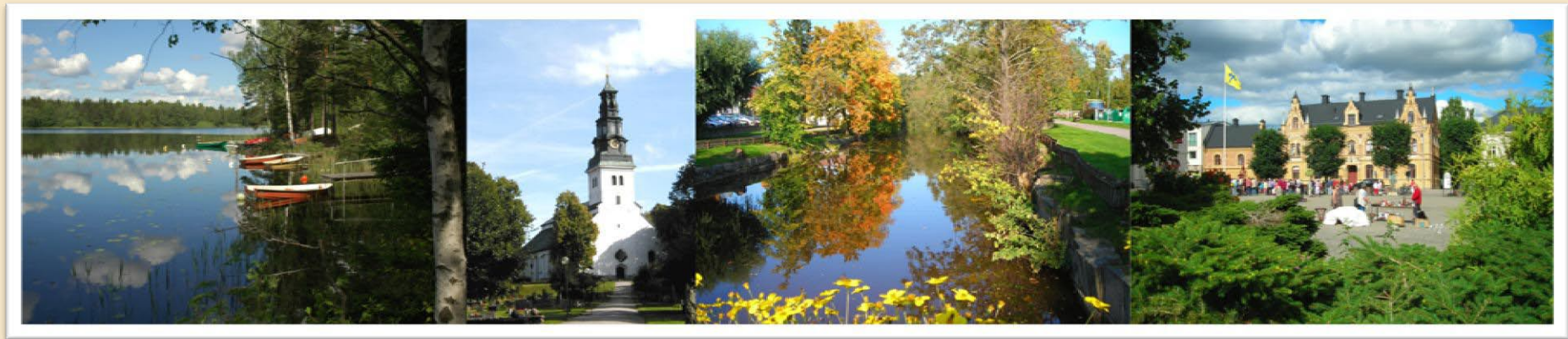


# Samrådsredogörelse

Bilaga till  
Köping i framtiden  
Översiktsplan för Köpings kommun



ANTAGANDEHANDLING 2012-09-24

## Innehållsförteckning

<b>SAMRÅDSREDOGÖRELSE.....</b>	<b>3</b>
SÅ GICK SAMRÅDET TILL .....	3
<i>Medborgardialoger</i> .....	3
<b>PLANEN EFTER SAMRÅDET .....</b>	<b>3</b>
STÖRRE FÖRÄNDRINGAR I PLANEN SOM HAR GENERERATS AV SAMRÅDET.....	3
OMRÅDEN/FÖRSLAG I PLANEN SOM INTE ÄNDRATS TROTS SYNPUNKTER .....	4
ANDRA FÖRÄNDRINGAR SOM GJORTS EFTER SAMRÅDET ..	4
<b>INKOMNA YTTRANDE MED KOMMENTARER .....</b>	<b>5</b>
STATLIGA MYNDIGHETER OCH FÖRETAG .....	5
01. Länsstyrelsen Örebro län .....	5
02. Länsstyrelsen Västmanlands län.....	5
03. Fiskeriverket.....	16
04. Statens geotekniska institut - SGI.....	16
05. SGU - Sveriges geologiska undersökning .....	17
06. Sjöfartsverket.....	20
07. Folkhälsoinstitutet .....	22
08. Trafikverket Region Öst .....	22
09. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap .....	26
10. Transportstyrelsens Sjöfartsavdelning (TS) .....	26
11. Skogsstyrelsen .....	27
12. Västmanlands läns museum.....	27
13. Försvarsmakten .....	30
14. Vattenfall.....	31
KOMMUNER, NÄMNDER ETC. ....	31
15. Hallstahammars kommun .....	31
16. Kungsörs kommun .....	34
17. Arboga kommun .....	35

