anledningen inte förhindra utveckling och byggnation i området. Trafikverket anser dock att kommunen ska upplysa om att det kan komma att bli aktuellt med kurvrätningar i framtiden och att bl.a. anpassning med bulleravstånd krävs. Konsekvenser av kurvrätningarna kommer att utredas i samband med att denna fråga blir aktuell. Då behandlas bl.a. jordbruksmarkens värde.

När eller om kurvrätningarna genomförs är för närvarande svårt att svara på eftersom Trafikverket inte har med dessa i sin senaste investeringsplan. Både Länsstyrelsen och Trafikverket håller ändå fast vid att kurvrätningarna är av riksintresse då dessa innebär utveckling av befintlig infrastruktur. Trafikverket förtydligar detta i sitt utställningsyttrande.

Det stora upplag av asbest som nämns i yttrandet finns inte redovisat i kommunens databaser och framkommer heller inte vid den senaste uppdateringen av avfallsplanen men om föroreningar förekommer i området kommer marken att behöva saneras.

<p>(1986:23) . Läser man lagtexten är det uppenbart att Jonas Bruce brustit i den lagstadgade serviceskyldigheten. I Förvaltningslagens §27 står det att om en myndighet finner att ett beslut är oriktigt på grund av nya omständigheter eller någon annan anledning skall beslutet ändras. Vi har presenterat både okända omständigheter, andra anledningar och diskutabel/lagvidrig handläggning hos myndigheter. En avslutande iakttagelse som spelar roll i detta ärende: Järnvägen är klassad som riksintresse. Den myndighet som tycks vara ivrigast när det gäller att använda detta begrepp är Länsstyrelsen. Ordet "Riksintresse" är ett pampigt ord som inbjuder till respekt. Dock är ALLA järnvägssträckor i Västmanland förutom Norbergsspåret (Ängelsberg-Snyten-Kärrgruvan) och Tillberga-Tortuna (nedlagd?) klassade som riksintresse. Järnvägen i kommunen är alltså inget märkvärdigare än någon annan sträckning i länet. Önskas mer detaljerad information från våra kontakter med inblandade myndigheter så delges dessa med glädje. Vi kräver att kommunen tar sitt ansvar efter att ha delgivits våra åsikter och nya fakta och stryker reservatet för kurvrätning mellan Köping och Munktorp.</p>	
<p><b>23. Omvandling av fritidshus till åretruntbostäder</b></p> <p>Efter att ha tagit del av förslag till ovanstående översiktsplan, Köping i framtiden får jag/vi lämna följande synpunkter.</p> <p>I förslaget s. 74, avseende utredningsområden, U: 11 framgår ”att kommunen har en positiv syn på omvandling av fritidshus till åretruntbostäder. Om fastighetsägare i ett område är intresserad av en sådan utveckling är kommunen beredd att pröva möjligheten till större byggrätter i en ny detaljplan. En förutsättning är att det går att ordna vatten och avlopp i en gemensam lösning för hela området och att det kan göras på ett miljöriktigt och långsiktigt hållbart sätt. Fritidshusområden med behov av gemensamma lösningar för VA utreds för närvarande”.</p>	<p>Ett samlat svar: <i>Det pågår en omvandling vid Norra Mälarstranden sedan en tid tillbaka. Fastighetsägare förbättrar standarden och bygger ut sina fritidsboenden för ett ökat utnyttjande eller för att omvandla dem till åretruntboenden. Kommunen ser positivt på omvandlingen och bedömer att det finns goda möjligheter att utveckla området om det samtidigt sker en standardökning även beträffande vatten och avlopp.</i></p> <p><i>Omvandlingen har inneburit en ökad miljöbelastning. Tidigare riktlinjer angående vatten- och avloppslösningar är inte i nivå med dagens krav och vissa av dricksvattenanalyserna visar på</i></p>

Nuvarande vägnät till Stäudd som mestadels består av grusväg sköts idag av en samfällighetsförening och är överhuvudtaget inte dimensionerat för att klara en omvandling av ca etthundra fritidshus på Stäudd till ett åretruntboendeområde. Nuvarande trafikvolym till de idag ca etthundra fritidshusen är redan i dagsläget stort, innebärande stort slitage samt stora underhållskostnader för samfällighetsföreningen för att bibehålla en acceptabel vägstandard.

Jag/vi är också frågande till kommunens agerande och ställningstagande i VA-frågan som nyligen varit aktuell. Å ena sidan vill kommunen att sommarstugeföreningarna ska bekosta och driva ett eget VA-nät och å andra sidan planerar kommunen i sitt förslag till översiktsplan för en omvandling till permanentbebyggelse med åretruntboende längs Mälarens norra strand vilket är ett kommunalt ansvar!

Är avsikten att sommarstugeföreningarna och dess medlemmar ska bekosta kommunal infrastruktur i form av VA- och vägar. Detta borde rimligen bekostas av kommunen vid planerad omvandling till åretruntboende, om detta skulle realiserar. Vad avser kommunen? Ingår full kommunal service, taxor och standard vid en eventuell omvandling till åretruntboende eller ska infrastrukturförändringarna bekostas av sommarstugeföreningarnas medlemmar?

Jag/vi som har fritidshus på Stäudd är inte intresserad av en omvandling av mitt fritidshus till permanentboende i enlighet med kommunens förslag till översiktsplan utan vill behålla Stäudd som ett fritidshusområde. Jag/vi vill därför framföra min/vår avstyrkan till en sådan omvandling i enlighet med utställda förslag till ny översiktsplan, Köping i framtiden, utställningshandling 2011-10-04.

*avloppspåverkan. Enskilda avloppsanläggningar belastar idag Mälaren och medverkar till övergödning.*

*Kommunen har inte för avsikt att tvinga någon fastighetsägare att omvandla sitt fritidsboende till åretruntboende. Kommunen kan diskutera möjligheten till större byggrätter med de som är intresserade men en av förutsättningarna är att vatten- och avloppsfrågan löses på ett miljöriktigt och långsiktigt hållbart sätt.*



**KÖPINGS  
KOMMUN**