

André Berggren, Planhandläggare
0221-253 45
andre.berggren@koping.se

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Fördjupning av översiktsplan för Köpings tätort, Köpings kommun



Innehåll

SAMRÅDSREDOGÖRELSE	1
Vad är en samrådsredogörelse?	3
Samrådets genomförande	3
Inkomna yttranden med kommentarer	5
Yttranden från privatpersoner	5
Synpunkter som handlar om bebyggd miljö	5
Synpunkter som handlar om grönstruktur	11
Synpunkter som handlar om järnväg.....	12
Synpunkter som handlar om gång, cykel och biltrafik	14
Yttranden från företag.....	16
Hästens sängar AB	16
Mälarenergi Elnät AB	17
Telia Skanova AB.....	19
VafabMiljö AB	19
Vattenfall Eldistribution AB.....	20
Volvo Powertrain AB	20
Yara AB.....	22
Yttranden från föreningar och organisationer	23
Hedströmsdalens Ornitologiska Förening (HOF)	23
Köping-Uttersbergs Järnvägs (KUJ) museiförening	25
Norsabäckens dikningsföretag	26
Seniorbostadsgruppen	27
Yttranden från myndigheter och offentliga aktörer.....	30
Kommunledningsförvaltningen (KLF)	30
Luftfartsverket (LFV)	32
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)	32
Post- och telestyrelsen (PTS)	33
Region Västmanland.....	34
Räddningstjänsten Mälardalen.....	34
Sjöfartsverket	35
Statens geotekniska institut (SGI)	35
Statens geologiska undersökning (SGU)	37
Strålsäkerhetsmyndigheten.....	39
Svenska Kraftnät.....	39
Trafikverket	39
Västra Mälardalens energi och miljö (VME)	42
Länsstyrelsen Västmanland län	44
Förändringar efter samråd	55
Förändringar i kartan	55
Förändringar i de tematiska kapitlen.....	58
Förändringar i bilaga Planeringsunderlag	59
Förändringar i bilaga Miljökonsekvensbeskrivning.....	59

Vad är en samrådsredogörelse?

Köpings kommun har haft samråd om förslag till fördjupning av översiktsplan för Köpings tätort. Denna samrådsredogörelse redovisar hur samrådet har genomförts, redovisar de yttranden som inkommit till kommunen under samrådstiden och bemöter de yttranden.

Begreppet fördjupning av översiktsplan kommer i detta dokument förkortas till FÖP.

Denna samrådsredogörelse avgränsas till att visa sammanställningar av inkomna yttranden som har relevans för FÖP:en. De yttranden som kommunen har bedömt inte är relevant till FÖP:en men som är intressanta för andra projekt har skickats vidare till berörda tjänstemän.

Samrådets genomförande

Förslag till fördjupning av översiktsplan för Köpings tätort (FÖP) har varit föremål för samråd under perioden 23 maj 2022 – 30 november 2022.

Handlingarna har varit tillgängliga på Köpings kommuns hemsida samt på samhällsbyggnadsförvaltningen och på stadsbiblioteket.

Under samrådet har yttranden inkommit till kommunen via fyra kanaler:

- Webbformulär
- Brev eller e-post
- Kommentarer på kommunens Facebook-sida
- Samrådsmöte som hölls 30 augusti 2022

Under samrådet har kommunen haft ett öppet webbformulär där privatpersoner kunnat lämna yttranden anonymt eller med angiven avsändare. Det har även funnits möjlighet att skicka in yttranden via brev eller e-post. Utöver det har kommunen via sin Facebook-sida publicerat inlägg med frågor kopplade till FÖP:en där kommentarsfältet varit ett forum för att lämna synpunkter och föra diskussioner. Exempel på frågor som kommunen publicerat är ”100 nya bostäder i tätorten Köping fram till 2050. Har vi planerat dem på rätt ställen tycker du?” och ”I förslaget till fördjupning av översiktsplan för Köpings tätort pekar vi ut ett förslag till huvudnät för cykeltrafiken. Är det rätt sträckningar som vi pekar ut?”. Totalt publicerade kommunen nio inlägg på sin Facebooksida under perioden 7 juni 2022– 22 november 2022. Facebookinläggen skapade till och från ett stort engagemang från privatpersoner och nådde sammanlagt 283 gillamarkeringar, 133 kommentarer och 50 delningar.

På samrådsmötet som hölls den 30 augusti 2022 kl. 17:00-19:00 på Forumteatern i Köping deltog ca 55 privatpersoner. Under samrådsmötet delades alla deltagare in i sex grupper med en tjänsteperson per grupp som höll

i diskussionerna och antecknade. Diskussionerna utgick från tre olika teman med tillhörande frågeställningar. Varje grupp fick ca 15 minuter på sig att diskutera varje temafråga.

Nedan följer en sammanställning av antal inkomna yttranden under samrådstiden.

Webbformulär	Brev och e-post	Kommentarer på kommunens Facebookinlägg om FÖPen	Besökare på samrådsmötet
37 st.	35 st.	133 st.	56 st.

Under samrådstiden har skriftliga yttranden inkommit från nedan listade myndigheter, företag och organisationer:

Hedströmdalens Ornitologiska Förening, 2022-11-28 (Erinran)

Hästens Sängar AB, 2022-11-30 (Erinran)

Kommunledningsförvaltningen, 2022-12-01 (Erinran)

KUJ museiförening, 2022-11-19 (Erinran)

Kungsörs kommun, 2022-10-11 (Inget att erinra)

Luftfartsverket, 2022-06-08 (Erinran)

Länsstyrelsen Västmanland, 2022-12-02 (Erinran)

Länsstyrelsen Örebro, 2022-10-25 (Inget att erinra)

MSB, 2022-10-28 (Erinran)

Mälarenergi Elnät AB, 2022-11-28 (Erinran)

Norsabäckens dikningsföretag, 2022-09-27 (Erinran)

Polisen, 2022-11-04 (Inget att erinra)

Post- och telestyrelsen, 2022-10-26 (Erinran)

Region Västmanland, 2022-10-05 (Erinran)

Räddningstjänsten Mälardalen, (2022-12-23) (Erinran)

Seniorbostadsgruppen, 2022-11-25 (Erinran)

SGI, 2022-06-22 (Erinran)

SGU, 2022-10-31 (Erinran)

Sjöfartsverket, 2022-10-28 (Erinran)

Skogsstyrelsen, 2022-09-20 (Inget att erinra)

Strålsäkerhetsmyndigheten, 2022-11-18	(Erinran)
Svenska Kraftnät, 2022-10-19	(Erinran)
Telia Skanova, 2022-06-27	(Erinran)
Tillväxtverket, 2022-08-29	(Inget att erinra)
Trafikverket, 2022-11-28	(Erinran)
Vafab Miljö AB, 2022-11-24	(Erinran)
Vattenfall Eldistribution AB, 2022-08-17	(Erinran)
VME, 2022-12-05	(Erinran)
Volvo, 2022-11-29	(Erinran)
Västerås stad, 2022-06-20	(Inget att erinra)
Yara, 2022-11-30	(Erinran)

Inkomna yttranden med kommentarer

Alla inkomna yttranden noggrant lästs igenom. Eftersom många yttranden är omfattande har vi inte återgett dem i sin helhet, utan sammanfattat dem för att öka läsvänligheten och skapa utrymme för utförliga kommentarer. Yttranden från privatpersoner har sammanfattats under fyra rubriker som kan fånga alla inkomna yttranden som har med FÖP:en att göra. För yttranden från myndigheter, företag, föreningar och andra organisationer har varje enskilt yttrande en sammanfattning som följs av en kommentar. Alla yttranden finns att läsa i sin helhet på samhällsbyggnadsförvaltningen, Köpings kommun.

Yttranden från privatpersoner

Synpunkter som handlar om bebyggd miljö

Inkomna yttranden som vi sorterat i kategorin bebyggd miljö framhöll flera olika slags synpunkter. En åsikt flera yttranden hade gemensamt var att kommunen bör anpassa ny bebyggelse till befintlig karaktär och arkitektur. Att värna vår kulturmiljö var även något som lyftes i yttranden där det menades att husen som Theodor Dahl var med och ritade, samt andra vackra äldre hus i stadskärnan och gamla stan, är viktiga att skydda. Det lyftes också att magasinet i kv. Fenja vid Torggatan är skyddsvärt men i stort behov av upprustning.

Det framkom även synpunkter på att kommunen bör möjliggöra för större villatomter i en mer lantlig miljö, medan någon annan föreslog att kommunen istället minskar storleken på villatomter från ca. 800 kvm till 500 kvm.

Ca. 20 villatomter på Römösse vid Arbmansberg kom som ett förslag på ett nytt villaområde.

Någon tyckte att kommunen har gjort fel avgränsning och att FÖP:en bör ta med områden utmed Mälarens sydvästra strandkant fram till kommungränsen mot Kungsör. Den goda lokaliseringen vid Mälaren kan utnyttjas bättre enligt den yttrande. Någon belyste att sjönära tomter är mycket attraktiva och att kommunen behöver satsa på fler bostadsområden vid Mälaren, exempelvis området norr om Vitön/Malmön.

I ett yttrande lyftes att den beskrivna befolkningsutvecklingen tyder på att kommunen inte gör något för att locka hit företag och nya invånare, kommunen bör kunna bygga åtminstone 150 bostäder/år.

Ett nytt kulturcenter inkom som förslag och skulle enligt förslaget kunna skapas vid Hökartorget genom en byggnad i tre plan på kv. Odin, över Köpingsån och fram till Östra Långgatan.

Någon såg möjligheter i att bygga ett parkeringshus i tre våningar på parkeringen i kv. Midgård och på så vis frigöra ytan på Tunadalsparkering för att bygga bostäder. Det föreslogs även i samband med detta ett radhus som komplement på fastighet Disa 9. Några andra föreslog att bygga parkeringshus på den så kallade Hemköps-parkeringen. Det lyftes även att parkeringshus kan kombineras med exempelvis bostäder på övre plan.

Det påpekades att det behövs fler parkeringar intill tågstationen. Det kom även fram önskemål om samåkningsparkeringar på ett par platser i staden.

Vidare framfördes att det att mark som i samrådskartan var markerad vid Västeråstullen direkt väster om korsningen Torggatan-Nygatan vore en bra plats att bygga höghus på.

I ett yttrande önskades förtätning längs Mariebergsgatan men att trafiken längs gatan upplevs störande.

I två yttranden lyftes att Karlbergshallen och intilliggande badhus bör rivas och att en ny hall bör byggas på ena ytan och att en byggnad för andra ändamål bör byggas på andra ytan.

Kvarteret Fylgia vid Västra Långgatan ansågs vara ett kvarter som inte uppnår någon utveckling med gällande detaljplan. Där föreslogs i stället att bygga marklägenheter i ett plan.

I två yttranden framfördes en motvilja mot nya bostäder vid kvarteret Hake. Enligt yttrandena bör den platsen i stället möjliggöras för fritidsaktiviteter och befintlig natur bevaras.

Någon tyckte att kommunen satsar för lite på östra sidan av Ringvägen.

Många synpunkter inkom för Köpings inre hamnområde. De flesta tyckte att området på olika sätt bör utvecklas. Någon ansåg att det är dåligt av kommunen att i dagsläget inte satsa på området och skapa fina oaser och platser att sitta på. En annan framförde att bostäder efter Mariavägen och ett promenadstråk längs vattnet till båtklubben är något som kommunen bör sträva efter. Det framkom även en vilja att inte omvandla området kring småbåtshamnen för bostäder utan att det i stället bör utvecklas som en del av ett stråk längs ån i sammanhang med Köpings museer för att åstadkomma en levande stad med restauranger och caféer. Åtgärder i inre hamnen föreslogs kunna genomföras i samarbete med byggprogrammet och andra program på Ullvigymnasiet som bland annat skulle kunna konstruera och bygga en rad olika byggnadsverk.

Det kom även flera synpunkter som handlade om Ullvi backar. I ett av dessa påpekades att skogen som finns mellan de befintliga kvarteren är viktig och att de i samrådskartan föreslagna förtättningsområdena längs Ringvägen bör tas bort. Andra lyfte en oro kopplat till det utpekade området mellan Galoppgatan och Ringvägen. De menade att ytan är för liten och att ny bebyggelse där skulle ta bort den grönyta som finns. Det framfördes även att fler radhus vid Skogsledens förlängning skulle vara positivt.

Det framkom i flera yttranden en negativ inställning till förtätning vid Svalvägen, särskilt delarna i Ållestaskogen.

Vidare ansågs det i yttranden att fler områden öster om Fantetorps gård skulle kunna pekas ut för bostäder och offentlig service och områden söder om Ångebyleden även skulle kunna pekas ut.

I en del yttranden lyftes en vilja att Å-promenaden som är ett av stadens promenadstråk bör prioriteras och rustas upp.

I ett yttrande belystes att kommunen i FÖP:en pekat ur mark som idag ägs av en privatperson för bebyggelse.

Någon lyfte att köpcentrum är attraktiva och att Köping bör bygga ett nytt centrum kring Ica Maxi och låta staden växa på andra sida E18. Personen tyckte även att det vore bra, om möjligt, att dra nya järnvägen dit och ha nya resecentrum där med pendel in till gamla centrum.

I ett yttrande låg fokus på området Kungsängen där de tyckte att kommunen bör ge tätare information till boende om utveckling i området. Den yttrande upplevde att området är en ”nagel i ögat” på vissa och att det upplevs som att

folk vill glömma bort området och att området alltid ligger längst ner på prioritering om utveckling.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer:

Att anpassa ny bebyggelse till befintlig karaktär och arkitektur är något som kommunen resonerar kring vid framtagande av detaljplaner. När nya byggnader uppkommer intill eller i närhet till befintlig bebyggelse brukar den nya bebyggelsen försöka anpassas så den passar in i områdets eller platsens befintliga karaktär. Detta sker genom att i detaljplan reglera fastighetsstorlek eller byggnaders storlek, placering eller utformning. Kommunen avser att ta fram ett kulturmiljöprogram som blir ett bra underlag både vid bygglov och detaljplanering. Angående storlek på villatomter så är det en fråga som bedöms inom ramen för varje detaljplan där karaktären för den nya planerade bebyggelsen bestäms.

Den geografiska avgränsningen till FÖP:en är gjord utifrån tätortens avgränsning som SCB redovisar och föreslagna utbyggnadsområden i direkt anslutning till den. Malmön och områden längs Mälaren fram till Kungsörs kommungräns kommer tas med i kommande kommunomfattande översiktsplane. Synpunkterna har ej föranlett till någon förändring i FÖP:en.

När kommunen planerar långsiktigt för framtiden utgår man ofta från befolkningsprognoser. I bilagan Planeringsunderlag finns en sammanställning av SCB:s prognoser, Region Västmanlands prognoser och kommunens egna prognoser och information om hur de använts som scenario för FÖP:en.

Ett nytt kulturcentrum är inte aktuellt i dagsläget. Om det skulle bli aktuellt att omlokalisera bibliotek eller kulturskola en sådan kommer det utredas olika lokaliseringsalternativ i centrum utredas.

Angående Karlbergshallen och Karlbergsbadet arbetar samhällsbyggnadsförvaltningen med en förstudie kring vad som i framtiden skulle kunna placeras där hallen och badet idag står.

FÖP:en pekar ut Fylgia som ett utbyggnadsområde för tätortsbebyggelse där bostäder ingår. I den gällande detaljplanen är kvarteret tänkt som en fortsättning på den bebyggelsestruktur som "stenstaden" i centrum har, så att Västra Långgatans gaturum förlängs från centrum mot järnvägsstationen. Om fastighetsägaren begär planbesked för att denne önskar ändra detaljplanen så ska kommunen pröva frågan på nytt.

Samhällsbyggnadsförvaltningen har sedan 18 januari 2022 planuppdrag från Kommunstyrelsens arbetsutskott (KS au §14) med syfte att upprätta en ny detaljplan vid kvarteret Hake som prövar platsens lämplighet för bostäder. Under planprocessen kommer berörda sakägare få möjlighet både under samråd och granskning att yttra sig om planförslaget. Exakt hur området kommer exploateras går inte att säga i dagsläget, detta kommer att studeras vid planläggningen av området. Synpunkten har ej föranlett någon ändring i FÖP:en.

Inom ramen till FÖP:en för Köpings tätort har utvecklingsmöjligheter i hela tätorten utretts. Intill Ringvägens östra del pekas flera områden ut. Exempelvis pekas ett större utvecklingsområde ut för offentlig service såsom skola, förskola, idrott etcetera. Det finns även en del mindre förtätningsområden intill Ringvägens östra del. Synpunkten har ej resulterat i någon ändring i FÖP:en.

Angående inre hamnområdet är det ett långsiktigt projekt som kommunen tillsammans med Västra Mälardalens Energi och Miljö (VME) arbetar med. Kommunen arbetar för tillfället med att ta fram ett utvecklingsförslag för inre hamnen som ska redovisa både kortsiktiga och långsiktiga utvecklingsmöjligheter. Utvecklingen av hamnområdet planeras ske i tre steg där steg ett och två är tänkt att ske inom ca 5-30 år och innefattar upprustning av kajkonstruktioner och markbeläggning samt insatser för att öka utveckla målpunkter i området. Steg tre innefattar en större stadsomvandling kring Mariakajen och är endast möjligt den dag järnvägen får en ny sträckning. Både den långsiktiga och kortsiktiga utvecklingen påverkas nämligen i stor utsträckning av järnvägsspåren, dess bullernivåer och den riskhänsyn som järnvägen medför. Om en framtida järnvägssträckning går i det utpekade reservatet kan den äldre järnvägen längs med hamnområdets norra gräns monteras bort och stora ytor frigöras för ny stadsbebyggelse. Samrådsynpunkterna som berör inre hamnområdet har skickats vidare till ansvarig tjänsteperson som arbetar med utvecklingsförslag för inre hamnen.

De i samrådsversionen föreslagna förtätningsområdena på Ullvi backar har utretts vidare genom fältbesök och med hänsyn till synpunkter har flera av dem nu tagits bort i kartan.

De de delar av utpekat område för förtätning vid Svalvägen som berör Allestaskogen har tagits bort. Detta då skogsområdet används för rekreation av närboende och på grund av höjdskillnader som betydligt skulle fördyra en exploatering.

Området som pekas ut öster om Fantetorps gård har efter fältbesök och mer studier av terräng och dagvattenavrinning reviderats till sin form, men är fortfarande ungefärligt utpekat. Fler områden öster om Fantetorps gård har inte pekats ut då utvecklingen där är så pass långt i framtiden och att dessa förutsätter en framtida vägsträckning "Köping öster".

FÖP:en har kompletterats med att större område söder om Ångebyleden pekats ut som verksamhetsmark.

Yttranden som rör Åpromenaden har skickats vidare till ansvarig tjänsteperson på VME.

För den mark som i FÖP:en är utpekad men som ägs av någon annan än kommunen är det upp till markägaren om denne vill att marken bebyggs eller inte. Kommunen pekar endast ut en viljeinriktning. Om kommunen skulle vilja utveckla mark som kommunen inte äger förs dialog med aktuell markägare.