18. Byggnadsnämnden, Köpings kommun ..	35
19. Miljönämnden i Köpings kommun.....	35
20. Kommundelsnämnden i Kolsva.....	41
21. VafabMiljö.....	42
22. Västmanlands lokaltrafik .....	43
FÖRENINGAR.....	43
23. Centerpartiet Köpings kommun .....	43
24. Kristdemokraterna KD.....	45
25. Miljöpartiet de gröna i Köping .....	49
26. Socialdemokraterna i Kolsva .....	57
27. Bostadsrättsförening på Ringvägen .....	57
28. Hedströmsdalens Ornitologiska Förening .....	58
29. Runnskärs samfällighetsförening .....	59
30. Köpings fotbollsförening, Köping FF.....	60
31. Kolsvaortens hembygdsförening .....	60
32. Köpings kanotklubb .....	61
33. Köpings kommungrupp i LRF, Lantbrukarnas riksförbund.....	61
ENSKILDA PERSONER.....	62
34. Himmeta-Bro bygderåd.....	62
35. Mötesplatser för unga människor .....	63
36. Idrott.....	64
37. Infart Öster 1 .....	64
38. Infart Öster 2 .....	64
39. Big Inn och Infart Öster .....	67
40. E18 - Infart Öster .....	67
41. Marieberg vid E18 .....	67
42. Boende vid Entré Köping .....	67
43. Bergslagsvägen .....	68
44. Tung trafik genom centrum.....	68
45. Köping - Förslag 1 .....	69
46. Södra Köping .....	69
47. Köping - Förslag 2 .....	70
48. Karlbergsskogen .....	70
49. Macksta - belysning.....	72
50. Östra Köping med hästar.....	73

51. Lindöberget för Köpingsbor.....	73
52. Kungsängen 1.....	73
53. Kungsängen 2.....	74
54. Malmö - cykelväg.....	74
55. Malmö - belysning.....	74
56. Malmö - badplatser.....	74
57. Malmö - Namnen på badplatserna .....	75
58. Malmö - bad med hundar .....	76
59. Malmö - Vitön .....	76
60. Malmö - fjärrvärme.....	77
61. Munktorp för äldre.....	77
62. Munktorp - cykelväg .....	77
63. Boende vid Mälarens norra strand.....	77
64. Linjerätning av cykelvägen.....	78
65. Himmeta - cykelväg.....	80
66. Himmeta - cykelväg.....	80
67. Kolsva - stigar.....	81
68. Ullvileden - Ängebyleden.....	81

## Samrådsredogörelse

Förslaget till Köpings kommuns nya översiktsplan var ute på samråd under perioden 4 oktober 2010 till 26 november 2010. Under samrådet informerades cirka 600 personer och 68 yttranden lämnades in till stadsarkitektkontoret från myndigheter, grannkommuner, politiska partier, intresseföreningar och privatpersoner.

Syftet med samrådsredogörelsen är att redovisa och bemöta de synpunkter som har kommit in samt att presentera de förändringar som samrådet har medfört. Yttrandena återges i sin helhet, dock utan bilder och kartor som återfinns i samrådssammanställningen på kommunens hemsida i dokumentet *Synpunkter under samrådstiden*.

### Så gick samrådet till

Genom pressinformation i Bärgslagsbladet och Magazin.24 den 4 oktober informerade kommunen om att planförslaget fanns tillgängligt för samråd. I annonsen informerades även om datum för medborgardialoger och informationsträffar. Stadsarkitektkontoret informerade om planförslaget vid tre särskilda informationsmöten i Köping, Kolsva och Munktorp.

Då planförslaget skickades ut för eventuellt yttrande erbjöds föreningarna att bjuda in projektledaren, vilket ett tiotal föreningar gjorde.

En så kallad ÖP-stuga på Hökartorget i Köping var öppen för allmänheten under 5 dagar. Ca 100 personer besökte stugan.

Förslaget till översiktsplan har funnits tillgänglig i en digital version på kommunens hemsida [www.koping.se/oversiktsplan](http://www.koping.se/oversiktsplan), där det dessutom har varit möjligt att lämna sina synpunkter i ett webbformulär. Den

fullständiga samrådshandlingen har funnits uppsatt på Köpings och Kolsvas bibliotek, Sörbygårdens matsal i Munktorp, fritidshemmet Oden i Odensvi, fritidshemmet i Himmeta samt på stadsarkitektkontoret.

Sammantaget har det kommit in 68 stycken skriftliga yttranden.

### Medborgardialoger

Medborgardialoger med möjlighet att diskutera innehållet i planförslaget med tjänstemän och politiska företrädare har hållits på kvällstid enligt nedan.

- Kolsva 1 november
- Munktorp 2 november
- Odensvi 4 november
- Västra Skedvi 8 november
- Köping 9 november
- Himmeta 10 november

Synpunkter från medborgardialogerna finns tillgängliga på kommunens hemsida som minnesanteckningar från dialogerna.

### Planen efter samrådet

#### Större förändringar i planen som har genererats av samrådet

I detta kapitel redovisas de större förändringar i planen som samrådet genererat, framförallt med avseende på textdokumentet.

- Riksintresset för Mälaren med öar och strandområden är ändrat så att det följer gränsen som var i ÖP-90. Ett utredningsområde föreslås för samma område för att senare utreda riksintressets omfattning och värden.

- De tre kurvreservat som redovisades i ÖP-90 bibehålls och redovisas som riksintresse för järnväg. Planen har även kompletterats med att ange behov av framtida dubbelspårsutbyggnad på hela sträckan genom Köpings kommun.
- Föreslaget bostadsområde vid Karlbergsskogen, E:3 Kanonberget, är borttaget.
- Föreslagna exploateringsområden för bostäder och verksamheter har kompletterats med notering av hänsynstaganden som bör övervägas då områdena detaljplaneläggs. Texterna har tillkommit som en följd av miljökonsekvensbeskrivningen.
- Ett nytt ställningstagande om kollektivtrafik har tillkommit i kapitel Kommunikationer.
- Ställningstagande om att verka för cykelväg mot Munktorp (mellan Erikslundsvägen och viadukten) har tillkommit i kapitel Kommunikationer.
- En fördjupad översiktsplan föreslås tas fram för utbyggnadsriktning öster. Randzonen runt Köpings tätort har utvidgats åt öster. Ett ställningstagande om randzonen har tillkommit i kapitel Boende.
- I kapitel naturvård har ställningstaganden och förslag på åtgärder ändrats. Nu föreslås del av Malmön, Norska hagar och Ekbacken att utredas som kommunala naturreservat.
- Större delen av kapitel Riktlinjer för bygglovprövning har flyttats till planeringsunderlaget.
- Kommunens VA-plan antogs 2011 och ett ställningstagande som hänvisar till VA-planen har tillkommit i kapitel Teknisk försörjning.
- Ställningstagande som beaktar Västerås och Örebros flygplatser har tillkommit i kapitel Kommunikationer.

### **Områden/förslag i planen som inte ändrats trots synpunkter**

- Kurvrättningsreservaten bibehålls, se ovan
- Infart Öster
- Föreslaget verksamhetsområde vid Strö
- Ställningstagande om Kungsängen
- Kommunen har fortfarande en positiv inställning till förtätning och bebyggelse på landsbygden

### **Andra förändringar som gjorts efter samrådet**

De olika förslag på utredningar som föreslås i de temavisa kapitlen har sammanställts under rubriken *Utredningsområden* i kapitel *Områdesvisa beskrivningar*. De områden som tidigare angavs som värdefulla grönområden enligt gröonstrukturinventeringen redovisas nu som *Utredningsområden för tätortens gröstruktur*. Ställningstagandet om dessa här därmed också ändrats.

Till översiktsplanen har ett sammanställt planeringsunderlag tillkommit. Planeringsunderlaget finns tillgängligt på kommunens hemsida. Vissa kartor och information har tagits bort i utställningshandlingen och finns nu redovisade i planeringsunderlaget istället. Planeringsunderlaget kommer att uppdateras kontinuerligt.

Efter samrådet om översiktsplanen har en utvecklingsplan för Malmön tagits fram. Den har varit på samråd under våren 2011. Alla yttranden som inkommit till översiktsplanen som berör Malmön hanteras i samrådsredogörelsen för utvecklingsplanen för Malmön.

## Inkomna yttranden med kommentarer

STATLIGA MYNDIGHETER OCH FÖRETAG	
Yttrande	Bemötande
01. Länsstyrelsen Örebro län Länsstyrelsen har inget att erinra mot planen.	-
<p>02. Länsstyrelsen Västmanlands län</p> <p><b>Länsstyrelsens uppdrag och beredning</b> Länsstyrelsen ska under samrådet särskilt ta tillvara och samordna statens intressen enligt 4 kap. 5 § PBL och därvid:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Verka för att riksintressena enligt 3 kap. och 4 kap. miljöbalken (MB) tillgodoses, att miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. följs, och att redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen är förenlig med 7 kap. 18§ första stycket miljöbalken.</li> <li>2. Ge råd om sådana miljö- och riskfaktorer som bör beaktas vid beslut om användningen av mark och vattenområden.</li> <li>3. Verka för att frågor som rör mark- och vattenanvändning i en eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt.</li> <li>4. Ge råd i fråga om allmänna intressen enligt 2 kap. PBL.</li> </ol> <p>Yttrandet är disponerat enligt ovanstående struktur där yttrandets första delar berör Länsstyrelsen särskilda bevakningsområden mot riksintressen, miljö kvalitetsnormer, landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS), råd om miljö- och riskfaktorer och övergår sedan till att ge råd i fråga om allmänna intressen inom olika sakområden.</p> <p>Förslaget har ställts på samråd under perioden 4 oktober till 26 november 2010. Ärendet har avhandlats på Länsstyrelsens plansamråd den 14 och 20 oktober 2010. Berörda sakområden inom Länsstyrelsen har beretts tillfälle att lämna synpunkter på planförslaget som underlag för detta yttrande. Länsstyrelsen har remitterat ärendet till statliga myndigheter; kopior av yttranden och synpunkter bifogas.</p> <p><b>Regionalt underlagsmaterial</b> Länsstyrelsen har uppdraget enligt 6 kap. 20 § MB att hålla regionalt underlagsmaterial (RUM) tillgängligt. Bestämmelserna för anspråk i RUM</p>	