Vid Big Inn planeras det för extern handel medan Köpings centrum kommer fortsätta vara Köpings stadskärna. I centrum finns möjligheter att komplettera med bostäder och utveckla fler målpunkter och sociala mötesplatser för att skapa mer rörelse som stärker underlaget för

butiker och serviceutbud. I utredningen om möjliga sträckningar för ny järnväg har även sträckning längs E18 förbi Big Inn diskuterats men förkastats då det innebär en allt för lång sträcka ny järnväg för att den skulle anses realistisk. Synpunkten har ej resulterat i någon ändring i FÖP:en.

Angående Kungsängen är det ett område som i gällande plan, PL171, är planlagt för industriändamål. Det innebär att utveckling av område för annat än det som kan rymmas inom användning industriändamål är i strid mot detaljplan. Utöver det är områdets utvecklingsmöjligheter påverkat av Yaras verksamhet som exempelvis för med sig ett riskavstånd på ca. 500 meter från lagring av explosiva ämnen. För att öka möjligheterna att utveckla området vidare skulle en ny detaljplan krävas. När en ny detaljplan tas fram behöver kommunen utreda och påvisa den nya användningens lämplighet. När bedömningen görs i samband med en ny detaljplan spelar det ingen roll att bostäderna redan finns där, utan kommunen behöver kunna visa att det är lämpligt och säkert att ha bostäder på platsen idag. Området har historiskt sett växt fram tillsammans och med närhet till industrin, något som i många fall var självklart förr i tiden när lagstiftningen inte krävde skydds- och lämplighetsbedömningar på samma sätt som gällande lagstiftning gör. I samband med att ökad hänsyn behöver visas för olika riskbilder samt att industrin intill har utvecklats och expanderat kan området, som det ser ut idag inte anses lämpligt att planlägga för bostäder. Området har bedömts olämpligt som bostadsområde pga. stor miljöpåverkan och risk för olyckor från omgivande industrier. Detta innebär som tidigare nämnt att områdets utvecklingsmöjligheter är begränsade som det ser ut idag. Det innebär även att inga nya bostadshus får uppföras eller återuppföras samt att möjlighet till att bygga ut befintliga bus är begränsad.

Kungsängen har historiskt sett växt fram tillsammans med närliggande industri, något som i många fall var självklart förr i tiden när lagstiftningen inte krävde skydds- och lämplighetsbedömningar på samma sätt som gällande lagstiftning gör. Området har redan på 80-talet bedömts olämpligt som bostadsområde pga. stor miljöpåverkan och risk för olyckor från omgivande industrier. I gällande plan, PL171, är Kungsängen därför planlagt för industriändamål. Det betyder att utveckling av område för annat än det som kan rymmas inom användning industriändamål är i strid mot detaljplan. Det innebär att inga nya bostadshus får uppföras eller återuppföras samt att möjlighet till att bygga ut befintliga bus är begränsad. För att öka möjligheterna att utveckla Kungsängen som bostadsområde skulle en ny detaljplan krävas. När en ny detaljplan tas fram behöver kommunen utreda och påvisa den föreslagna användningens lämplighet. När den bedömningen ska göras spelar det ingen roll att bostäderna redan finns där, utan kommunen behöver kunna visa att det är lämpligt och säkert att ha bostäder på platsen idag, utifrån dagens lagstiftning. Eftersom industrin intill har utvecklats och ökad hänsyn behöver visas för olika riskbilder kan området, som läget är idag, inte prövas lämplig för bostäder i en ny detaljplan. Detta gör att Kungsängen hamnat i något av ett "moment 22", vilket kan vara en förklaring till känslan av bortglömdhet som man kan ana i samrådsyttranden. Kommunen kan dock bli bättre på att informera.

Synpunkter som handlar om grönstruktur

Flera yttranden handlar om att kommunen bör värdera grönytor högre vid planering i centrala delar av staden. De menade att de grönytor som finns idag bör bevaras. Förtätning var något som i detta fall uppfattades som något negativt. Det lyftes i samband med detta att kommunen bör tänka på att bevara en småstadskänsla. Ett alternativ som lyftes till förtätning är att i stället satsa mer på större nya bostadsområden då de inte stör lika mycket eller ianspråktar den befintliga mindre grönområdena i staden.

En del yttranden lyfte fram att kommunen bör värna om sina viktiga naturområden såsom Karlbergsskogen och Macksta som är viktiga för bland annat rekreation. Det lyftes i samband med detta att områden som dessa bör ha ett starkt bevaringsintresse och att de ej bör vara platser för stora infrastruktursatsningar eller andra stora projekt som påverkar miljön negativt.

På det utpekade verksamhetsområdet vid Marieberg föreslogs det att anlägga skog istället för verksamheter.

Det lyftes även att det gjorts skogsutredningar under 1970- och 1980-talet som visar att tätortens skogsområden inte är lämpliga att förtäta på.

I ett annat yttrande framkom att kommunen i stället kan bygga mot Ångeby/Ekeby där det finns mycket grönska vilket gör att den negativa påverkan inte blir lika påtaglig.

I ett yttrande låg fokus på skogsområdet norr om Folkets park där synpunkten var att gångstråk och belysning är olämpligt. Detta då personen ansåg att området har en unik artrikedom och planerad användning skulle ta död på den.

Det lyftes även en fråga om kommunen tar hänsyn till 3-30-300-principen. Principen innebär att du ska se 3 träd från ditt fönster, staden ska ha 30% lövtäckning och alla boende ska ha max 300 meter till en park.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer:

Flera förtättningsområden i samrådsförslaget har tagits bort till granskningsförslaget bland annat för att ta större hänsyn till grönstruktur. Exempel på detta är några utpekade områden på Ullvi Backar, del av område norr om Marieberg, del av område vid Nyckelberget och del av område vid Svalvägen.

Angående Macksta ska kommunen ta fram ett planprogram som ska beskriva framtida utveckling i området. FÖP:en pekar ut området för utveckling av bostäder i västra delen av området och utveckling av verksamheter i öster mot Norsavägen. FÖP:en och planprogrammet kommer sedan ligga till grund för hur området kan utvecklas i framtiden. Vid planläggning av området kommer hänsyn tas till bland annat natur- och kulturmiljö och utformning. FÖP:en har kompletterats för att uppmärksamma att framtida detaljplaner bör utformas så att en brynzon mot Karlbergsskogen kan anläggas framför skogen så att

befintlig skog inte behöver avvecklas mer än nödvändigt. Liknande text om brynzon har lagts till för utbyggnadsområde Ullvi-Vallby. Utöver detta har synpunkten inte resulterat i någon förändring i FÖP:en.

FÖP:en har pekat ut hela Karlbergsskogen som ett grönområde som ska bevaras. Den dagen nya järnvägen byggs kommer den gå i en tunnel under Karlbergsskogen. Utredning framtida järnväg genom Köping (Tyréns 2021) behövs att en viss påverkan kommer drabba Karlbergsskogen, främst i de områden där tunnelöppningarna anläggs. Övriga Karlbergsskogen bedöms inte påverkas i någon större utsträckning, dock kan påverkan vara större under byggnadstiden. Skogens goda rekreativsmöjligheter bedöms kunna bevaras. Påverkan på naturmiljön i Karlbergsskogen är något som behöver utredas vidare i kommande skeden, vilket nu har förtydligats i texten.

Det utpekade området i Marieberg är i detaljplaneringsstadiet. En naturinventering har gjorts och de höga naturvärdena som påträffats i den befintliga skogsslingan kommer bevaras i den mån det är möjligt. Området har justerats i FÖP:en så att skogsområdet inte längre är utpekade för mångfunktionell bebyggelse eller verksamheter och industri. Därutöver har ingen förändring gjorts i FÖP:en avseende synpunkten att plantera skog på åkermarken. Sen yta som kan avsättas för verksamheter och bostäder i området behöver maximeras för att projektet som även innefattar en bro för att koppla samman Big Inn-området med Marieberg ska gå ihop ekonomiskt så inte skattebetalarna behöver stå för stora kostnader. Plantering av träd för en hel skog är mycket dyrt och marken på åkern är inte lämpad för detta.

När kommunen i en FÖP pekar ut olika områden för exempelvis förtätning ser man till flera aspekter. Det kan handla om lämplighet utifrån geografisk lokalisering, naturvärden, teknisk försörjning, ekonomi och så vidare. Alla aspekter undersöks inte i detalj i en FÖP utan mer detaljerade undersökningar tas fram under detaljplaneskedet. Specifikt angående skogar så har kommunen god tillgång till underlag om naturvärden genom resultat från olika genomförda naturvärdesinventeringar. När man använder underlag kan det vara en fördel att använda underlag som har tagits fram i närtid då förutsättningar, bedömningar och arbetsätt kan förändras över tid.

Ångeby och Ekeby ligger utanför FÖP:ens avgränsning men förslaget tas med till kommande arbete med översiktsplan för resterande del av kommunen.

Angående skogsområdet norr om Folkets park så har inte föreslagen användning ändrats till följd av yttrandet. Skogsområdets värden samt hur de kan bevaras och utvecklas kommer utredas närmare i ett senare skede.

Det finns i dagsläget inget politiskt beslut på att kommunen ska arbeta med principen 3-30-300 men det är något som miljöstrateg och ekolog kommer titta närmare på vad en sådan princip skulle innebära.

Synpunkter som handlar om järnväg

Inkomna yttrandet som kopplas till järnväg har belyst en oro kopplat till Karlbergsskogen. Flera menade att en ny järnvägssträckning genom

Karlbergsskogen kommer förinta de många värden som finns i skogen. I en del yttranden uttrycktes ett nej till nytt spår igenom Köping, andra ifrågasatte om det verkligen är värt att ens dra ett snävare spår med tanke på att man tjänar så lite tid. Yttranden från bosatta i Macksta lyfte att en ny järnväg precis bredvid huset eller där huset idag är placerat är något ingen vill ha och menade att kommunen bör överväga andra alternativ. Man menade att det i Macksta finns en unik kultur- och naturmiljö som inte bör förstöras av järnvägssträckning eller andra större etableringar.

Det framkom även i ett yttrande att kommunen rimligen redan i FÖP:en måste ta hänsyn till bestämmelserna i lagen om byggande av järnvägs 1 kap. 4 a §. Den yttrande menade med utgångspunkt i PBL 3 kap 4 § och 2 kap 3 § att kommunen bör vara försiktiga att ianspråkta Mackstaområdet och Karlbergsskogen för större infrastrukturprojekt eller för andra ändamål än vad som anges i ovan nämnd lagstiftning. Samma yttrande belyste att de två bortvalda sträckningarna Öst 1 och 2 i Tyréns rapport uppfyller de särskilda kraven i järnvägslagen om att järnväg ska byggas i ett sådant läge och med en sådan utformning att ändamålet med järnvägen uppnås med så lite intrång och olägenhet som möjligt utan oskälig kostnad. Den yttrande menade att utpekad sträckning av järnvägen inte uppfyller lagens bestämmelser.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Det är nu förtydligt i planförslaget att järnvägen planeras att gå i tunnel under Karlsbergsskogen, eftersom detta var otydligt i samrådsversionen vilket gav upphov till missförstånd.

Enligt "Utredning framtida järnväg genom Köping" (Tyréns, 2021) får den utpekade sträckningen en måttlig påverkan på Karlbergsskogen över lag då järnvägen kan gå i tunnel under skogen. Den största påverkan återfinns vid tunnelmynningarna. Den exakta påverkan går i dagsläget inte att veta då bland annat utformning av tunnelutformning och tunneldjup inte är klarlagt. Detta innebär att påverkan på naturvärden är något som behövs utredas och minimeras i kommande arbete, vilket nu också har förtydligats i texten. Järnvägen kommer medföra en viss påverkan på friluftslivet och rekreationsvärdena i Karlbergsskogen, inte att ytor blir oanvändbara utan det kan handla om att vibrationer från tågrälsen under marken till viss del kan kännas vid ytan beroende på tunneldjup. Även detta är något som kommer undersökas vidare i fortsatt arbete.

Trafikverket har påbörjat en långsiktig planering och genomförande med fokus på utbyggnad till dubbelspår och hastighetshöjning mellan Oslo och Stockholm. Trafikverket har annonserat att det inte är motiverat att bygga ut den befintliga kurviga spårsträckningen genom Köping till dubbelspår. Själva järnvägsprojektet är Trafikverkets projekt så de kommer ansvara för planering enligt lagen om byggande av järnväg, inköp av mark och att skyddsavstånd uppfylls. Kommunen har i detta skede undersökt olika möjligheter för en framtida järnvägssträckning i syfte att visa för Trafikverket att det är möjligt att dra en ny snävare järnvägssträckning genom Köping. I utredningen för framtida järnväg genom Köping (Tyréns 2021) vägs olika alternativ mot varandra. Det handlar om många olika aspekter

som till exempel påverkan på befintlig bebyggelse, kulturmiljö, naturmiljö, landskapsbild, rekreation och friluftsliv, restidsvinster, tillgänglighet till det lokala trafiknätet, stadsutvecklingspotential och regional utveckling. I utredningen presenteras för- och nackdelar i de olika alternativen samt uppskattade kostnader. När de sex olika alternativen vägs mot varandra har det valda alternativet (alt. Centralt) varit mest fördelaktigt sett till funktion, stadsutveckling och regional utveckling samt näst mest fördelaktigt sett till miljö/hälsa. Synpunkter om att välja annan sträckning eller inte dra någon ny järnväg alls har ej resulterat i någon förändring i FÖP:en.

I första kapitlet fjärde paragrafen i lag om byggande av järnväg (SFS 1995:1649) framgår det att "När en järnväg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbild och till natur- och kulturvärden.". Detta är något som Trafikverket vid byggnation av järnväg måste visa hänsyn till. Det finns dock en skillnad i planläggning och prövning av järnväg och den planläggning kommunen gör i en FÖP. Planläggning genom en FÖP styrs inte av lag om byggande av järnväg (SFS 1995:1649) med grund i att det inte innebär en konkret beskrivning eller prövning av en ny järnvägssträckning. En järnvägsplan, som beskrivs i lag om byggande av järnväg tas fram av den som ansvarar för byggnation av järnvägen, som i detta fall är Trafikverket och inte kommunen. Kommunen bistår med underlag till Trafikverket samt föreslår en sträckning som från kommunens håll anses lämplig. En järnvägsplan är till skillnad från en FÖP ett mer djupdykande dokument specifikt för en ny järnvägssträckning där planeringen av just det projektet beskrivs. Syftet med utpekning av framtida järnvägssträckning i denna FÖP har varit att undersöka och genom utredningar visa att det är en möjlig framtida järnvägssträckning. Boverket behövs att översiktsplaner kan fungera som underlag för andra aktörer i deras arbete. Exempelvis är det ett obligatoriskt underlag som Trafikverket ska ta hänsyn till när de planerar nya järnvägssträckningar. I detta fall skulle alltså denna FÖP fungera som underlag när Trafikverket tar fram en järnvägsplan för en ny sträckning som rör Köpings tätort. Det är då viktigt att kommunen redan har undersökt frågan och i detta fall har ett ungefärligt förslag på hur järnvägen skulle kunna gå för att kunna anses vara lämplig med perspektiv på intrång, ekologiska värden, kulturmiljövärden, ekonomi med mera.

Synpunkter som handlar om gång, cykel och biltrafik

Inkomna yttranden från privatpersoner med inriktning gång, cykel och trafik innehöll en rad olika åsikter. Flera menade att kommunen bör fokusera på fler gång- och cykelstråk centralt. Man påpekade att det är viktigt att undvika utveckling som skapar konfliktzoner mellan cyklister, bilister och fotgängare. I ett annat yttrande lyftes viljan att anlägga en cykelbana för att lättare ta sig från Ullvi backar till Nya Hamnvägen via exempelvis de nya kvarteren mot Ängebyleden och bredvid Ängebyleden.

Det inkom även synpunkter om förlängningen av Skogsleden fram till Ängebyleden där de yttrande menade att en väg där skulle ta bort den fantastiska bostadsmiljön intill skogen och lugnet och att ljudet från vägen skulle minska värdet på bostäderna intill. I yttrandet lyftes att GC-väg är ett

bättre alternativ än en väg för motordriven trafik men att det bästa alternativet är ingen väg alls.

I andra yttranden lyftes en vilja att få GC-väg via Norsa hagar till Lindöberget. Det framkom även önskemål om att anlägga en ny GC-väg mellan Marieberg och Big Inn. Ny gångbana mellan Skoftesta restaurang och Nibble var även något som föreslogs. Någon ansåg att utpekad väg mellan Nibble och Skogshöjden bör tas bort. Det lyftes en önskan om att förlänga GC-vägen längs Fågelvägen och Hisingsgatan. I yttranden framkom att det saknas ett rakt och gent GC-stråk mellan Östanås och Ullvi backar och att det saknas en länk förbi Slottspraktiken. Någon påpekade att Stora gatan är svår att cykla på och att det istället bör finnas GC-vägar runt om som inte blir längre att cykla på. I ett yttrande lyftes viljan att ha en tydligare och mer lättillgänglig cykelväg från banvallen till Volvo och/eller Malmön.

I flera yttranden lyftes en vilja om att få cykelbanor till Munktorp och mot Kungsör och Arboga.

Ett yttrande handlade om att avfarten från E18 vid Ströbohög är överbelastad och att kommunen behöver göra fler infarter till staden för att avlasta den. Den yttrande lyfte ett exempel där kommunen gör en ny av- och påfart från E18 vid Odensvivägen. Plank eller bullerdämpande barriärer mellan tätorten och E18 inkom som förslag. Det framkom även att infarterna till Köping behöver göras med inbjudande. Det framkom även åsikter om att det bör anläggas rondeller i korsningarna Ängebyleden-Väg 250 och vid av- och påfart E18 trafikplats Strö.

En annan yttrande menade att det finns ett stort behov av fler övergångsställen inom tätorten. Den menade att kommunen inte ser till barnperspektivet om det inte finns övergångsställen vid varje korsning. Det lyftes även att det inte alltid behöver vara planskilda överfarter utan att övergångsställen många gånger är tillräckligt.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer:

En gång- och cykelplan tas fram av Västra Mälardalens Energi och Miljö (VME) som visar förslag på hur vägnätet för gång och cykel (GC) ska utformas, underhållas och förbättras för att vara det mest attraktiva transportmedlet i Köpings kommun. GC-planen beskriver även hur arbetet med huvudvägnätet för gång- och cykel bör bedrivas, där VME har tagit fram en åtgärdsplan som beskriver konkreta åtgärder för nya gång- och cykelvägar, säkra GCM-passager och strategiskt arbete. Det utpekade gång- och cykelnätet i FÖP:en har reviderats för att följa GC-planen, även förtydliganden om stråk där blandtrafik förekommer har lagts till.

Angående eventuell förlängning av Skogsleden fram till Ängebyleden har det diskuterats internt inom kommunen och en trafikmodell som ska utreda behovet har beställts. Frågan kommer avgöras i detaljplanearbetet och tas därav inte med i FÖP:en.

Möjligheten att bygga GC-väg mellan Norsa bagar och Lindöberget är inte något som undersökts inom ramen för denna FÖP då stråket ligger utanför dess avgränsning. Likaså cykelbana till andra tätorter. Möjligheten att utveckla gång- och cykelnätet i kommunen kommer belystas i den kommuntäckande översiktsplanen.

Sammankoppling mellan utbyggnadsområde Marieberg och Big Inn-området kommer ske genom bro över Valstaån. Bron kommer ha möjlighet att trafikeras av gång- och cykeltrafik separat från biltrafiken.

FÖP:en har synkats med gång- och cykelplan (GC-plan) vid revidering av utpekad GC-nät. Specifika förslag har framförts till VME.

Utpekad väg mellan Kristinelundsvägen och Ullvileden kommer finnas kvar i granskningversionen. Vägen är utpekad för möjlighet till utbyggnad om behovet av en sådan väg någon gång i framtiden skulle uppstå.

GC-vägen mellan Hisingsgatan och Fågelvägen bedöms i dagsläget täcka det behov som finns. Därav är ingen ytterligare GC-väg utpekad längs vägarna.

Angående förbindelser mellan Östanås och Ullvi backar anses de vara goda för cyklister. Vid utvecklingen av folkbälsoparken på Kristinelunds sportfält kommer gångvägar anläggas vilket kommer öka valmöjligheterna för främst gångtrafikanter som är känsligare för omvägar att ta sig genom området.

Utpekad GC-väg längs med Ängebyleden är flyttad så att den förläggs bland bebyggelse och genom skogen.

Trafikverket ansvarar för utbyggnad och underhåll av det statliga vägnätet där förslag om rondell vid korsningen Ängebyleden- väg 250 samt en av- och påfart E18- väg 250 föreslås på det statliga vägnätet. Kommunen för en kontinuerlig dialog med Trafikverket om hur deras vägnät i kommunen kan utvecklas och har framfört behovet av åtgärder på nämnda platser.

Yttranden från företag

Hästens sängar AB

Hästens sängar AB lyfte i sitt yttrande att de motsätter sig utpekad framtida järnvägssträckning. De ansåg att sträckningen kommer ha en väsentlig negativ effekt på Hästens verksamhet och fortsatta möjligheter att bedriva eller expandera den. En risk som lyftes kopplat till detta är att verksamheten i Köping kan komma att behöva avvecklas.

Hästens menade att FÖP:en inte uppnår det angivna ändamålet om att minimera intrång och störningar för befintliga bostäder och företag. De ansåg

även att förslagen i FÖP:en inte gör en korrekt avvägd proportionalitetsbedömning mellan Hästens enskilda intresse och det allmänna intresset av ett järnvägsreservat. Hästens ville belysa att nuvarande regering meddelat att de satsningar på höghastighetsjärnväg, som bland annat legat till grund för förslaget i FÖP:en, inte kommer genomföras. Advokat på Vinge har lämnat yttrandet å Hästens vägnar i syfte att undvika rättsförlust för Hästens.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Köpings kommun förstår Hästens sängar AB:s inställning mot utpekad järnvägsreservat. Trafikverket har påbörjat en långsiktig planering och genomförande med fokus på utbyggnad till dubbelspår och hastighetshöjning mellan Oslo och Stockholm. Trafikverket har annonserat att det inte är motiverat att bygga ut den befintliga kurviga spårsträckningen genom Köping till dubbelspår. Kommunen har i därför undersökt olika möjligheter för en framtida järnvägssträckning i syfte att visa för Trafikverket att det är möjligt att dra en ny snävare järnvägssträckning genom Köping. I utredningen för framtida järnväg genom Köping (Tyréns 2021) vägs olika alternativ mot varandra. Det handlar om många olika aspekter som till exempel påverkan på befintlig bebyggelse, kulturmiljö, naturmiljö, landskapsbild, restidsvinster, tillgänglighet till det lokala trafiknätet, stadsutvecklingspotential och regional utveckling. I utredningen presenteras för- och nackdelar i de olika alternativen samt uppskattade kostnader. När de sex olika alternativen vägts mot varandra har det valda alternativet (alt. Centralt) varit mest fördelaktigt.

Det är därför inte aktuellt att ta bort föreslaget reservat men däremot har en dialog förts med Hästens sängar AB om att utreda möjligheten att utöka ytan på den del av Hästens sängars mark som är möjlig att exploatera norr om reservatet. Utredningen har visat att det är möjligt att justera spårdragningen något, och detta är gjort i granskningsförslaget. Den exploaterbara marken har därmed ökat från ca 18 000 till ca 30 000 kvm.

Angående regeringens beslut om satsningar på höghastighetsjärnväg berörs inte detta projekt då den nya järnvägssträckningen genom Köping inte handlar om en ny höghastighetsbana. Det projekt som rör järnvägen genom Köping handlar om att öka andelen dubbelspåriga sträckor på Mälarenbanan i enlighet med Åtgärdsvalsstudie för stråket Stockholm-Oslo.

Mälarenergi Elnät AB

Mälarenergi lyfte i sitt yttrande att de saknar information om teknisk försörjning i FÖP:en. Det ansågs särskilt viktigt då gällande ÖP inte ger tillräcklig vägledning i området. Mälarenergi lyfte att Köpings tätort i nuläget har ett elnät med god kapacitet och redundans och de har inga planer på att öka antalet mottagningsstationer. De ansåg att kommunen bör förvalta de befintliga stationerna genom att planera i anslutande ytor.

Verksamhetsområden med högt effektbehov bör placeras i närhet av mottagarstationen medan verksamheter med lägre behov kan placeras på ett större avstånd. Mälarenergi informerade att för varje enskild större anslutning krävs en analys och vid behov genomförande av åtgärder innan klartecken till nyanslutning kan ges.

Mälarenergi lyfte i sitt yttrande att FÖPens ställning till förtätning leder till att befintlig teknisk infrastruktur kan användas är något som kan behövas ses över. De menade att förtätning även kan leda till svårigheter inom elnätet på de platser i tätorten där kapaciteten redan är fullt utnyttjad. Förtätning kan även leda till konflikt om utrymme för förläggning av kablar och transformatorstation.

Mälarenergi hade även i sitt yttrande en rad specifika synpunkter på perspektiv som FÖPen behöver ta hänsyn till i kapitel tre, fyra, fem, sju och nio.

Mälarenergi lyfte även specifika synpunkter för olika utpekade verksamhetsområden och bostadsområden som följer nedan:

- **Vallby:** Området är utpekade för logistik. Logistik kan innebära ett högt effektbehov om det finns automatiska lager eller kylager. Det kan även innebära ett högt effektbehov om det är aktuellt med laddning av elfordon. Det befintliga elnätet i området klarar inte någon större etablering utan det måste förstärkas från Mälarenergis närmaste mottagningsstation. Närmaste mottagningsstation ligger relativt långt bort vilket gör att området inte är lämpligt för mer effektkrävande verksamheter.
- **Ullvi och Ullvi ängar:** Området är lämpligt för effektkrävande verksamheter då det är beläget nära mottagningsstationer. Kommunen bör styra effektkrävande verksamheter till detta område.
- **Väster om Ullvi, söder om Ängebyleden:** Om verksamheter som är effektkrävande ska etablera sig i området krävs förstärkning av elnätet. Området är lokaliserat relativt nära mottagningsstationer.
- **Sjötullen:** Området är lämpligt för effektkrävande verksamheter då det är lokaliserat nära mottagningsstationer. Kommunen bör styra effektkrävande verksamheter hit.
- **Byslätten:** Om effektkrävande verksamheter ska etableras i området krävs förstärkning av elnätet. Området är lokaliserat relativt nära mottagningsstationer.
- **Macksta och Norså:** Områdena är lokaliserade relativt långt från mottagningsstationer och är därför olämplig för effektkrävande verksamheter.
- **Marieberg:** Fortsatt utveckling av området och efterfrågan av laddning av elfordon kommer kräva förstärkning av elnätet till Marieberg, vilket medför att nya kablar kommer behöva läggas genom stora delar av tätorten. Området lämpar sig inte för effektkrävande verksamheter som t.ex. laddning av ellastbilar.

- **Bostadsområden:** I samtliga större exploateringsområden för bostäder i samrådshandlingen saknas befintligt elnät som klarar tänkt etablering, vilket innebär att det behöver byggas ut i samband med att områdena exploateras. För mindre exploatering inom tätorten, ofta förtätning, gäller tidigare kommentarer om att det finns elnät i området som redan utnyttjas till fullt.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar:

I nuläget har bilagan Planeringsunderlag kompletterats med lite mer fakta om elförsörjning men ett komplett kapitel med ställningstaganden kring teknisk försörjning kommer tas fram först till den kommunomfattande översiktsplanen. Information från Mälarselebergis yttrande om olika områdens förutsättningar för effektuttag har skrivits in för de olika områdena i FÖPen. Kommunen planerar för att utnyttja befintliga mottagarstationer i den utsträckning det är möjligt, men utbyggnad av nätet blir nödvändigt för att möjliggöra en utveckling av tätorten.

Yttrandet har resulterat i att kommunen och Mälarseleberg inlett fördjupade dialoger i frågan om elförsörjning. Kommunen uppskattar informationen om förtätningens påverkan på den tekniska infrastrukturen men uppfattar det svårt att själva uppskatta hur mycket befintlig infrastruktur på olika ställen tål ökad belastning. Kommunen saknar underlag inom detta område och ser ett behov av ett tätt samarbete med Mälarseleberg för att säkerställa en säker och effektiv samhällsbyggnadsprocess.

Det är av stor vikt att kommunens invånare och företag ska ta tillgång till ett elnät som klarar både nutida och framtida påfrestningar. Köpings kommun ser ett behov av att föra tidiga dialoger angående exempelvis etablering av verksamheter i utpekade områden och exploatering av utpekade bostadsområden. Det är dock svårt för kommunen att i detta skede veta vilken typ av verksamheter som kan vilja etablera sig på de olika utpekade områdena.

Övriga kommentarer har ej föranlett någon förändring i FÖP:en men tas med till vidare arbete.

Telia Skanova AB

Skanova betonade i sitt yttrande att de önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet, det vill säga när detaljplanarbete påbörjas, för att få med befintliga ledningar i planeringsunderlaget.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Planenheten noterar önskemålet om tidig medverkan i detaljplaner.

VafabMiljö AB

VafabMiljö AB belyste i sitt yttrande att gällande avfallsplan inte finns med bland mål- och styrdokument. De lyfte även att avfallshantering har en stark koppling till flera områden i FÖPen. I FÖP:en lyfts Norsa avloppsrening som

störande verksamhet. Vafab menade att även Norsas avfallshantering och Norsas värmeverk är störande verksamheter.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar:

FÖP:en är kompletterad så att den hänvisar till antagen avfallsplan. I FÖP:en framgår det att det finns flera verksamheter kring Norsas avloppsreningsverk som kan vara störande för omgivningen.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB belyste i sitt yttrande att de har elnätsanläggningar inom området för den fördjupade översiktsplanen bestående av 145 kV luftledning, 145 kV transformatorstation och 45 kV luftledning.

Samrådsförslaget redovisar bostadsbebyggelse, verksamhetsområden och nytt järnvägsstråk där Vattenfall har ledningar och anläggningar. Vattenfall belyste att om ledningar inom regionalt elnät behöver flyttas krävs troligen en ny koncession vilket är en lång och kostsam process samt att ombyggnad/flytt bekostas av den som initierar den. De informerade även om att ledningar inom det regionala elnätet generellt byggs som luftledningar. Vidare informerade Vattenfall om de riktlinjer som måste beaktas vid planering i närhet av deras luftledningar.

I sitt yttrande belyste Vattenfall även att det i FÖPen önskas att transformatorstationer utformas med god gestaltning. Vattenfall informerade om att de ställer upp transformatorstationer i ett standardutförande där beställaren kan bestämma viss färg och struktur på betongen samt takutformning. Om kommunen har andra önskemål får kommunen stå för kostnad för dessa.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Samhällsbyggnadsförvaltningen noterar synpunkterna och tar med dem till framtida planläggning och byggande.

Volvo Powertrain AB

Volvo Powertrain AB belyste i sitt yttrande vikten av eltilgång och menade att kommunen bör säkerställa möjligheten för ett väl utbyggt elnät för energintensiva industrier. De ansåg även att elnätet ska vara anpassat för laddning med hög effekt för ellastbilar, elbilar och tankställe för vätgas i närhet av kommunens företag och hotell.

I yttrandet såg Volvo positivt på att kommunen vill utveckla gång- och cykelnät men lyfte att FÖPen bör kompletteras med gång- och cykelnät till arbetsplatser och industrier.

Volvo belyste även att kommunen bör verka för ett truckstop vid Vallby med möjlighet för vätgasmack, ellastbilsladdning och rastning (mat, dusch, vila).

Angående framtida järnväg menade Volvo att det finns en osäkerhet kring hur framtida godstransporter kommer ske. Om behovet av järnvägstransporter ökar ser Volvo ett behov av stickspåret och en godsterminal vid Sjötullen. Om elektrifiering av vägnätet gör att gods fortsätter gå via väg bör kommunen verka för att ta bort stickspåret.

Volvo ansåg i sitt yttrande att FÖPen bör peka ut ett lämpligt område längs med E18 med stoppmöjlighet för busstransport till/från Arlanda. Bussar till/från Arlanda går idag förbi Köping men stannar inte. FÖPen ansågs även behöva ta upp värdet av hållplatser för den regionala kollektivtrafiken vid kommunens stora arbetsgivare. Slutligen lyfte Volvo att FÖPen bör kompletteras med ett kapitel om pendling.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Mälarenergi Elnät AB som näthållare ansvarar för elförsörjningen i Köping. Laddningsstationer för lastbilar och bilar är mycket effektkrävande ur elnätsynpunkt. Mälarenergi har lyft att det lokala elnätet behöver förstärkas på flera platser för att kunna tillgodose en sådan utveckling och för att försörja planerade bostads- och verksamhetsområden. Köpings kommun har en dialog med Mälarenergi eftersom det är mycket viktigt för kommunen att invånare och företag i Köping ska ha tillgång till ett elnät som klarar både nutida och framtida påfrestningar. Önskemålet om tankställe för vätgas är framfört till näringslivsenheten.

I FÖP:en redovisas huvudnätet för gång- och cykel. Därutöver finns lokala cykelvägar som inte redovisas i FÖP:en. Samtliga större arbetsplatser i tätorten är tillgängliga genom befintligt eller planerat GC-nät.

Angående truckstop så kommer samhällsbyggnadsförvaltningen närmare undersöka förutsättningarna för att inkludera det i framtida detaljplanering i området Ullvi-Vallby. Beslutet grundar sig i ett yttrande om motion gällande truckstop som inkom under 2022. Ett truckstop med de möjligheter som yttrandet förespråkar är energikrävande. Mälarenergi lyfte i sitt yttrande att Vallbyområdet med befintliga förutsättningar inte är anpassat för energikrävande verksamheter då elnätet inte skulle klara det. Det innebär att kommunen i samverkan med Mälarenergi får diskutera möjligheterna i området.

En av de centrala delarna i utredningen om en ny järnvägssträckning genom Köping har varit hur möjligheten för industrier att ta emot tågtransporter ska kunna bevaras. Utifrån järnvägsutredningen är det tänkt att spåret som går direkt öster om Volvo Powertrain och vidare till industriområdet kring hamnen ska finnas kvar som industrispår även den dag persontransporter och genomgående gods går på den nya banan.

I kommande arbete med kommuntäckande översiktsplan så kommer de regionala och nationella transportsambanden och regional kollektivtrafik att belysas mer.

Yara AB

Yara lyfte i sitt yttrande att omläggning av tung trafik och farligt gods bör diskuteras och utformas i samråd med berörd industri. De belyste även vikten av att planerad järnväg inte påverkar godstågen negativt.

Angående förlängningen av Ängebyleden menade Yara att utpekad sträckning förstärker riskbilden för verksamheten samt stänger möjligheter för framtida expansion. Risken för obehöriga intrång skulle med föreslagen sträckning öka. Angående framtida expansion ansåg Yara att om de skulle behöva mer yta är söderut den enda riktningen de kan expandera. Föreslagen dragning av Ängebyledens förlängning skulle därmed omöjliggöra framtida expansioner och investeringar. Yara framförde att de gärna förhandlar med kommunen om förärv av åkermarken söder om anläggningen för att trygga drift från framtida störningar. Yara föreslog att Ängebyledens förlängning istället dras jäms med föreslagen järnvägssträckning och ansluter till Hamnvägen väster om Yaras område. Alternativt skulle vägen kunna gå söder om Yaras område men då i en större båge för att möjliggöra framtida expansion.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar:

VME och kommunen bjöd in till ett möte den 25 maj 2023 med b.l.a. Yara och andra åkerier som verkar i Köping för att informera om vad den nya rekommenderade primära vägen för farligt gods skulle innebära för åkerierna som kör transporter med farligt gods och vilka positiva effekter det bidrar till för Köpings tätort med att leda om farligt gods transporter. På det mötet fick även de inbjuda framföra sina synpunkter om vad som kan bli problematiskt med en ny rekommenderad primär väg för farligt gods.

I den utredning som gjorts för framtida järnvägssträckning var en av centralfrågorna hur ett framtida spår ska kunna förse industrier med godståg. Det är därmed en fråga som kommunen har med sig hela vägen i projektet kring en ny järnvägssträckning och bedömningen hittills är att ny järnväg inte kommer medföra någon negativ påverkan på godstågstrafiken. Det är även något som kommer utredas närmare i framtiden.

Angående Ängebyledens förlängning och Yaras expansionsmöjligheter har möten hållits med Yara efter samrådet. Den föreslagna framtida väg sträckningen ritats om till granskningsförslaget för att möjliggöra en mindre expansion söderut innanför vägen och en framtida expansionsriktning söder om vägen indikeras.

Yttranden från föreningar och organisationer

Hedströmsdalens Ornitologiska Förening (HOF)

Hedströmsdalens ornitologiska förening påpekade att de kommer in något sent i processen. HOF belyste i sitt yttrande att utpekade förtätningsprojekt ser ut att ianspråkta många viktiga grönstrukturområden samtidigt som inte ens de mycket viktiga grönstrukturområdena får något långsiktigt skydd. Ett förslag de lyfte på långsiktigt skydd är att skapa kommunala naturreservat för Norsa hagar och Karlbergsskogen. HOF poängterade att grönstruktur anges som önskemål istället för behov. De ansåg vidare att kommunen saknar många handlingsdokument och lokala mål kopplade till miljö/natur och hållbar utveckling som hade varit viktiga planeringsunderlag, något som kommunen bör ta fram. HOF menade även att det saknas utvärderingar av mål och ställningstaganden i ÖP och att FÖP:ens avgränsning bör vidgas för att ta med Malmöområdet.