återfinns i MB kap. 3 och 4 samt i Förordningen om hushållning med mark- och vattenområden m.m. (1998:896; ref. Hufo). Bestämmelserna omfattar viktiga bevarande- och exploateringsfrågor som rör exempelvis natur- och kulturmiljöer, industrilokaliseringar, vägar och järnvägar, större turistområden, hantering av vissa vattenkraftsfrågor och annat material relaterat till hushållning av mark- och vattenområden. Underlagsmaterialet tillhandahålls på Länsstyrelsens externa webbsida <http://www.lansstyrelsen.se/vastmanland/amnen/Samhallsplanering/Regionalt+underlagsmaterial/RUM-katalogen/index.htm>

### **Sammanfattning**

Länsstyrelsen ser positivt på att Köping kommun arbetar med att ta fram en ny kommuntäckande översiktsplan. Planförslaget är väl utarbetat med en tydlig struktur där både kommunala mål och ställningstaganden för olika ämnesområden lyfts fram. Planen belyser vilka riksintressen som finns i kommunen, Länsstyrelsen efterfrågar här tydligare ställningstaganden om hur riksintressena ska tillgodoses. Kommunen har även föreslagit en generell avgränsning av riksintresset Mälaren med öar och strandområden, Länsstyrelsen vill hänvisa till riksintressets avgränsning enligt RUM-katalogen.

Länsstyrelsen anser att kommunen tydligare kan belysa förutsättningarna inom flera områden. Miljökvalitetsnormerna för vatten och hur god ekologisk status skall uppnås i de kommunala vattendragen behöver belysas närmare. Förorenade områden och deponier behöver pekas ut. Inom området naturvård bör förslaget kompletteras med bland annat strandskyddsbestämmelser och värdefulla områden i det länsövergripande naturvårdsprogrammet och områden med högt värde inom våtmarkinventeringen. Inom kulturmiljövården är det viktigt att beakta förutsättningarna vad gäller områden för odlingslandskapets bevarande så att underlaget inte blir missvisande och att redovisa de regionala intresseområdena för kulturmiljö enligt kulturminnesvårdsprogrammet. Länsstyrelsen anser även att kommunen bör reflektera mer över planens påverkan på miljö kvalitetsmålen och de transportpolitiska målen.

### **Riksintressen**

Länsstyrelsen anser att de nuvarande skrivningarna i kapitlet om riksintressen är allmänt hållna och svåra att följa upp. Skrivningarna kan med fördel bli tydligare och kommunens arbete för att tillgodose värdena för respektive riksintresse måste utvecklas ytterligare.

*Kommunen har utökat och utvecklat texten om riksintressen. Se kapitel Riksintresse.*

*Riksintresset Mälaren med öar och strandnära områden*

I samrådsförslaget har avgränsningen för riksintresset för Mälaren med öar och strandområden enligt 4 kap. 2 § MB av kommunen föreslagits justeras till att gälla strandområdet i enlighet med det utökade strandskyddet, d.v.s. 300 meter. Länsstyrelsen anser att någon sådan justering inte är motiverad. Generella justeringar av riksintressets gränser bör ej göras. En justering av riksintressets gränser bör grundas i en motivering/utredning utifrån vilka värden som finns inom platsen samt intentioner för framtiden.

*Riksintresse för Yrkesfiske*

Länsstyrelsen är positiv till kommunens avsikt att värna riksintresset och att muddring, grävning och fyllning ska ske med stort hänsynstagande till fisket. Det är viktigt att beakta fisket vid en eventuell muddring av farleder i Mälaren.

*Riksintresse kommunikationer*

Riksintresse för sjöfart behöver illustreras i enlighet med beslutet från 2001. I övrigt hänvisas Länsstyrelsen till Sjöfartsverkets yttrande över förslaget till översiktsplan.