Angående MKB:n ansåg HOF att resonemanget om att miljökonsekvenser inte behöver belysas där det redan finns detaljplan är märkligt och skulle kunna ändras. De menade även att det saknas resonemang och ställningstaganden om alternativ där grönstrukturen påverkas negativt, särskilt för viktiga områden i grönstrukturen. MKB:n saknar enligt yttrandet även redovisning av konkreta förslag, alternativa lösningar eller att man valt att avstå exploatering på platser där utpekad exploatering påverkar grönstruktur negativt. HOF såg det svårt att anse att FÖP:en kommer ge en positiv konsekvens jämfört med nollalternativet då det är svårt att se hur man kommit fram till den bedömningen. Det framgår även att FÖP:en förväntas ge en positiv konsekvens för ekosystemtjänster, något som HOF menade inte stämmer överens med MKB:ns tabeller och bedömningar.

Planerad järnvägssträckning genom Karlbergsskogen får enligt HOF mycket stora negativa konsekvenser för ett högt värderat grönområde/rekreatjonsområde. Planerad järnväg och stationsområde bör enligt yttrandet utredas närmare innan andra alternativ förkastas. Tidsvinsten i föreslagen järnvägssträckning jämfört med nuvarande sträckning bedöms av HOF vara mycket liten i förhållande till de konsekvenser som den kommer bidra med.

Hedströmsdalens ornitologiska förening lyfte vidare i sitt yttrande att det gröna stråket från Macksta ner mot Norsområdet som finns med i ÖP 2012 saknas i FÖP:en. De ansåg att det går att kompensera för nya verksamhetsmarken vid värmeverket genom att ta in gamla deponin och skapa ett grönt stråk; Karlbergsskogen-deponin-Norsa gravfält-Norsa hagar.

HOF ansåg även att det behövs en konsekvensutredning av exploateringen utpekad i Ällestaskogen. Utpekad bostadsområde vid Sjöhagsvägen behöver utredas med fokus på närhet till, påverkan på och påverkan från närliggande

natur- och rekreationsområden. Området ligger även inom påverkansområde från större miljöfarlig verksamhet. Dessa utredningar görs enligt HOF lämpligen i FÖP-skedet.

HOF föreslog i sitt yttrande det naturligt översvämmade området norr om Munktorpsvägen, Norsabäcken för att utveckla till våtmark. Yttrandet förespråkar att kommunen bör kartlägga vilka grönområden som är viktigast för förskolor och skolor i samband med FÖP-arbetet. HOF framförde vidare att de anser att kommunen behöver ta fram ett separat utvecklingsprogram för utveckling av Å-stråket. De saknade slutligen en närmare beskrivning av konsekvenser för det de kallar småområden.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Köpings kommun ber om ursäkt att Hedströmsdalens ornitologiska förening inte ingick i samrådsretsen. Kommunen trodde att er förening inte berördes geografiskt av de förslag som FÖP:en pekar ut i tätorten. Områden som är utpekade till förtätning har setts över och ett flertal områden som pekats ut på mark bestående av grönstruktur har tagits bort eller justerats. Utpekat område norr om Marieberg har anpassats så att större del av skogsområdet bevaras då höga naturvärden påträffats i skogen. Förtätningssområde i området Nyckelberget vid fd. Mariebergs gård har minskats ner för större hänsyn till grönområde med uppvuxna träd och allé. Utbyggnadsområde vid Svalvägen nordväst om Fantetorps gård har minskats ner så att det inte längre omfattar del av Allestaskogen pga. att skogen används för rekreation av närboende samt höjdskillnader i marknivåer. Skogsområdet är nu markerat som grönområde. Flertalet utpekade områden på Ulvi backar har minskats ner pga. svåra terrängförhållanden, översvämningsbenägen mark eller för att inte ianspråkta för mycket bostadsnära natur. Utpekat område mellan Galoppgatan och Ringvägen har tagits bort på grund av brist på utrymme.

Angående kommunala naturreservat kommer samhällsbyggnadsförvaltningen i första hand utreda förutsättningarna för ett kommunalt naturreservat i Norsa bagar.

Mening om grönstruktur har formulerats om i miljökonsekvensbeskrivning så det framgår att grönstruktur är ett behov och inte ett önskemål. Kommunen har en grönstrukturinventering men saknar flera andra strategiska dokument och arbetar med att ta fram ett hållbarhetsprogram och dagvattenplan. Angående uppföljning av gällande översiktsplan anser kommunen att det finns utvecklingsmöjligheter. Under 2023 kommer en planeringsstrategi tas fram där kommunen till viss del följer upp och tar ställning till hur aktuell den gällande översiktsplanen är samt hur man ska arbeta vidare med översiktsplanering. FÖP:ens avgränsning följer SCB:s tätortsavgränsning där Malmön ligger utanför tätorten. Malmöområdet är ett område som kommer undersökas i den kommuntäckande översiktsplanen.

Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras inte med beskrivning av konsekvenser för edan detaljplanerad bebyggelse eftersom det som undersöks i miljökonsekvensbeskrivningen är konsekvenser av förslagen i FÖP:en i jämförelse med nollalternativet som är gällande översiktsplan från 2012.

I miljökonsekvensbeskrivningen på sid. 25-34 diskuteras konsekvenserna av främst det valda stråket för järnvägsreservat. Där framgår att den föreslagna järnvägssträckningens påverkan på Karlbergsskogen och Köpingsviken behöver utredas närmare. Detta bland annat eftersom en tunnel genom Karlbergsskogen eventuellt skulle kunna resultera i en grundvattensänkning vilket skulle påverka naturområdet negativt. När de olika alternativen rangordnades i "Utredning framtida järnväg genom Köping" (sid. 74, 2021) placerades det valda alternativet (alt centralt) som det andra mest fördelaktiga sett till miljö/hälsa. Det valda alternativet ansågs vara mest fördelaktigt sett till funktion, stadsutveckling och regional utveckling. Utpekad sträckning är inte färdigutredd utan kommer utredas närmare i framtiden. Då kommunen inte anlägger ny järnväg är syftet med detta järnvägsreservat och kopplade utredningar att visa Trafikverket att utpekad sträckning är möjligt, den mest fördelaktiga av de utredda och att kommunen därmed inte ska omöjliggöra en framtida järnvägssträckning inom utpekad område. Synpunkten har ej föranlett någon ändring i FÖP:en. MKB:n har däremot bearbetats för att klassningen av konsekvenser ska bli mer logisk och tydlig.

FÖP:en har kompletterats genom att ett grönt stråk mellan Macksta och Norsa har lagts till och avfallsdeponin har inkluderats i grönområdet Karlbergsskogen i kartan.

Utpekad bostadsområde vid Sjöbagsvägen är tänkt att omvandlas den dagen som energihamnens verksamhet upphör. Den dagen detta sker kommer de risker som finns kopplade till den verksamhet som bedrivs idag inte att finnas. En åtgärd som blir av denna utveckling är att en marksanering måste göras innan bostäder kan byggas. Övriga riskbedömningar och lämpliga placeringar av bostäderna i närheten av natur och rekreationsområdet kommer utredas mer framtida detaljplan. I dagsläget innebär utpekandet i FÖP:en främst att mer industriverksamhet inte ska lokaliseras till området.

Länsstyrelsen har tidigare utrett olika möjliga lokaliseringar av våtmarker, där pågående projekt vid Sömsta är ett. Det område som HOF föreslår är lokaliserat utanför planens avgränsning och har inte utretts inom ramen för FÖP:en men önskemålet tas med till framtida arbete med en ny kommuntäckande översiktsplan. Utbildningsförvaltningen har i dagsläget ingen kartläggning över hur frekvent olika grönområden används av kommunens skolor och förskolor, men det finns en relativt god kännedom om detta inom organisationen. Synpunkten har ej föranlett någon ändring i FÖP:en men tas med till framtida arbete.

Synpunkten att ett utvecklingsprogram bör tas fram för Å-stråket har skickats vidare till ansvarig tjänsteperson hos VME som just nu arbetar med ett projekt för utveckling av Åpromenaden.

Köping-Uttersbergs Järnvägs (KUJ) museiförening

Köping-Uttersbergs Järnvägs museiförening lyfte i sitt yttrande en glädje över planer på utveckling av Köpings inre hamnområde. Museiföreningen skrev att de ser en förlängning av deras bana i östlig riktning som ett första mål och sedan möjligtvis ännu längre mot djuphamnen, något som de ansåg FÖPen bör peka ut eller tydliggöra. Föreningen betonade vikten av att se till inre hamnens

historiska karaktär när utvecklingen tar fart och menade att kommunen bör vara restriktiv med att tillåta ny bebyggelse av annan karaktär. Uppförande av bostadshus menas förändra den befintliga miljön i stor utsträckning och kunna leda till framtida intressekonflikter.

KUJ museiförening lyfte även i sitt yttrande vikten av att utveckla inre hamnen med hänsyn till brandsäkerhet då flera av de äldre byggnaderna är byggda i trä. Ett exempel de lyfte på brandsäker planering är att placera parkeringsytor så att bil- eller husbilsbränder inte riskerar att spridas till känslig bebyggelse.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar:

FÖP:en har kompletterats med markering för en förlängning av föreningens spår i östlig riktning. Utvecklingen av det inre hamnområdet är ett långsiktigt projekt som kommer realiseras genom ett kortsiktigt och ett långsiktigt utvecklingsförslag. Förutsättningarna för det inre hamnområdets utveckling präglas idag i stor utsträckning av järnvägen som löper norr om Mariakajen. I ett längre perspektiv kan det vara möjligt att järnvägen dras i ny sträckning och den gamla järnvägen kan plockas bort vilket ökar möjligheterna för att utveckla det inre hamnområdet. När kommunen gör nya detaljplaner undersöks exempelvis hur ny bebyggelse påverkar områdets karaktär samt hur den nya bebyggelsen bör anpassas till befintlig karaktär. När nya detaljplaner tas fram utreds även brandrisker där räddningstjänsten Mälardalen är en samrådspart i alla kommunens planer.

Synpunkterna tas med till kommande arbete med utveckling av inre hamnen. Synpunkterna har ej föranlett någon förändring i FÖP:en utöver att den interaktiva kartan kompletterats med förlängning av KUJ museiförenings bana österut.

Norsabäckens dikningsföretag

Norsabäckens dikningsföretag lyfte i sitt yttrande att FÖP:en kommer påverka översvämningsriskerna längs med Norsabäckens stränder då belastningen ökar. De belyste även risken om ökad övergödning och försämring av ett vattendrag med redan dålig status. Norsabäckens dikningsföretag ansåg att FÖP:en inte tar någon hänsyn till avvattningsintressen längs Norsabäcken.

Norsabäckens dikningsföretag lyfte även i sitt yttrande att planerade åtgärder kan strida mot gällande lagstiftning (Lag (1998:812)) samt den förrättning som finns för Norsabäckens dikningsföretag.

Norsabäckens dikningsföretag ansåg vidare att fortsatta samråd skall ske innan kommande planerade detaljplaner fastläggs och beslutas. Åtgärder, i god samarbetsanda, skall planeras för att undvika negativa konsekvenser på miljö, dagvatten och markavattningsintressen i enlighet med gällande lagstiftning, vattendomar och förrättningar.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Det pågår ett samarbete mellan kommunen och dikningsföretaget där syftet är att komma överens om nödvändiga åtgärder och eventuellt förändrad fördelningslängd. Kommunen har

genom anlita konsult tagit fram underlag för dessa åtgärder och utkast till överenskommelse med dikningsföretaget. Detta underlag har parterna nyligen kommit överens om att de ska granskas av oberoende part i syfte att säkerställa att underlaget även tar höjd för dikningsföretagets intressen. Möte har också hållits med dikningsföretaget för att diskutera FÖP:en. Synpunkterna tas med till vidare samarbete mellan kommunen och Norsabäckens dikningsföretag.

Seniorbostadsgruppen

Om översiktsplanen:

Seniorbostadsgruppen ansåg i sitt yttrande att FÖPens avgränsning med E18 i nordväst kan ifrågasättas. De menade att området sydväst om Strö Gård lätt kan nås via en förlängning av Kramstagatan och en tunnel under motorvägen. Även norr om E18 längs Odensvivägen menade de att kommunen bör peka ut mark för både boende och bostäder.

Utgångspunkter:

Seniorbostadsgruppen lyfte en synpunkt om att befolkningsprognosen i FÖPen kan upplevas som defensiv. I yttrandet presenterade de en egen prognos och menade att Köpings befolkning kommer öka med upp till 3 600 personer fram till år 2040.

Köpings bebyggelse:

Att hålla tätorten kompakt och använda överblivna ytor lyftes i yttrandet som en bra idé. Seniorbostadsgruppen menade dock att kommunen bör tänka på att det kan finnas ytor som är extra slitagetåliga och som bör undantas från exploatering. De lyfte ett exempel på en sådan yta, ytan norr om Ullvileden som gränsar mot kvarteret Trollsländan och Videsvärmaren. Vidare saknade Seniorbostadsgruppen utpekade bostäder i anslutning till Mälaren. Sjönära ansågs vara attraktivt och Malmön och Vitön går allt mer mot permanentbostäder. Seniorbostadsgruppen ansåg att kvarteret Motormannen borde användas för andra verksamheter än de nuvarande. Om inte annat för att skapa ett bättre intryck när man närmar sig staden söderifrån. Kvarteret används idag av verksamheter av olika slag inom exempelvis fordonsvård och försäljning samt möbelförsäljning.

Seniorbostadsgruppen informerade om flera översvämningar som skett i Köping och menade att det är viktigt att kommunen förbereder sig på sällsynta väderfenomen. De lyfte även att fördröjningsmagasin med fördel kan anläggas under jord.

Bostäder:

I yttrandet lyftes att den äldre befolkningen ökar och att det kommer finnas ett behov av särskilt boende och demensboende. Det ansågs viktigt att fokusera på att bygga mindre boenden i ett plan. Ser man till upplåtelseformer menade Seniorbostadsgruppen att kooperativa hyresrätter bör övervägas.

Näringsliv:

I yttrandet tyckte de att alla områden innanför E18 skulle kunna reserveras för bostäder, med undantag för områden som redan idag är störda. I Vallby skulle den del som är utpekad för verksamheter kunna minskas och pekats ut för bostäder istället. Området söder om Ångebyleden över skjutbanan bör enligt Seniorbostadsgruppens yttrande hållas öppet för bostäder. Norr om E18 i Johannisdalskogen kan mark reserveras för verksamheter, en ny trafikplats på E18 skulle möjliggöra detta. Det ansågs även att det finns ett behov av markreserv för framtida solcellsparker.

Skola och offentlig service:

Seniorbostadsgruppen menade i sitt yttrande att trygghetsboende bör finnas centralt med bekvämt gångavstånd till centrum. Särskild boende ansågs kunna lokaliseras mer perifert med närhet till attraktiva utemiljöer.

Fritid:

Då äldre blir piggare och fler belyste Seniorbostadsgruppen att fritidsplanering bör innefatta invånare som är äldre och deras intressen. Lokaler bör vara lättillgängliga att nå och anpassade för äldres behov.

Grönstruktur:

Gällande grönstruktur belyste Seniorbostadsgruppen vikten av tillgänglighet. Exempelvis menade de att vid Norså-torpet finns det en hel del att göra för att det ska kunna anses tillgängligt för äldre. Kommunen skulle kunna prioritera vissa stråk och anpassa dem med perspektiv på tillgänglighet.

Trafik:

Seniorbostadsgruppen lyfte vidare i sitt yttrande att förlängningen av Ångebyleden skulle kunna dras på ett annat sätt för att få ett trevligare intryck av resan mot Malmö. De föreslog att förlängningen ska dras söder om Kungsängen och norr om Matiro. Angående GC-trafik ansåg de att kommunen bör prioritera fler fartdämpande åtgärder, speciellt i centrum.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar:***Kommentar om översiktsplanen:***

FÖP:en är avgränsad till Köpings tätort och dess tänkta framtida utveckling. Då E18 kommer utgöra en barriäreffekt för utveckling som sträcker sig över E18 har kommunen valt att i denna FÖP fokusera på utveckling öster om E18. Synpunkterna har ej föranlett någon förändring i FÖP:en men i den kommunövergripande översiktsplanen kommer kommunen peka ut utvecklingsområden som är utanför denna fördjupnings gränser.

Kommentar utgångspunkter:

Befolkningsprognosen som använts som planeringsunderlag till FÖP:en är en sammanställning av SCBs prognoser, Region Västmanlands prognoser och kommunens egna prognoser. Mer information om befolkningsprognoserna och hur de använts kan ni läsa om i

planeringsunderlaget. Seniorbostadsgruppens synpunkt om att befolkningsprognosen kan upplevas som defensiv har ej föranlett någon förändring i FÖP:en.

Kommentar Köpings bebyggelse:

Utpekade områden på Ullvi backar har reviderats efter fältbesök. Något utpekat område har helt tagits bort medan andra har minskats.

Angående bostäder i anslutning till Mälaren finns det ett utpekat område vid oljehamnen. Den dag i framtiden oljehamnen avvecklas ska marken kunna användas för bostadsbyggande. Seniorbostadsgruppen lyfter både Vitön och Malmön som exempel och båda dessa är utanför FÖP:ens avgränsning. I många fall är vattennära marker översvämningsdrabbade och/eller riskerar att drabbas av ras, skred och erosion. Synpunkten har ej föranlett någon förändring i FÖP:en men bostäder i närhet till Mälaren samt vattennära boende i andra delar av kommunen är något som kommer undersökas vidare i den kommuntäckande översiktsplanen.

Vi förstår synpunkten om trevlig entré till staden men angående kvarteret Motormannen begränsas dess utveckling av befintliga verksamheter i området och närområdet. Kommunen har inte som avsikt att tillåta verksamheter eller andra användningar i området som kan begränsa möjligheten att verka för de befintliga industrierna i närområdet.

I planeringsprocessen arbetar kommunen för att ta höjd för ett förändrat klimat och för sällsynta väderhändelser på olika sätt. Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med avsnitt om klimatrelaterade risker. Hur sällsynta väderhändelser ska hanteras på specifika platser är något som undersöks i detaljplaneprocessen och ytor avsätts för detta. Kommunen kommer inleda arbete med att ta fram en klimatanpassningsstrategi för att på ett mer effektivt och samordnat sätt arbeta för att anpassa samhället för ett framtida klimat.

Kommentar bostäder:

KBAB har fått i uppdrag att skapa fler trygghetsbostäder vid Tunadal, något som ska förverkligas genom en ny detaljplan. Kommunen arbetar även med ett utbyggnadsområde i Munktorp som kommer bestå av ca. 40–50 marklägenheter. I Ullvi ängar planerar kommunen att bygga ett särskilt boende för äldre. Där finns också möjlighet till radhus. Angående upplåtelseformer så är inte det något om styrs i FÖP:en. Det är inte heller möjligt att styra upplåtelseform i detaljplaner. Vilka upplåtelseformer som återfinns i ny bebyggelse beror till stor del på vad olika byggherrar ser behov av, vilket styrs av bostadsmarknaden. Synpunkten har ej föranlett någon ändring i FÖP:en.

Kommentar näringsliv:

Kommunen bedömer att utpekade områden för bostäder är tillräckliga och att någon större förändring av fördelningen verksamhetsmark och bostadsmark inte kommer göras. Eftersom denna FÖP avgränsas av E18 kommer inte några områden pekas ut på den sida som är utanför avgränsningen. Kommunen har i dagsläget ett underskott av verksamhetsmark och behöver hitta strategiskt långsiktigt passande områden att peka ut. Vallby är ett exempel på ett område där balansen mellan bostadsområde och verksamhetsområde är viktig att se till, inte minst på grund av dess strategiskt gynnsamma läge med nära anslutning till E18 och

Ängebyleden. Kommunen arbetar med att öka planreserven för både bostäder och verksamhetsmark. Utpekade områden söder om Ängebyleden har reviderats efter samrådet. Ett större område är nu utpekad för verksamhetsmark samtidigt som ett område vid Ullvi gård skulle kunna förtätas med ett antal bostäder i lantlig miljö. Johannisdalskogen norr om E18 skulle kräva en ny motorvägsavfart och Trafikverket är generellt restriktiva mot nya anslutningar till Europavägar och har meddelat att de inte anser att en ny avfart i Köping öster är aktuell. En motorvägsavfart skulle därmed, om den är möjlig, vara kommunalt initierad och kostnaden för en motorvägsavfart är i storleksordning 100 miljoner kronor. I FÖP:en lyfts att obebyggda ytor i reservatet vid Bysslätten med fördel kan användas för solceller. Kommunen har även gjort en lokaliseringsprövning för vart en eventuell solcellspark skulle kunna placeras. Ett område för solcellspark inom FÖP:ens angränsning har lagts till i den interaktiva kartan.

Kommentar skola och offentlig service.

Som nämnt under "Kommentar bostäder" planerar KBAB att utöka antalet bostäder på Tunadals trygghetsboende med ca. 120–140 platser. I Ullvi Ängar har det skapats möjlighet att bygga särskilt boende för äldre genom en ny detaljplan. Synpunkterna tas med till framtida arbete men har ej föranlett någon förändring i FÖP:en.

Kommentar fritid:

Kommunen tar med sig synpunkterna till framtida projekt och utvecklingsprogram. Kommunen håller med om att fritidsplanering ska innefatta alla invånare och alla åldersgrupper. Hur lokaler utformas är inte en fråga som FÖP:en behandlar.

Kommentar grönstruktur:

I FÖP:en finns ett inledande ställningstagande med som säger "Kommunen kan bidra till en levande stad genom att utveckla befintliga grönområden och parker genom upprustning och underhåll, samt att tillgängligheten för alla ska prioriteras". Kommunen har alltså som avsikt att prioritera tillgänglighet för alla. Alla platser har dock olika förutsättningar och utvecklingsmöjligheter. Synpunkterna tas med till framtida arbete men någon ändring har inte gjorts i FÖP:en kopplat till detta.

Kommentar trafik:

Angående förlängningen av Ängebyleden är den inte en planerad väg utan syftar till att kommunen inte ska omöjliggöra en framtida sträckning om behov uppkommer. Sträckningen har justerats från samrådsförslaget och möjliggör nu för expansion av Yara. Synpunkt angående fartdämpande hinder har vidarebefordrats till gata/park enheten på VME.

Yttranden från myndigheter och offentliga aktörer

Kommunledningsförvaltningen (KLF)

Kommunledningsförvaltningen påminde i sitt yttrande planenheten att kontrollera så att FÖP:en tar upp risk för ras, skred och erosion, farligt gods och andra riskkällor, markföroreningar och långsiktig och säker dricksvattenförsörjning.

Folkhälsa

KLF lyfte i sitt yttrande att allt fler väljer att utöva spontanidrott vilket har skapat ett behov av tillgängliga miljöer som kan användas för spontanidrott och organiserad idrott, något som är viktigt att framhålla.

Kommunledningsförvaltningen belyste vidare i sitt yttrande även vikten av att begränsa tillgänglighet av medel och metoder för suicid i den fysiska miljön. De lyfte att kommunen genom utformning av den fysiska miljön exempelvis kan minska möjligheten att hoppa från höga höjder. KLF menade att en del kommuner har implementerat suicidförebyggande i sina översiktsplaner och de föreslår att det är något som implementeras i FÖP:en.

Infrastruktur

Angående infrastruktur lyfte KLF en del synpunkter kopplat till busstrafik och till formuleringar i FÖP:en utifrån den avsiktsförklaring som är skriven mellan kommunen och Kollektivtrafikförvaltningen på Region Västmanland.

Trygghet och säkerhet

KLF tryckte i sitt yttrande på att det är viktigt att redan i detta tidiga skede lyfta trygghetsskapande och brottsförebyggande för att skapa en förståelse för vilken samverkan som behövs.

Trygg stadsmiljö

Kommunledningsförvaltningen belyste vidare i sitt yttrande att visionen kring en trygg stadsmiljö är att arbetet ska finnas med i hela samhällsbyggnadsprocessen, från översiktsplan hela vägen till genomförande, skötsel och förvaltning. Vidare i yttrandet lyfte KLF att FÖP:en är ett planinstrument som de anser är lämpligt att använda för att utreda samband, åtgärder och konsekvenser på betydligt högre detaljeringsnivå än den kommuntäckande översiktsplanen. De menade att begrepp som orienterbarhet, överblickbarhet och rörelsemönster är begrepp som kopplar till trygghet och brottsförebyggande och är något som skulle kunna diskuteras i FÖP:en.

KLF lyfte att det i det fortsatta arbetet med FÖP:en är viktigt att ta beaktan till beslut i SOU 2021:49 om att alla kommuner från och med juli 2023 enligt lag har ansvar för brottsförebyggande arbete.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Kommentarer folkhälsa:

I Köpings tätort finns idrottsplatser som både är öppna för föreningar och spontanidrott, något som redovisas i den interaktiva kartan. Vi ser en stor vikt i att bibehålla möjligheterna till spontanidrott och har inte som avsikt att minska möjligheterna till spontanidrott. Hur områden ska utvecklas mer exakt är dock inte något som FÖP:en redovisar. Ett exempel på detta är Kristinelunds sportfält som är utpekad i FÖP:en som både ett befintligt idrotts/fritidsområde men som också pekas ut som ett utvecklingsområde

för grönområde och park. Ett utvecklingsprogram för Kristinelunds sportfält har tagits fram hur området kan utvecklas och bli öppet, jämställt och tryggt.

Det är inte aktuellt att specifikt analysera och beskriva suicidförebyggande åtgärder i FÖP:en utan rekommenderar KLF att göra detta i ett separat dokument. Om slutsatser i ett sådant arbete skulle visa att det finns åtgärder i den fysiska miljön så skulle de åtgärderna eventuellt kunna inarbetas i kommande översiktsplan.

Kommentarer infrastruktur:

Ansnitt om bussar i FÖP:en har förtydligats så att det framgår att det finns en avsiktsförklaring mellan kommunen och Region Västmanland men så att det samtidigt framgår att det mest fördelaktiga för Köpings tätort vore om Hökartorget utgör den centrala hållplatsen. Med det sista ställningstaget menas att man inte ska bygga bort möjlighet för större bussar att angöra Hökartorget i framtiden.

Kommentarer trygg stadsmiljö:

Orienterbarhet och rörelsemönster finns beskrivet i planeringsunderlaget Stadsanalys Köpings tätort (White 2021-08-31) som användes som underlag vid framtagande av gestaltungsprogram för Köpings centrum.

Luftfartsverket (LFV)

Luftfartsverket ville i sitt yttrande påminna kommunen att nämna flyghinder för den civila luftfarten och inte bara Försvarmakten. I yttrandet ville LFV även påminna Köpings kommun om vad som gäller vid planering, kopplat till den civila luftfarten.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Luftfartsverkets synpunkter tas med till kommande planering men har ej resulterat i någon förändring i FÖP:en.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

MSB ansåg i sitt yttrande att kommunen bör redovisa en samlad bild över risker såsom naturolyckor, transportvägar för farligt gods och större anläggningar som kan orsaka tekniska olyckor som ett allmänt intresse enligt 2 kap PBL. MSB menade även att kommunen bör redovisa hur man planerar att hantera olika klimatrelaterade risker och skador. Kopplat till klimatförändringar lyfte MSB att kommunen även bör redovisa hur klimatförändringar kan påverka sannolikheten för sällsynta naturhändelser och dess konsekvenser.

Yttrandet lyfte vidare att det finns flera Sevesoanläggningar i Köping. MSB tipsade om den vägledning de tagit fram som beskriver hur storskalig kemikaliehantering och dess risker kan hanteras.

MSB belyste vidare i sitt yttrande att kommunens handlingsprogram för förebyggande verksamhet och räddningstjänst och övrigt arbete enligt lag om

skydd mot olyckor är viktigt planeringsunderlag. Även den regionala och kommunala risk- och sårbarhetsanalysen samt identifiering av samhällsviktiga verksamheter lyftes som viktiga planeringsunderlag.

I yttrandet framfördes även att samhällets beredskap bör framgå i FÖP:en i den mån fysisk planering berörs. Vidare menade MSB att kommunens tillgång till befintliga skyddsrum är en sådan fråga som ska belysas i FÖP:en, de är även ett allmänt intresse enligt 2 kap PBL.

MSB betonade även i sitt yttrande att miljöbedömningsprocessen ska beakta risken för allvarliga olyckor, inklusive sådana som orsakas av klimatförändringar. Miljöbedömningen ska även ta hänsyn till, risk- och sårbarhetsanalyser, klimat- och sårbarhetsanalyser och handlingsprogram, kommunens handlingsprogram enligt LSO och riskhanteringsplaner enligt förordning (2009:956) om översvämningssrisker.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Miljökonsekvensbeskrivningen tar upp risker kopplade till primär väg för farligt gods samt eventuella risker kopplade till en ny järnvägssträckning genom Köpings tätort.

Miljökonsekvensbeskrivningen undersöker även planförslagets effekt på dagvattenhantering och skyfall. Risker kopplade till anläggningar som kan orsaka tekniska olyckor har undersökts för utpekade områden främst med närhet till Yara där hänsyn ska visas för skyddsavstånd. FÖP:en har kompletterats med avsnitt om översvämning, ras, skred och erosion.

En mer heltäckande sammanställning av risker finns i kommunens risk- och sårbarhetsanalys.

Kommunen är medveten om de olika planeringsunderlag som MSB nämner och vi samråder med beredskapssamordnare och räddningstjänst i sådana frågor. MSB:s vägledning för riskhantering vid Sevesoanläggningar har använts av konsulter som gjort riskutredningar åt kommunen.

Samhällets beredskap planeras att ingå i den kommuntäckande översiktsplanen när en ny översiktsplan för hela kommunen tas fram. Det är av stor vikt att ha ett helhetsperspektiv av hela kommunen med dess tätorter och landsbygd. Planeringsunderlaget har kompletterats med text om tillgång till skyddsrum i Köpings tätort.

Post- och telestyrelsen (PTS)

Post- och telestyrelsen betonade i sitt yttrande att IT-infrastruktur är något som ska vara med i samhällsplaneringsprocessen på både regional och kommunal nivå, något som lagändringen i PBL från maj 2011 stärker. PTS menade även att det är viktigt att kommunen har en förteckning över vilka befintliga ledningsägare som blir berörda av planen.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Behov av teknisk försörjning utreds i detaljplaneskedet då man också gör en ledningskoll för att se vilka befintliga ledningsägare som berörs. FÖP:en har samrått med en rad berörda ledningsägare. Olika typer av teknisk infrastruktur kommer behandlas i ett kapitel i kommande kommuntäckande översiktsplan.

Region Västmanland

Region Västmanland ville i sitt yttrande påminna kommunen om den avsiktsförklaring som skrivits mellan kommunen och Kollektivtrafikförvaltningen. Detta då det framgår i FÖP:en att kommunen önskar att samtliga regionbussar angör Hökartorget. I yttrandet betonades att enligt påskrivna avsiktsförklaring ska Köpings kommun vara införstådd i att regionbussarnas linjer troligen kommer förändras från Hökartorget till ny hållplats på Sveavägen/Stora Gatan.

Kollektivtrafikförvaltningen tryckte även i sitt yttrande på att Köping är en av de större kommunerna i regionen och att det finns ett behov av inomkommunal kollektivtrafik. Den befintliga flextrafiken uppfyller inte de krav som arbetspendlare ställer.

Slutligen belyste Kollektivtrafikförvaltningen att den regionala utvecklingsstrategin saknas som mål- och styrdokument.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar:

FÖP:en har utformats med kunskap om den avsiktsförklaring som skrivits mellan Köpings kommun och Kollektivtrafikförvaltningen. I FÖP:en framgår som ställningstagande vad Köpings kommun önskar ske när busshållplatser vid Hökartorget flyttas. FÖP:ens avsnitt om buss har kompletterats med information om avsiktsförklaringen. Det framgår ändå fortsatt av FÖP:en att kommunens förstahandsval vore Hökartorget.

Möjligheten för kommunal kollektivtrafik är inget som FÖP:en kan ta ställning till. Detta får undersökas av kommunen i annat sammanhang.

FÖP:en har kompletterats med den regionala utvecklingsstrategin i mål- och styrdokument.

Räddningstjänsten Mälardalen

Räddningstjänsten inledde sitt yttrande med att de ställer sig positivt till flytt av farligt godstransporterna på väg och att ett noggrant riskanalyserbete inför flytt är viktigt.

De betonade i sitt yttrande att det är viktigt att en ny järnvägssträckning visar hänsyn till att det farliga godset som transporteras på järnvägen och att inga oacceptabla risker påverkar ny och befintlig bebyggelse. De belyste även att om järnvägen ska gå i tunnel behöver arbete med räddningstjänstens insatsarbete i tidigt skede finnas med.

Vidare i yttrandet ansåg räddningstjänsten att risker kopplat till ammoniaklossning bör finnas med i FÖP:en när bebyggelse i och i anslutning till hamnen diskuteras.

Avslutningsvis belyste yttrandet att det befintliga brandpostnätet i Köping har brister och att brandposter behöver vara med i tidiga skeden av planering.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Projektet för en ny järnväg genom Köping är i ett tidigt skede. Kommunen har tillsammans med Tyréns tagit fram en utredning för att visa Trafikverket hur och vart en framtida järnvägssträckning till störst fördel skulle kunna dras. Kommunen har som avsikt att framtida järnvägssträckning ska minimera risker över lag, däribland risker kopplat till farligt gods i den mån det är möjligt. Hur tunneln ska konstrueras och utformas ligger många år fram i tiden. Kommunen tar med sig synpunkterna inför framtida arbete men de har ej resulterat i någon ändring av FÖP:en.

Angående ammoniaklossning är det något som kommunen utrett översiktligt och tagit hänsyn till när områden pekats ut i FÖP:en men detta behöver också utredas närmare i detaljplaneringen. Synpunkten har ej föranlett någon ändring.

Angående brandpostnätet i Köping har synpunkten har ej föranlett någon förändring i FÖP:en men kommunen har startat ett närmare samarbete med räddningstjänsten i syfte att få in deras perspektiv i tidiga skeden av planeringen.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket menade att den föreslagna järnvägssträckningens påverkan för fritidsbåtar kunde beskrivits tydligare. Kommunen bör enligt yttrandet tydliggöra om järnvägsbron kommer vara öppningsbar eller ej då det påverkar hur stor den negativa påverkan blir.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Utredningen för den framtida järnvägen som är framtagen av Tyréns (2021) har inte i detalj utrett påverkan på småbåtshamnens verksamhet. Kommunen kan dock konstatera att segelbåtar inte kommer kunna angöra i inre hamnen och att läge vid Malmön därför ska utredas. Det är svårt för kommunen att i dagsläget detaljerat beskriva den påverkan på småbåtshamnens verksamhet som järnvägen kommer orsaka men detta ska utredas vidare. Synpunkten har ej föranlett någon förändring i FÖP:en. Järnvägsbron som lyfts i utredningen planeras vara 8 meter hög. Eftersom bron kommer utgöra en del av Mäljarbanan är det osannolikt att den kommer vara öppningsbar.

Statens geotekniska institut (SGI)

SGI belyste i sitt yttrande att kommunen behöver redovisa sitt ställningstagande för hur utpekade områden med stabilitetsproblem ska hanteras. Ett sådant ställningstagande bör enligt SGI inbegripa både ny och befintlig bebyggelse samt vegetation, parker och andra grönområden. I

ställningstagandet ska kommunen redogöra för om områden helt ska undvikas vid ny byggnation eller om det krävs särskilda utredningar eller åtgärder för att det ska bli aktuellt för exploatering.

I yttrandet lyftes även att kommunen bör identifiera områden med osäkra förhållanden eller förutsättningar för försämrad säkerhet med hänsyn till skred och ras i jord och berg, erosion, översvämning samt områden med begränsad byggbarhet till följd av komplicerade geotekniska förhållanden. Om det finns förutsättningar för kvicklera i planområdet bör även de identifieras. SGI menade även att kommunen bör redovisa riktlinjer för eventuella restriktioner med hänseende till geotekniska förhållanden. Yttrandet belyste även att FÖP:en bör redogöra för kommunens bedömning av hur klimatförändringar kan påverka de geotekniska förutsättningarna samt risken för skador på den bebyggda miljön till följd av översvämning, ras, skred och erosion.

Statens Geotekniska Institut menade att det saknas en koppling mellan kommunens ställningstagande och den planerade markanvändningen. Om ställningstagandet anger att geotekniska utredningar krävs för utpekade riskområden bör det även framgå i beskrivningen av den planerade markanvändningen.

Vidare ansåg SGI att det i planbeskrivningen bör redovisas vilken detaljnivå det geotekniska underlaget som använts i planprocessen har samt vilken osäkerhet som kvarstår.

SGI tog upp i sitt yttrande att förväntade effekter av klimatförändringar alltid ska beaktas i planarbete, både i översiktsplaner och detaljplaner. Klimatscenerierna indikerar att för de kommande 100 åren kan ökad nederbörd förväntas leda till ökade flöden och förhöjda nivåer i mark och vattendrag. Det kan i sin tur öka risken för ras, skred, erosion och översvämningar, något som enligt SGI bör beskrivas i FÖP:en. Även översvämningförebyggande åtgärder kan medföra geotekniska konsekvenser. SGI belyste även i sitt yttrande vikten av att redovisa vad ett förändrat klimat kan ha för påverkan på kommunen och hur det kan hanteras i detaljplaner och lovärenden.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Ett avsnitt om översvänningsrisk samt ras, skred och erosion har lagts till i miljökonsekvensbeskrivningen och det kommer finnas med som egna avsnitt i den kommunomfattande översiktsplanen.

I planeringsunderlaget redovisas översvänningsrisker som följer av 100-årsflöden i Mälaren och Hedströmmen samt resultaten av genomförd skyfallskartering för Köpings tätort. Kommunen redovisar även resultaten från MSB:s stabilitetskartering (2018). Ett arbete har inletts för att utreda de områden som inte översiktligt inte kan klassas som tillfredsställande stabila vidare i linje med åtgärd i kommunens risk- och sårbarhetsanslys.

I planeringsunderlaget redovisas jordartskartan. Utöver det har kommunen tillgång till cirka 600 genomförda geotekniska utredningar. Under arbetsprocessen för detaljplaner görs det alltid i varje enskilt fall en bedömning om det finns behov av att ta fram en geoteknisk utredning för att visa att marken är lämplig för planerad bebyggelse och vilka åtgärder som kan krävas.

De översvämningskarteringar från MSB som kommunen använder är beräknade med klimatsfaktor. Även kommunens egna skyfallskartering är beräknat med ett förändrat klimat där man räknat skyfall med en klimatsfaktor på 1,25.

Statens geologiska undersökning (SGU)

SGU ansåg i sitt yttrande att kommunen bör resonera kring masshantering och materialförsörjning. Yttrandet belyste även att kommunen i detta arbete bör belysa hur olika redovisade riskfaktorer kan påverka och eventuellt förstärka varandra.

SGU menade även att radonproblematik är något som är viktigt att ta upp och beakta i all kommunal planering.

Yttrandet tydliggjorde även att det är nödvändigt att kommunen bemöter utmaningar som följer klimatförändringar. Den skyfallskartering som använts som planeringsunderlag skulle enligt SGU tillsammans med analys av släntlutning och jordarter kunna användas för att lättare identifiera potentiella risker.

Angående den interaktiva onlinekartan lyfte SGU att det vore lämpligt om den tydligare visade olika riskområden gentemot tänkt markanvändning. Om samlade risker redovisas i ett PDF-dokument (som översvämnings-, skyfall-, ras- och skredrisk och potentiellt förorenade områden) blir kartorna enligt SGU oöverskådliga, svårhanterade och svårtolkade vilket gör det svårt för läsaren att göra tydliga kopplingar mellan risker och utpekade områden i FÖP:en. Därav menade SGU att en interaktiv onlinekarta med valfria kartlager med olika risker i specifika områden vore att föredra. Onlinekartan som nu erbjuds ansågs inte innehålla några relevanta lager kopplat till riskbedömning, markbeskaffenhet m.m vilket begränsar analysmöjligheterna. Vidare i yttrandet lyftes att all kommunal planering kräver både överskådligt och detaljerat kartmaterial. En lösning som SGU tipsade om kopplat till detta är Boverkets ÖP-modell.

SGU ansåg även att översvämningsproblematik är en mellankommunal fråga som bör utredas med angränsande kommuner. Vidare belyste SGU att risken för ökad förekomst av skyfall, översvämnings- och höga vattenflöden och kopplade risker som en följd av ett förändrat klimat bör beaktas i FÖP:en. SGU föreslår att deras kartvisare *Förutsättningar för skred i finkornig jordart och Jordskred och raviner* kan vara lämpliga att inarbeta i onlinekartan. De ansåg vidare att FÖP:en saknar en analys av det rumsliga sambandet mellan

markanvändning och jordarter, topografi, vattendrag och en analys av följande risker.

Angående förorenade områden menade SGU att kommunen bör ha med en generell problemställning rörande risker förenade med markanvändning inom förorenade områden, eventuell påverkan på markanvändning och åtgärder kopplade till problemen i FÖP:en. De ansåg även att miljöfarliga och störande verksamheter och förorenad mark bör redovisas i onlinekartan samt diskuteras i FÖP:en.

Slutligen menade SGU att kommunen bör ange källor för data och citerade rapporter och undersökningar.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Synpunkter om masshantering och materialförsörjning har ej föranlett någon förändring i FÖP:en. Dessa ämnen, och även radonproblematik, kommer belysas inom ramen för den kommande kommuntäckande översiktsplanen.

Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med avsnitt om översvämning, ras, skred och erosion. Dessa ämnen kommer också bli egna avsnitt i kapitel i den kommande kommuntäckande översiktsplanen.

Då en FÖP fortfarande är ett översiktligt dokument är det vid framtagande av detaljplaner som plats specifika risker på en mer avancerad nivå kan utredas.

Kommunen har valt att inte komplettera online-kartan med fler lager som visar risker gentemot planerad markanvändning då Boverket rekommenderar att inte belasta översiktsplanen med för mycket planeringsunderlag. Onlinekartans syfte är inte att redovisa alla risker för utpekade områden och fungera som ett analysverktyg. Syftet är att redovisa den planering som FÖP:en föreslår. Kommunen använder Boverkets ÖP-modell 2.1 med viss modifiering. Eftersom översiktsplanen är upprättad enligt denna standard kan myndigheter själva om man önskar analysera översiktsplanen tillsammans med planeringsunderlag.

SGU:s kartsikt Förutsättningar för skred i finkornig jordart samt Jordskred och raviner har kommunen tillgång till i vårt interna kartverktyg tillsammans med MSB:s översiktliga stabilitetskartering och dessa underlag används i kommunens fysiska planering, både vid framtagande av översiktsplan och vid framtagande av detaljplan och i bygglovsärenden.

I de fall vi ser stabilitet som ett problem är det kommenterat i förklarande text till utbyggnadsområdet i kartan i FÖP:en.

Både förorenad mark, ras, skred och erosion med flera ämnen kommer vara egna avsnitt den kommuntäckande översiktsplanen. Den interaktiva onlinekartan har ej kompletterats med lager för miljöfarliga och störande verksamheter och förorenad mark då det inte är i linje med Boverkets rekommendationer. Källhänvisning har på flera ställen i FÖP:en setts över och kompletterats.

Strålsäkerhetsmyndigheten

Strålsäkerhetsmyndigheten lyfte i sitt yttrande att det kan vara relevant av kommunen att presentera information och hänvisningar till regelverk om radon i översiktsplanen. De belyste även att resonemang kring UV-strålning är viktigt att ha med vid samhällsplanering.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Radonfrågor är utanför ramen för den fördjupade översiktsplanen och kommer i stället tas upp i den kommuntäckande översiktsplanen eftersom det är en kommuntäckande fråga där ställningstaganden tas på en kommuntäckande nivå. UV-strålning nämns i FÖP:en i sammanhanget barns utomhusmiljö.

Svenska Kraftnät

Svenska kraftnät bad kommunen i sitt yttrande att utveckla avsnittet om teknisk försörjning genom att nämna transmissionsnätets roll i elsystemet.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Planeringsunderlaget har kompletterats med en beskrivning av transmissionsnätets roll i elsystemet. I kommande kommunomfattande översiktsplan kommer elförsörjning att vara ett eget avsnitt.

Trafikverket

Riksintressen

Trafikverket belyste i sitt yttrande de riksintressen som finns i Köpings tätort, vikten av att redovisa hur de kan påverkas av FÖP:en samt att kommunen bör redovisa vilka faktorer som bör beaktas för att undvika negativ påverkan på riksintressena. De belyste även att exploatering nära transportanläggningar inte får påverka möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling.

Trafikverket ansåg att om kommunens planer att utveckla området öster om Big Inn realiserar måste kommunen utreda och påvisa att infrastrukturen och trafiksituationen klarar en ökad mängd trafik och att kommunen vidtar nödvändiga åtgärder för att upprätthålla trafikflödet.

Vidare i yttrandet noterade Trafikverket att kommunen på sikt önskar att ändra i riksintresset för hamn men de ansåg att det saknas en tydlig motivering kring varför kommunen anser att energihamnen inte längre är av nationell betydelse.

Trafikverket menade även att kommunen behöver säkerställa framkomligheten utmed riksintresset väg 580 till riksintresset Köpings hamn om området längs med väg 580 utvecklas och byggs ut.

Järnväg

Trafikverket lyfte vidare i sitt yttrande att de inte kan ta ställning till föreslagen järnvägsdragning men att förslaget kommer beaktas om ombyggnad blir aktuellt. De betonade även vikten av skyddsavstånd och skyddsåtgärder.

Väg

Angående vägreservatet mellan E18 och Västeråsvägen menade Trafikverket att de är särskilt restriktiva till nya utfarter mot Europavägar och att de i dagsläget inte ser något behov av en ytterligare trafikplats.

I yttrandet påminde Trafikverket om att länsstyrelsens tillstånd krävs om byggnader eller anläggningar som kan inverka på trafiksäkerheten ska uppföras inom tillståndspliktig zon (generellt 12m från allmänna vägens vägområde). Längs med E18 är denna zon 50 meter och längs med väg 250 är zonen 30 meter. Trafikverket ansåg i sitt yttrande att FÖP:en bör kompletteras med denna information. Angående vägstruktur tydliggjorde Trafikverket att de föredrar att befintliga anslutningar används i den utsträckning det är möjligt.

Trafikverket ville i sitt yttrande öppna upp för dialog med kommunen avseende väghållarskap för väg 580 då kommunen planerar att utveckla områden i anslutning. Ett övertag av väghållarskap ansågs ge kommunen större handlingsutrymme över vägen.

Farligt gods

Trafikverket lyfte i sitt yttrande att de anser att kommunen behöver utreda risker och beakta dessa vid framtagande av detaljplaner inom 150 meters avstånd från utpekad transportled för farligt gods. Angående Ängebyleden (väg 580) ansåg Trafikverket att analysen i MKB:n behöver kompletteras med framtida bebyggelse längs med vägen på den föreslagna rutten för farligt gods med fokus på riskavstånd. Trafikverket rekommenderade att en riskutredning tas fram för att utreda hur befintlig bebyggelse längs med väg 580 eventuellt påverkas av att vägen blir primär väg för farligt gods.

I FÖP:en framgår det att kommunen ska verka för att Trafikverket stärker skyddet för vattentäkten. Trafikverket menade i sitt yttrande att det i FÖP:en bör förtydligas att det redan finns ett vattenskydd vid E18/trafikplats Strö samt vid väg 250. De belyste även att kommunens plan om att farligt gods ska passera söder om tätorten stärker skyddet för vattentäkten.

Buller

Trafikverket betonade i sitt yttrande att MKB:n bör kompletteras med ett tydligare resonemang kring åtgärder kopplat till bullerproblematik. De ansåg även att MKB:n bör kompletteras med resonemang om hur kommunen avser hantera buller- och vibrationsfrågor utmed statligt vägnät för att bidra till en god och hälsosam boendemiljö.

Dagvattenhantering

Trafikverket informerade i sitt yttrande om att det är viktigt att kommande utredningar kopplade till dagvatten visar hur statlig infrastruktur påverkas av föreslagna åtgärder.

Kollektivtrafik

Angående kollektivtrafik ansåg Trafikverket att möjligheten att utnyttja kollektivtrafik bör inkluderas i planering av all exploatering och främst vid bostadsplanering.

Finansiering

Trafikverket ville i sitt yttrande flagga för att kostnader för åtgärder på statlig infrastruktur som kommer till följd av kommunal planering kan komma att belasta kommunen.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Kommentar riksintressen:

Bedömningen om hur riksintressen påverkas redovisas i eget kapitel i FÖP:en.

Planerad exploatering vid Big Inn har utretts avseende trafik och lämpliga åtgärder i handelsområdet håller på att tas fram.

Cirkulationsplatsen på väg 250 är relativt hårt belastad av trafik med ca 10 000 fordon per dygn i tre av anslutningarna (år 2019). Med knappt 20 000 inkommande fordon per dygn börjar den därmed närma sig kapacitetsgränsen för en enkelfilig cirkulationsplats. Det uppstår köbildning mot cirkulationsplatsen under eftermiddagens maxtimma, speciellt på Bergslagsvägen österifrån, men det uppstår även viss köbildning tidvis på Ringvägen norrut.

Ställningstagandet om energihamnens del i riksintresset har omformulerats.

Kommunen bedömer att framkomligheten på väg 580 inte påverkas av förslagen i FÖP:en.

Kommentar järnväg:

När utredningen för den framtida järnvägssträckningen togs fram deltog representanter från Trafikverket på möten och en workshop innan ett slutgiltigt förslag togs fram. Trafikverket fick under oktober 2021 ta del av den slutgiltiga rapporten och uttalade då att den skulle vara ett bra underlag för Trafikverket den dag järnvägssträckningen börjar planeras och att Trafikverket skulle "försöka så långt det är tekniskt och ekonomiskt möjligt ta hänsyn till detta". Kommunen hoppas att Trafikverkets granskningsyttrande kan vara mer i linje med det uttalandet då det är viktigt för kommunen att Trafikverket är aktiv i frågan för att kommunen ska kunna vidhålla ett reservat under många år framöver.

Kommentar väg:

Synpunkterna angående vägreservat mellan E18 och Västeråsvägen noteras men har ej föranlett någon ändring av FÖP:en eftersom vi menar att det är viktigt att inte omöjliggöra en sådan koppling för framtiden.

Angående tillståndspliktig zon och hänsynsavstånd är det något som kommunen tar hänsyn till vid detaljplanering och bygglov, liksom en rad regler och riktlinjer inom många andra ämnesområden. FÖP:en har ej kompletterats enligt synpunkten.

Köpings kommun ser i dagsläget det inte aktuellt att överta väghållarskapet för väg 580. Utvecklingen av det mesta av bebyggelse som markerats i närheten av Ängebyleden i FÖP:en ligger långt fram i tiden. Om behovet i framtiden uppstår kommer dialog inledas med Trafikverket.

Kommentar farligt gods:

I miljökonsekvensbeskrivningen finns det analys av hur befintlig bebyggelse längs Ängebyleden kan påverkas av en ny primärväg för farligt gods. Framtida detaljplaner som kommunen tar fram längs med vägen kommer ta hänsyn till riskavstånd för väg där farligt gods transporteras genom att placera bebyggelsen tillräckligt långt bort.

När kommunen tar fram nya detaljplaner utreds och beaktas alltid en rad risker, däribland farligt gods. I miljökonsekvensbeskrivningen finns ett resonemang om vattentäkten samt hur den eventuellt ny väg för farligt gods påverkar vattentäkten.

Kommentar buller:

Inom tätorten finns det en hel del bebyggelse med närhet till Trafikverkets vägar. Trafikverket som väghållare ansvarar för buller från det statliga vägnätet. När kommunen tar fram nya detaljplaner där bullernivåer (från statligt vägnät eller andra källor) kan överstiga riktvärden utreds detta i planprocessen. Om kommunen bedömer att det finns risk att riktvärden överskrids tas en bullerutredning fram som föreslår hur problematiken kan hanteras, eller som visar att den nya bebyggelsen är olämplig.

Kommentar dagvattenhantering:

Synpunkten noteras till kommande detaljplaner men har ej föranlett någon ändring i FÖP:en.

Kommentar finansiering:

Kommunen förstår budskapet men håller inte odelat med. När kommunen exempelvis planlägger nya områden och i samband med det önskar nya anslutningar till det statliga vägnätet är det självklart att finansiering av detta kan behöva belasta kommunen. När åtgärder behövs på det statliga vägnätet till följd av att samhällen, företag och befolkning växer och att detta medför ökad trafik, bör finansieringen åligga Trafikverket i sitt grunduppdrag, inte belasta kommunen för att den möjliggjort denna tillväxt.

Västra Mälardalens energi och miljö (VME)

VME lyfte i sitt yttrande flera synpunkter kopplade till parker. De menade att den interaktiva kartan bör kompletteras med markeringar för tätortens befintliga parker. De ansåg även att köpings parker bör få ett eget kapitel i FÖP:en.

VME betonade i sitt yttrande att flera av de områden som är utpekade för förtätning behöver ses över då de redan kan ha viktiga funktioner eller på grund av att kostnader för infrastruktur förväntas bli mycket höga. Flera av de områden som är utpekade för förtätning har idag funktioner för dagvattenhantering, vardagsmotion osv., något som VME menade bör utredas vidare.

Vidare i sitt yttrande belyste VME att förbindelse mellan Skogsleden och Ängebyleden saknas. De ansåg även att GC-förbindelse bör finnas längs med Ängebyleden till kommande infart till Ullvi Ängar. Inritad GC-förbindelse norr om stigarna lyftes i yttrandet som omöjlig pga. topografiska förhållanden. VME lyfte även ett flertal synpunkter om olika väganslutningar och korsningar såsom att kartan till FÖP:en bör redovisa framtida cirkulationsplatser vid korsningarna Odensvivägen-Ringvägen och Västeråsvägen-Ringvägen. I yttrandet anses det som viktigt att FÖP:en ser till gång- och cykelplanen när den blir antagen.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar:

FÖP:en har kompletterats med ett textavsnitt om parker. Inget separat lager har lagts till för att visa alla stadens befintliga parker. FÖP:en följer definitionerna i Boverkets ÖP-modell där stora parker ingår i kartsiktet Grönområde och mindre parker ingår i kartsiktet för mångfunktionell bebyggelse.

Efter samrådet har flera utpekade förtättningsområden utretts vidare. Det har resulterat i att ett flertal områden har reviderats eller tagits bort från FÖP:en på grund av olika förutsättningar såsom nuvarande markanvändning och/eller markförhållanden på platsen. Återstående områden utreds vidare inför och vid detaljplaneläggning.

Frågan om eventuell förbindelse mellan Skogsleden och Ängebyleden avgörs i detaljplaneskedet då den trafikmodell som beställts av kommunen och som bland annat ska utreda behovet av en sådan förlängning ännu inte är färdig. FÖP:en pekar inte ut en sådan förbindelse.

Utpekad planerad GC-sträckningen norr om Stigarna har ändrats. Planerad GC-sträckning längs Ängebyleden har istället förlagts i den planerade bebyggelsen och skogen. Huvudnätet för cykelvägar har justerats för att överensstämma med den cykelplan som håller på att tas fram av VME och förtydliganden om vilka stråk som trafikeras av blandtrafik har lagts till.

Att utreda behov av och peka ut platser för cirkulationsplatser borde tillhöra kommande trafikplan. I Boverkets ÖP-modell finns det inget kartlager för att redovisa framtida cirkulationsplatser. Vid korsningarna Ringvägen-Västeråsvägen och Ringvägen-Odensvivägen har dock utbyggnadsområdena justerats för att visa att där behöver planeras in utrymme för cirkulationsplatser.

Länsstyrelsen Västmanland län

Länsstyrelsens yttrande återges i sin helhet nedan.

Inledning

Rubricerat ärende har översänts till Länsstyrelsen för samråd enligt 3 kap 8 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900). Enligt 3 kap 10 § PBL ska Länsstyrelsen vid samråd om översiktsplan särskilt:

1. ta till vara och samordna statens intressen,
2. tillhandahålla underlag för kommunens bedömningar och ge råd i fråga om sådana allmänna intressen enligt 2 kap som hänsyn bör tas till vid beslut om användningen av mark- och vattenområden,
3. verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap miljöbalken tillgodoses, att miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap miljöbalken följs och att redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen är förenlig med 7 kap 18 e § första stycket miljöbalken,
4. verka för att sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt, och
5. verka för att bebyggelse och byggnadsverk inte blir olämpliga med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

I rollen att ta till vara och samordna statens intressen har Länsstyrelsen inhämtat synpunkter på planförslaget från berörda myndigheter. Yttranden över planförslaget har inkommit från Luftfartsverket, Länsstyrelsen i Örebro län, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Post- och telestyrelsen, Region Västmanland, Sjöfartsverket, Skogsstyrelsen, Statens geologiska undersökning (SGU), Statens geotekniska institut (SGI), Svenska kraftnät, Tillväxtverket och Trafikverket. Myndigheternas yttranden bifogas till Länsstyrelsens yttrande. Försvarsmakten, Havs- och vattenmyndigheten samt Länsstyrelsen i Södermanlands län har meddelat att de avstår från att yttra sig i ärendet.

Länsstyrelsens synpunkter gällande ingripandegrunder enligt 11 kap 10 § PBL

Riksintressen enligt 3 eller 4 kap miljöbalken

Riksintresse för kommunikationer

I och omkring Köpings tätort finns flera utpekade riksintressen för kommunikationer. Det är viktigt att kommunen redovisar hur ett genomförande av planförslaget kan komma att påverka riksintressena och vilka faktorer som bör beaktas för att undvika att riksintressena påverkas negativt.

Länsstyrelsen och Trafikverket noterar att kommunen anser att energihamnen inte är av nationell betydelse och att den delen av hamnen därmed inte längre bör bedömas vara en del av riksintresset för hamnen. Trafikverkets senaste beslut om riksintresseanspråk uppdaterades den 26 september 2022 och inga ändringar har skett i det aktuella riksintresset.

Se även Trafikverkets yttrande för ytterligare synpunkter och information gällande riksintressen för kommunikationer.

Miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap miljöbalken

Länsstyrelsen har i detta skede av planeringen inget att erinra över hur miljö kvalitetsnormer har beaktats. Frågan granskas i efterföljande detaljplanering för att säkerställa att miljö kvalitetsnormer följs.

Strandskydd och landsbygdsutveckling i strandnära lägen

Länsstyrelsen har i detta skede av planeringen inget att erinra över hur strandskyddet har beaktats. Hanteringen av strandskyddet granskas i efterföljande detaljplanering.

Länsstyrelsen har inget att erinra beträffande områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen då detta inte behandlas i FÖP:en.

Mellankommunala frågor

Länsstyrelsen har inget att erinra över hur samordning av användning av mark och vattenområden som angår två eller fler kommuner har genomförts.

Hälsa och säkerhet eller risken för olyckor, översvämning eller erosion

Farligt gods

Kommunen föreslår att primär väg för transport av farligt gods bör ändras från länsväg 250 till Ängebyleden. Länsstyrelsen anser att kommunen bör komplettera sina ställningstaganden i planförslaget och tydliggöra att ny bebyggelse längs med Ängebyleden kommer att planeras med hänsyn till skyddszonerna för primär väg för transport av farligt gods. Detta framförs i miljökonsekvensbeskrivningen, men behöver även framgå av planförslaget inför efterföljande detaljplanering.

Länsstyrelsen anser också att kommunen behöver utreda hur den befintliga bebyggelsen längs med Ängebyleden kan komma att påverkas av att vägen blir primär väg för transport av farligt gods.

Kommunen utreder även möjligheten till en förlängning av Ängebyleden mot hamnen. Om kommunen väljer att gå vidare med detta förslag behöver det inarbetas i planförslaget och miljökonsekvensbeskrivningen. Analysen av antalet boende och antalet verksamheter/företag inom skyddszonerna för

primär väg för transport av farligt gods behöver i så fall inkludera hela sträckan där farligt gods kommer att transporteras.

Se även Trafikverkets yttrande gällande farligt gods.

Risken för olyckor

Länsstyrelsen har fått ta del av kompletterande underlag gällande risker kopplat till framtida järnvägssträckning.

Länsstyrelsen noterar att övertrycket från en explosion i magasin M21 beräknas överstiga 14 kPa upp till 590 meter från magasinet. Delar av järnvägsspåret kommer oavsett val av sträckning inom alternativ C1 att placeras på ett kortare avstånd än 590 meter från magasin M21. Det beräknade nödvändiga skyddsavståndet mellan järnvägen och magasin M21 på 509 meter uppnås inte heller vid något av de två sträckningsförslagen. Till följd av detta anser Länsstyrelsen att kommunen i fortsatt arbete bör tydliggöra vilka skyddsåtgärder som föreslås för järnvägen i förhållande till framtagna riskbedömning.

Länsstyrelsen anser också att det bör tydliggöras vilka skyddsåtgärder som föreslås vid en eventuell förlängning av Ångebyleden som då placeras ännu närmare magasin M21 än järnvägsspåret. Att vägen föreslås nyttjas för transporter med farligt gods gör det än mer riskfyllt om/när något händer på vägen. Det är viktigt att de bedömningar och skyddsåtgärder som presenteras i riskbedömningens kap 5.10 och främst på sida 48 beaktas i fortsatt planering av förlängning av Ångebyleden. Länsstyrelsen noterar att riskbedömningen utgår från ett probabilistiskt förhållningssätt samtidigt som nuvarande deterministiska acceptanskriterium också har beaktats. Att Yara AB:s och Mälarhamnar AB:s deterministiska acceptanskriterium beaktas även i fortsatt arbete är av stor vikt enligt Länsstyrelsens bedömning. Valet av förhållningssätt kan vara avgörande i framtagandet av skyddsåtgärder.

Översvämning, ras, skred och erosion

Enligt 3 kap 5 § PBL ska kommunen i översiktsplanen redovisa sin syn på risken för skador på den byggda miljön som kan följa av översvämning, ras, skred och erosion som är klimatrelaterade samt hur sådana risker kan minska eller upphöra. Tydliga ställningstaganden i översiktsplaneringen underlättar efterföljande detaljplanering och lovprövning.

Kommunens ställningstaganden i planförslaget gällande risken för översvämning, ras, skred och erosion bör enligt Länsstyrelsens bedömning utvecklas. Ställningstagandena bör omfatta både befintlig och tillkommande bebyggelse. Hur kommunen beaktar att riskerna och de geotekniska förhållandena förändras till följd av klimatförändringen bör också framgå. När kommunens dagvattenpolicy och dagvattenplan, inklusive riktlinjer för ny

bebyggelse med hänsyn till översvämningsrisk, är färdigställda bör dessa arbetas in i planförslaget och kommunens ställningstaganden.

Länsstyrelsen noterar att tätortsbebyggelse i vissa fall föreslås i områden med risk för översvämning till följd av höga flöden samt ras, skred och erosion. För dessa områden behöver kommunen både i planförslaget och i efterföljande detaljplanering tydligt bedöma de klimatrelaterade riskerna och redogöra för hur riskerna kan minska eller upphöra. I bedömningen av markens lämplighet bör även bebyggelsens förväntade livslängd beaktas.

Länsstyrelsen vill också uppmärksamma kommunen om att olika riskfaktorer kan påverka och även förstärka varandra. Det är viktigt att det finns en medvetenhet om detta i den kommunala planeringen.

Se ytterligare synpunkter under *Länsstyrelsens rådgivande synpunkter gällande övriga allmänna intressen > Miljö > Översvämning, ras, skred och erosion.*

Länsstyrelsens rådgivande synpunkter gällande övriga allmänna intressen

Kulturmiljö

Kunskapsunderlag

För att underlätta att bebyggelsemiljöers kulturhistoriska och estetiska värden tas tillvara och utvecklas i den kommunala planeringen är det angeläget att kommunen har tillgång till relevanta och aktuella planeringsunderlag. Befintliga kulturmiljöunderlag i länet är i flertalet fall föråldrade och inaktuella. Köpings kommuns kulturmiljövård-program antogs i mitten av 1980-talet och även om materialet fortfarande är ett viktigt kunskapsunderlag finns det idag behov av en uppdatering av programmet. Länsstyrelsen vill upplysa om att det finns möjlighet att ansöka om ekonomiskt bidrag hos Länsstyrelsen för framtagande av förnyat kunskapsunderlag gällande kommunens kulturmiljöer.

Gestaltning och utformning

I den fördjupade översiktsplanen framhålls att en stor del av tätortsutvecklingen ska ske genom förtätning eller komplettering av den befintliga bebyggelsestrukturen. Inför efterföljande detaljplanering vill Länsstyrelsen poängtera att tillkommande bebyggelse bör utformas med hänsyn till omgivande bebyggelse när det gäller placering, volym, skala och gestaltning så att kravet på en god helhetsverkan uppfylls i enlighet med 2 kap 6 § PBL.

Länsstyrelsen vill även lyfta vikten av att planförslagets övergripande ställningstaganden om gestaltning och kulturhistoriskt värdefull bebyggelse säkerställs i efterföljande detaljplanering.

Byggnadsminnen och kyrkliga kulturminnen

Inom planområdet finns flera enskilda byggnadsminnen skyddade enligt 3 kap kulturmiljölagen; Köpings prostgård, Gamla Apotekshuset, Tingshuset samt Nyströmska gården. I kartan i planeringsunderlaget är byggnadsminnena markerade som trianglar. Länsstyrelsen anser att dessa bör ändras till ytor i enlighet med byggnadsminnesbesluten.

Länsstyrelsen har ännu inte tagit ställning i frågan om en eventuell byggnadsminnesförklaring av Hästens sängar. Utredning pågår i ärendet. Inom planområdet återfinns även Köpings kyrka som omfattas av tillståndsplikt enligt 4 kap kulturmiljölagen. Detta bör framgå i planeringsunderlaget.

Fornlämningar

I den interaktiva kartan saknas ett kartsikt för registrerade fornlämningar och endast två fornlämningar finns medtagna i skiktet för kulturmiljövården. I Köping, liksom i många andra tätortsområden, är stora delar av de ursprungligen kända fornlämningarna idag borttagna eller förstörda. Det är därför viktigt att de fornlämningar som återstår lyfts fram och att det finns en strategi för deras bevarande.

En översiktlig kännedom om den aktuella fornlämningsförekomsten underlättar vid detaljplanering. Eftersom förekomst av fornlämningar kan påverka en detaljplans genomförbarhet är det lämpligt att klara ut förekomsten i ett tidigt skede av planprocessen.

Inom och/eller i anslutning till flera av de planerade exploaterings-områdena som presenteras i planförslaget finns registrerade fornlämningar. Sannolikheten att det finns ytterligare fornlämningar som inte är synliga ovan mark är stor. Innan exploatering kan det därför krävas arkeologiska undersökningar. Dessa frågor hanteras i samband med efterföljande detaljplanering.

Den föreslagna dragningen av ny järnvägssträckning genom Köpings centrala delar bedöms enligt miljökonsekvensbeskrivningen få små konsekvenser på kulturmiljövården och fornlämningarna som finns inom den föreslagna sträckningens närhet kommer inte att ta skada. Länsstyrelsen vill påtala att detta behöver utredas ytterligare. Inför nybyggnation krävs en arkeologisk utredning inom den föreslagna järnvägssträckningen.

Natur

Grönstruktur

Länsstyrelsen ser positivt på kommunens ställningstaganden kring utvecklingen av grönstrukturen i tätorten. Det är dock viktigt att vara medveten om att åtgärder för friluftslivet inte alltid är positiva för den biologiska mångfalden eller ekosystemtjänster. Exempelvis kan värdena för olika organismer tas bort vid större röjningar av vegetation i syfte att skapa trygghet eller tillgänglighet.

För att inte försvåra spridningen av arter är det viktigt att de gröna stråken hänger ihop och att områden inte blir för parklika.

I miljökonsekvensbeskrivningen beskriver kommunen att tre områden har pekats ut som bristområden för grönstruktur. Länsstyrelsen anser att kommunen bör komplettera planförslaget med ett ställningstagande om hur kommunen ska arbeta för att åtgärda dessa brister.

Miljö

Klimat

Länsstyrelsen vill upplysa om att effekter av grön och blå infrastruktur ger många positiva ekosystemtjänster och har klimatreglerande funktioner. Både behovet av uppvärmning och kylning av byggnader minskar. Till följd av klimatförändringen är höga temperaturer att vänta och städer är särskilt utsatta. Uppdelning av gröna områden i mindre ytor bör undvikas samtidigt som områden med träd bör prioriteras framför gräsytor. Länsstyrelsen rekommenderar kommunen att komplettera planförslaget med ställningstaganden och åtgärder kopplade till höga temperaturer. På Länsstyrelsens webbplats finns en översiktlig värmebild över Köpings tätort att tillgå för detta resonemang.

Översvämning, ras, skred och erosion

Länsstyrelsen anser att den interaktiva kartan bör kompletteras med översvämningrisk till följd av skyfall och höga flöden samt risk för ras, skred och erosion. Detta skulle göra det lättare att få en överblick av riskerna i förhållande till planerad markanvändning.

Se även MSB:s, SGI:s och SGU:s yttranden för ytterligare synpunkter och information.

Dagvattenhantering

En hållbar dagvattenhantering som är klimatanpassad är viktigt när staden växer, förtätar och ytor hårdgörs. Länsstyrelsen ser fram emot att få ta del av dagvattenpolicy och dagvattenplan när de är färdigställda.

Energiförsörjning

För att hantera klimatförändringarna kommer en effektivare resursanvändning att vara avgörande. El är en högvärdig energi och bör därmed hushållas med. Priset på el har på senare tid stigit markant och blivit en bristvara. I den nyutgivna nationella checklistan för begränsad klimatpåverkan från länsstyrelserna belyses betydelsen av att värma upp bostäder med fjärrvärme där det är möjligt. Länsstyrelsen anser att kommunen bör utveckla sitt resonemang om fjärrvärme och ta hänsyn till systemperspektivet. Det är viktigt att ny bebyggelse, framför allt i större utbyggnadsområden, lokaliseras till områden där det finns möjlighet att ansluta till det kommunala fjärrvärmenätet.

Planeringsunderlagets kapitel om teknisk försörjning bör kompletteras med information om transmissionsnätet som en del av elsystemet. Kommunen bör synliggöra transmissionsnätets roll i elsystemet. Se även Svenska kraftnäts yttrande.

Anfallshantering

Länsstyrelsen anser att kommunen bör förtydliga om det föreligger behov av att reservera markområden för insamling, sortering och förbehandling av avfall inom det område som omfattas av planförslaget.

Samhällsskydd och beredskap

Skyddsrum

Länsstyrelsen anser att kommunens tillgång till befintliga skyddsrum bör belysas i planförslaget. Detta kan ligga till grund för ställningstaganden om behovet av nya skyddsrum i efterföljande detaljplanering.

Jordbruksmark

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen i planförslaget och miljökonsekvensbeskrivningen hanterar frågan om ianspråktagande av jordbruksmark. I miljökonsekvensbeskrivningen nämns även livsmedelsproduktion i förhållande till samhället krisberedskap. Länsstyrelsen anser att kommunen bör belysa beredskapsperspektivet ytterligare, även i själva planförslaget, för att visa på vikten av att bevara jordbruksmark.

Höga objekt

Länsstyrelsen vill upplysa om vad som gäller för hanteringen av höga objekt i den kommunala planeringen. Kommunen bör redogöra för detta i planförslaget i syfte att säkerställa att Luftfartsverket och Försvarmakten remitteras korrekt. Alla ärenden som omfattar objekt som är högre än 20 meter över mark eller vattenytan ska remitteras till Luftfartsverket. Alla ärenden som rör objekt som är högre än 20 meter utanför sammanhållen bebyggelse alternativt högre än 45 meter inom sammanhållen bebyggelsen ska remitteras till Försvarmakten.

Se ytterligare information i Luftfartsverkets yttrande och på Försvarmaktens webbplats1.

Synpunkter om miljökonsekvensbeskrivningen

Länsstyrelsen bedömer att miljökonsekvensbeskrivningen är gedigen och genomarbetad. Figurhänvisningarna i texten bör dock ses över och förtydligas.

Kommunen hänvisar i stor omfattning till grönstrukturplanen *Grönstruktur i Köping – kartläggning och strategi ur ett ekosystemtjänstperspektiv*. Länsstyrelsen anser att det bör förtydligas om och i så fall var denna plan finns publicerad.

Redaktionella synpunkter

Den interaktiva kartan

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen har tagit fram en interaktiv karta till FÖP:en. Kartans användbarhet skulle öka om fler kartskikt lades till som kan jämföras med planerad markanvändning, vilket redan har påtalats tidigare i yttrandet. Det gäller bland annat potentiellt förorenad mark och risk för översvämning, ras, skred och erosion.

För att underlätta navigeringen i kartan bör det framgå vilket område som avses när man klickar på ett område. I vissa fall finns det ytterligare information när man klickar på kartobjekten och detta bör finnas för samtliga kartobjekt. Ett exempel är skiktet *Kulturmiljövärden* där det bör framgå vad det aktuella området heter och vilka kulturmiljövärden som området bedöms ha med hänvisning till respektive kunskapsunderlag eller lagrum.

Mål och styrdokument

I kapitlet för mål och styrdokument saknas Västmanlands regionala utvecklingsstrategi (RUS).

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer

Kommentar riksintressen:

I kapitlet Riksintressen framför kommunen sin syn på riksintressen och hur kommunen bedömer att de kan påverkas av FÖP:ens genomförande.

Den dagen oljehamnen väljer att flytta från Köping vill kommunen med utpekade område i kartan visa att det inte ska byggas någon ny industri på platsen utan istället möjliggöra för bostäder. Kommunens ställningstagande om riksintresset har dock formulerats om eftersom Trafikverket nyligen beslutat att man bedömer energihamnen fortsatt vara av riksintresse.

Kommentar farligt gods:

Längs med den rekommenderade primärväg för farligt gods som idag går längs med väg 250 genom Köping bor totalt 1337 personer inom ett avstånd på 150 meter. Av dessa bor 224 inom 40 meter från väg 250, 520 inom 40-75 meter och 633 inom 75-150 meter.

Förslaget att flytta rekommenderad primärväg för farligt gods från länsväg 250 till Ängebyleden skulle innebära att finns 375 boende inom rekommenderad skyddsavstånd (150 meter). Av dessa bor 131 inom 40 meter från Ängebyleden, 93 inom 40-75 meter och 151 inom 75-150 meter. Längs med länsväg 250 finns det även en rad företag och kontor som är lokaliserade inom ett avstånd på 150 meter. Längs med Ängebyleden finns i dagsläget inga företag som är lokaliserade inom ett avstånd på 150 meter från vägen. FÖP:en föreslår utbyggnadsområden för både verksamheter och bostäder i anslutning till Ängebyleden. Ny bebyggelse i anslutning till Ängebyleden kommer detaljplaneras med hänsyn till skyddsavstånden. Läs mer om ny beskrivning av konsekvenser för förändrad primärväg för farligt gods under rubrik 7.2 i miljökonsekvensbeskrivningen.

Förlängningen av Ångebyleden är inte något som planeras genomföras inom den här FÖP:ens tidshorisont utan det handlar om att reservera marken och inte omöjliggöra en väg om behov uppstår. Ett genomförande av vägen i föreslagen sträckning kan bara bli möjlig den dag som viss bebyggelse har rivits, så boendesituationen kommer att se annorlunda ut än idag. En analys av riskerna kommer behöva göras utifrån de förutsättningar som råder då när det eventuellt blir aktuellt att planera vägen.

Kommentar risken för olyckor:

Miljökonsekvensbeskrivningen har uppdaterats med redogörelser över vilka skyddsåtgärder som har övervägts samt bedömningar gällande skäligheten av införandet.

Angående förlängningen av Ångebyleden handlar det endast om att inte omöjliggöra en framtida förlängning om behov uppstår. Det är därmed inte en planerad väg eller ett konkret förslag och därav finns inga planerade skyddsåtgärder presenterade i FÖP:en. Tänkbara riskreducerande åtgärder utgörs av skyddsavstånd på minst 37 meter mellan närmsta vägkant och magasin med tekniskt nitrat. Vidare ska avväkningskydd i kombination med kantsten säkerställa att varken olycksdrabbade tunga fordon eller utsläpp av brandfarlig vätska kan spridas mot magasinen. Uppförandet av en skyddsvall mellan väg och magasin är sannolikt direkt olämpligt då detta skapar förutsättningar för en betydande reflektion av tryckvägen vid händelse av explosion. Detta skulle i sin tur kunna medföra oönskade följdeffekter så som detonationsöverföring till andra lagringsmagasin inom verksamhetsområdet. Fördjupade utredningar kommer att genomföras under framtagandet av vägplanen för att säkerställa riskbilden är acceptabel.

De föreslagna riskhanteringsavstånden gentemot de aktuella Sevesoverksamheterna utgår från verksamheternas fastighetsgränser och olika nivåer av tryckpåverkan. Kommunen anser därmed att angreppssättet följer den föreslagna metodiken i MSB:s vägledning Samhällsplanering och riskhantering i anslutning till storskalig kemikaliehantering. Notera att riskhanteringsavståndet inte representerar ett rekommenderat minsta skyddsavstånd mellan Sevesoverksamheter och skyddsvärda objekt i omgivningen, exempelvis bostäder. De riskhanteringsavstånd som tas fram i samband med översiktsplaneringen syftar till att tydliggöra när fördjupade riskanalyser till följd av Sevesoverksamhetens omgivningspåverkan behöver genomföras som en del av framtida detaljplanering.

De probabilistiska analyserna i riskbedömningen används till att utröna om den tilltänka markanvändning för ett antal delområden inom översiktsplanen är direkt olämplig med hänsyn till de identifierade riskkällorna. Vidare värderas lämpligheten även utifrån verksamheternas egna deterministiska kriterier för riskacceptans. Resultaten från riskbedömningen kommer att kunna nyttjas som underlag till framtida detaljplaner i den mån de angivna förutsättningarna och ingångsvärdena fortfarande är giltiga.

Kommentar översvämning, ras, skred och erosion:

Principerna för kommunens planering baseras på riskavvägning; vilka sannolikheter för skadligt höga vattennivåer som bedöms vara acceptabla för olika slags bebyggelse, beroende på bebyggelsens ekonomiska värden, tekniska livslängd och eventuella samhällsviktiga funktion. Översvämningensrisken har påverkat vilka markområden som har pekats ut för ny bebyggelse i översiktsplanens karta.

En dagvattenpolicy och dagvattenplan, inklusive riktlinjer för olika slags bebyggelse med hänsyn till översvämningsrisk, håller på att arbetas fram. Dessa riktlinjer ska inarbetas i den kommunomfattande översiktsplanen. Ett ställningstagande om detta är nu infogat i FÖP:en. MKB:n är utvecklad med ett avsnitt om översvämmning, samt ras och skred, så att det blir tydligare hur förslagen i FÖP:en förhåller sig till dessa risker.

Kommentar kulturmiljö kunskapsunderlag:

Kommunen är medveten om att befintligt kulturmiljövårdsprogram är åldrat och i behov av förnyelse. Därav har kommunen sökt ekonomiskt bidrag för förnyat kunskapsunderlag är glada att ett samarbetsprojekt med länsstyrelsen och länsmuseet nu är påbörjat.

Kommentar gestaltning och utformning:

FÖP:en innehåller översiktliga ställningstaganden om gestaltning i kapitel Köpings bebyggelse. Mer konkreta plats-specifika ställningstaganden görs vid detaljplaneläggning.

Kommentar byggnadsminnen och kyrkliga kulturminnen:

Kommunen har i sitt interna kartverktyg tillgång även till kartsiktet med ytor i enlighet med byggnadsminnesbesluten. Det blir dock otydligt att redovisa ytor i den skala som kartorna i bilagan Planeringsunderlag har. I det planeringsunderlag som kommunen använder framgår att Köpings kyrka omfattas av tillståndsplikt enligt 4 kap. kulturmiljölagen.

Kommentar fornlämningar:

Den interaktiva kartan följer Boverkets rekommendationer för översiktsplan och innehåller därför inte redovisning av fornlämningar och liknande detaljerade planeringsunderlag. Kommunen har tillgång till allt det faktaunderlag som nämns i bilagan Planeringsunderlag och mer därtill, i våra interna kartverktyg.

Angående utpekade järnvägsreservat finns påverkan på kulturmiljö översiktligt beskrivet i järnvägsutredningen och påverkan på kulturmiljö och fornlämningar kommer utredas noggrannare den dag planering enligt lag om byggande av järnväg inleds.

Kommentar grönstruktur:

Länsstyrelsen påpekade i sitt yttrande att det är viktigt att vara medveten om att åtgärder för friluftslivet inte alltid är positiva för den biologiska mångfalden eller ekosystemtjänster. I FÖP:en finns ställningstaganden kopplade till detta såsom "Nära bostäder, vid entrépunkter, längs större stigar och kring besöksmål sköts skogen på ett sådant sätt som gynnar människors rekreation och lek. Där de högsta naturvärden finns och i övriga delar av skogarna sköts skogen på ett sådant sätt som gynnar biologisk mångfald". Utpekade gröna stråk i FÖP:en har kompletterats och nya har lagts till.

Eftersom kommunen har mycket begränsad rådighet över mark i bristområdena finns bara ett ställningstagande i FÖP:en om bristområden: "Kommunen ska föra dialog med fastighetsägare i de områden som har låg tillgång till ekosystemtjänster, främst Sjötullen,

Byslätten och Nibble industriområde, för att inspirera till åtgärder, som exempelvis att anlägga ängsmarker istället för klippt gräs."

Kommentar klimat:

Kommunen kommer att ta fram en klimatanpassningsstrategi där klimatförändringar och anpassning till dessa kommer undersökas djupare. Det kan i sin tur medföra ställningstaganden i översiktsplanen vid nästa revidering.

Kommentar översvämning, ras, skred och erosion:

Köping följer Boverkets intention att översiktsplanens karta koncentreras till ställningstaganden om markanvändning och inte inkludera alla de planeringsunderlag som kommunen använder. Eftersom översiktsplanen är digital och följer Boverkets ÖP-modell 2.1 så kan de myndigheter som så önskar själva i GIS lägga samman kommunens översiktsplan med relevant planeringsunderlag för att granska och göra analyser.

Kommentar energiförsörjning:

Kommunen har nyligen antagit en ny Energiplan. Kommunens fjärrvärmebolag deltar i planeringsprocessen i syfte att tidigt få in perspektiv om fjärrvärme. Fjärrvärme är i dagsläget mest aktuellt vid byggnation av flerbostadshus, skolor etc. och inte villor. Energiförsörjning är en mycket viktig aspekt i samhällsbyggandet. Kommunen är medveten om att det krävs en utveckling av elnätet för att förverkliga en del utpekade områden i FÖP:en och har inlett ett arbete med Mälarenergi för att utreda frågan närmare. Utpekade områden bedöms vara tillräckligt motiverade för att påkalla en utveckling av elnätet. FÖP:en pekar även ut ett område för en solcellspark. Bilagan Planeringsunderlag har kompletterats med en kort beskrivning av transmissionsnätets roll i elsystemet.

Kommentar avfallshantering:

Det är ännu inte klart hur Vafab Miljö avser lösa fastighetsnära insamling och därför finns inte konkreta åtgärder beskrivna i FÖP:en.

Kommentar skyddsrum:

Bilagan Planeringsunderlag har kompletterats med en kort text om skyddsrum.

Kommentar jordbruksmark:

Det är svårt för kommunen själv att bedöma värdet för livsmedelsförsörjning och beredskap av den jordbruksmark som finns inom kommunens gränser. För att göra det skulle det behövas nationella och regionala planeringsunderlag och vägledning.

Kommentar höga objekt:

Höga objekt är en fråga som behandlas och remitteras i detaljplaneskedet och har ej föranlett någon ändring i FÖP:en.

Kommentar synpunkter om MKB:

Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med tydligare figurhänvisningar. Strukturen på dokumentet har också ändrats för att göra dokumentet mer logiskt uppbyggt.

Grönstrukturinventeringen är inte ett antaget dokument utan ett av många faktaunderlag och därför är den inte är publicerad på kommunens webbsida. Länsstyrelsen kan gärna få ta del av den om så önskas.

Kommentar redaktionella synpunkter:

Kartan kommer inte att kompletteras med kartskiikt såsom potentiellt förorenad mark, risk för översvämning mm då översiktsplanen i kommunens tycke och enligt Boverkets rekommendationer inte bör tyngas ner av planeringsunderlag. Onlineakartans syfte är inte att redovisa alla risker för utpekade områden och fungera som ett analysverktyg. Syftet är att redovisa den framtida markanvändning som den fördjupade översiktsplanen föreslår. Den interaktiva kartan har dock kompletterats med viss ytterligare information när man klickar på t.ex. utbyggnadsområden.

FÖP:en har kompletterats med Västmanlands regionala utvecklingsstrategi som ett mål- och styrdokument.

Förändringar efter samråd

Efter samrådet har kommunen utrett olika frågor och platser vidare och gjort flera förändringar så att ett reviderat planförslag kan ställas ut för granskning. De förändringar som gjorts är följande:

Förändringar i kartan

- Utbyggnadsområdena Västra Sömsta och Spinnaren borttagna då de strax är färdigbyggda.
- Utpekade område norr om Marieberg har anpassats så att större del av skogsområdet bevaras. Skogsområdet är nu markerat som grönområde.
- Förtättningsområde i området Nyckelberget vid före detta Mariebergs gård har minskats ner för att visa hänsyn till grönområde med uppvuxna träd och allé.
- Eventuellt förtättningsområde för mångfunktionell bebyggelse på öppna ytorna vid Himlabacken har ersatts med en möjlig förtätning vid bangolfen.
- Förtydligat att förtättningsområde vid före detta Tunadalsskolan i första hand reserveras för särskilt boende, om behov finns.
- Förtydligat att förtättningsområde längs Ringvägen vid Vidhem i första hand reserveras för förskola, om det finns behov av det, samt att förskola kan inkluderas i utbyggnadsområde Johannisdal.
- Justerat text för förtättningsområden i centrum så det framgår att de kan genomföras den dag bilanvändande och parkeringsbehov ser annorlunda ut än idag.

- Utpekat område vid Svalvägen nordväst om Fantetorps gård har minskats ner och omfattar inte längre Allestaskogen.
- Utbyggnadsområde öster om Fantetorps gård har justerats till formen med hänsyn till terrängen men är fortfarande endast ungefärligt avgränsat.
- En hänvisning till områdesplan för Macksta har lagts till för att dess riktlinjer om restriktivitet mot ny bebyggelse i väntan på planläggning ska fortsätta gälla till dess de blir ersatta av ett planprogram.
- Eventuella förtättningsområden för bostäder vid Skogshöjden och Ullvi backar har minskats ner efter närmare utredning. De två mindre ytorna som kvarstår reserveras för förskola om behovet uppstår.
- Utbyggnadsområde för verksamheter väster om Ullvi, söder om Ångebyleden har utökats.
- Framtida utbyggnadsinriktning i övrigt som pekat söder om Ångebyleden har tonats ner pga. översvämningsrisk.
- Lagt till mening om att utbyggnadsområde Vallby också kan vara lämpligt för uppställningsplats och service för tung trafik, så kallat truckstop.
- Information har lagts till om vilka verksamhetsområden som i dagsläget lämpar sig respektive inte lämpar sig för effektkrävande verksamheter beroende på närhet eller avstånd till mottagningsstationer för elkraft.
- Ytan vid Husta, som visar lantlig bebyggelse där viss förtätning med ett antal nya bostäder kan ske, har utökats något söderut. Ett ställningstagande har lagts till som innebär att framtida VA-försörjning behöver utredas innan nya bostäder tillåts.
- Befintliga mottagningsstationer för elkraft är nu markerade i kartan samt omkringliggande mark på annan fastighet eftersom stationerna kan komma att behöva byggas ut.
- Ytor har lagts till i kartan som visar möjlighet för solcellsetablering på åkermark väster om Yara i enlighet med tidigare utförd lokaliseringsstudie.
- Ett mindre markområde har avsatts för eventuell expansion av Yara.
- En pil har lagts till söder om Yara som visar framtida expansionsmöjligheter för Yara om redan ianspråktagna ytor inom industriområdet inte är möjliga att nyttja.
- En pil har lagts till vid Norsa som visar eventuell framtida utbyggnadsinriktning för tätorten som blir möjlig den dag i framtiden som nuvarande järnväg avvecklas.

- Utvecklingsområde vid inre hamnen har utvidgats österut så KUJ-spåret skulle kunna förlängas.
- Grönt stråk mellan Karlbergsskogen och Norsa hagar från ÖP 2012 har lagts till.
- Grönområde Norsa hagar har utökats norrut så det inkluderar samma skogsområde som i ÖP 2012.
- Naturmarken mellan stranden och Sjöhagsvägen väster om energihamnen har markerats som framtida utvecklingsområde för fritidsaktiviteter. I dagsläget ska dock inga åtgärder göras som förvårar nuvarande verksamhet i energihamnen, eftersom det är bedömt som riksintresse.
- Grönområde Karlbergsskogen har utökats i östra kanten så att fd. Norsatippen inkluderas.
- Lagt till grönområde som planeras utvecklas på den jordbruksmark som blir över mellan utbyggnadsområde Vallby, E18 och Skoftestaskogen.
- Utbyggnads område Macksta har justerats för att uppmärksamma att detaljplanen bör utformas så att en brynzon mot Karlbergsskogen kan anläggas framför skogen så att befintlig skog inte behöver avverkas mer än nödvändigt. Samma text har lagts till för utbyggnadsområde Ullvi-Vallby.
- Skogsparti längs med Odensvivägen har markerats som grönområde.
- Grönområdet med uppvuxna träd och allé vid före detta Mariebergs gård har inkluderats i grönområdet Himlabacken.
- Grönområde Himlabacken har minskats något mot gatan för att visa att parkeringsytor längs gatan fortsatt är möjliga och kan utökas något.
- Tagit bort skrivning om ersättningsplats för brukshundsklubben i grönområde som planeras utvecklas mellan utbyggnadsområdena Ullvi-Vallby, eftersom ingen väg till platsen kommer finnas förrän långt senare. Annan ersättningsplats för brukshundsklubben utreds.
- Planerad väg vid Vallby-Ullvi har justerats så att den fortsätter söderut till utbyggnadsområde för verksamheter söder om Ängebyleden.
- Eventuell framtida förlängning av Ängebyleden har förskjutits något söderut för att underlätta eventuell expansion av Yaras verksamhet. Ett ställningstagande har lagts till att eventuell förlängning av Ängebyleden behöver utredas vidare bland annat kopplat till framtida järnvägssträckning.

- Mark reserveras i korsningen Norsavägen-Västeråsvägen för förändrad trafiklösning den dag järnvägen får ny sträckning.
- Järnvägsreservatet är nu uppdelat i olika delar där det framgår att delen genom Karlbergsskogen går i tunnel.
- Järnvägsreservatets sträckning är något justerat. Största förändringen är söder om Hästens sängar AB där järnvägssträckningen är flyttad 40 meter i sidled för att förbättra expansionsmöjligheterna för företaget.
- Vilka vägar som visas som huvudnät för cykeltrafiken är reviderat för att synkronisera med cykelplan som är under framtagande.
- Förtydligt i karttexterna att vissa befintliga gång- och cykelstråk går i blandtrafik.
- Föreslagen framtida GC-väg längs Ängebyleden är flyttad så att den förläggs bland bebyggelse och genom skogen.
- Behovet av GC-förbindelse i östvästlig riktning mellan Johannisdal och Sömsta har fått en ny föreslagen sträckning.
- Enligt Boverkets ÖP-modell ska översiktsplanens karta vara heltäckande. För de ytor där det inte finns specifika ställningstaganden har därför ytor för befintlig markanvändning lagts till:
 - ”Tätortsbebyggelse blandat, befintligt område” där pågående markanvändning är tänkt att fortsätta.
 - ”Verksamhetsområde, befintligt område” där pågående markanvändning är tänkt att fortsätta.
 - ”Landsbygd”, med ställningstagande om att bebyggelseutveckling i tätortens närhet ofta behöver prövas med detaljplan.
- Ändringar av karttexter som inte förändrar innebörd men som förtydligar vad som menas.
- Redaktionella ändringar i kartan och mindre justeringar av områden så de exempelvis följer fastighetsgränser.

Förändringar i de tematiska kapitlen

- En lista har lagts till med de utbyggnadsområden eller åtgärder som återfinns i översiktsplanen från 2012 men som i och med FÖP:en kommer att utgå.
- Ett avsnitt om stadens parker har lagts till i kapitel Grönstruktur.
- Ett ställningstagande har lagts till om att eventuell naturreservatsbildning vid Norska hagar ska utredas.

- Ställningstagandet om energihamnen i kapitel Riksintressen har ändrats.
- Olika förtydliganden och redaktionella ändringar.

Förändringar i bilaga Planeringsunderlag

- Statistik om bostadsutbud har uppdaterats.
- Avsnittet om teknisk försörjning har kompletterats avseende VA-kapacitet och elförsörjning.
- Avsnitt om skyddsrum har lagts till.
- Källhänvisningar har kompletterats.

Förändringar i bilaga Miljökonsekvensbeskrivning

- Ordningen på kapitel i miljökonsekvensbeskrivningen ändrats för att göra dokumentet tydligare.
- Avsnitt om översvämningsrisk vid höga flöden har lagts till.
- Avsnitt om ras, skred och erosion har lagts till.
- Konsekvensbeskrivningen av framtida järnvägssträckning har utvecklats med ett avsnitt om risker för olyckor.
- Analysen i konsekvensbeskrivningen av ianspråktagande av jordbruksmark har bearbetats.
- Klassningen av de olika konsekvensbeskrivna åtgärderna har förändrats.
- Många språkliga och redaktionella ändringar.

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Anita Iversen
Planchef

André Berggren
Planhandläggare

Angelica Sjölund
Planhandläggare