Till de illustrerade riksintressena finns anslutningsvägen från E18 i väster mot hamnen. (Riksintresse för väg som sammanbinder två riksintressen). Kartan bör för ökad läsbarhet få en tydligare färgmarkering.

Det sydliga reservatet för kurvuträkning av järnvägen mellan Köping och Kungsör bör liksom det mellan Munktorp och Köping kvarstå i nya översiktsplanen.

Länsstyrelsen vill erinra om att någon ny infart från E18 till Köpings tätort inte finns med i någon statlig plan för perioden 2010-2021.

Planförslaget redovisar ett verksamhetsområde norr om E18, vid trafikplats Strö. Länsstyrelsen ser i likhet med Trafikverket, ur kommunikationssynpunkt, en fördel i att all

*Gränsen för riksintresse Mälaren med öar och strandområden har ändrats till den gräns som redovisas i ÖP-90. Naturvårdsverket har meddelat att en nationell översyn av riksintresseområdena enl. 4 kap 2 § miljöbalken sannolikt kommer att initieras under 2011. Kapitel "Planerade tillägg och planeringsunderlag" har kompletterats med att en utredning om riksintresset kommer att göras. Området är även utpekade som ett utredningsområde i kapitel Områdesvisa beskrivningar.*

*Efter samrådet har Trafikverket och Länsstyrelsen förtydligat att kurvuträkningen av Mälärbanan är riksintresse för järnväg, då det innebär en utveckling av befintlig infrastruktur. Utställningshandlingen har därmed kompletterats med att även redovisa reservatet söder om Köping mot Kungsör. Planen har dessutom kompletterats med att ange behov av en framtida dubbelspårutbyggnad på hela sträckan genom Köpings kommun. Reservatet för Infart Öster ligger kvar i utställningsförslaget. Kommunen anser att Infart Öster är av strategisk betydelse för utvecklingen av Köping. Infarten är också av betydelse för att slippa den omledningstrafik som uppstår på Ringvägen då E18 är avstängd på grund av olyckor eller liknande.*

*Kartan över riksintressen har ändrats till utställningsförslaget. Utställningshandlingen har även kompletterats med en detaljerad karta över hamnområdet.*

*Kommunen anser att verksamhetsområdet Strö (B:8) har ett strategiskt bra läge ur handels- och*

<p>utbyggnad sker söder om motorvägen.</p>	<p><i>näringslivssynpunkt. Rekommendationer har tillkommit för området som anger att vattenskyddsområdet särskilt måste beaktas vid en eventuell detaljplaneläggning av området och att skyddsåtgärder eventuellt kan bli aktuella för att skydda grundvattentillgångarna.</i></p>
<p><i>Ekologisk status</i> Länsstyrelsen saknar en bedömning av påverkan på den ekologiska statusen. Påverkan bedöms varken i avsnittet Ekologisk konsekvenser eller miljökonsekvensbeskrivningen till översiktsplanen.</p>	<p><i>Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats något avseende den ekologiska statusen.</i></p>
<p>Avsnittet <i>Tätorten Köping</i> (s 57) tar upp att Köpingsån har måttlig ekologisk status. Länsstyrelsen anser att det vore positivt om även Kölstaåns och Valstaåns nedre lopp också omnämns, eftersom de två rinner samman i Köpingsån. Även Köpingsvikens ekologiska status bör nämnas. Att de tre vattenförekomsterna i dagsläget inte uppnår god ekologisk status har delvis sin orsak i de fyra vandringshinder som finns i vattendragen och som bör åtgärdas. Under 2009 utfördes en utredning med konstruktiva förslag till åtgärder, denna rapport och eventuella åtgärder kan belysas i översiktsplanen.</p>	<p><i>Utställningshandlingen har kompletterats och kartan för vattenplanering har gjorts om.</i></p>
<p>Under punkten <i>Landsbygdsutveckling i strandnära lägen</i> (s 39-40) anges att bl a området väster om Lundbysjön ska utredas framöver. Länsstyrelsen vill redan nu kommentera att den kommande utredningen bör ta hänsyn till miljö kvalitetsnormerna för vatten för Lundbysjön och de vattendrag som ligger nedströms sjön.</p>	<p><i>Hänsyn kommer att tas i det fortsatta utredningsarbetet.</i></p>
<p><i>God ekologisk potential</i> Inom arbetet med att genomföra EU:s vattendirektiv har större hamnar klassificerats som s.k. kraftigt modifierade vatten och därmed fått miljö kvalitetsnormen God ekologisk potential. Kommunen är delansvarig för att vidta åtgärder för att normen inte ska överskridas. Här finns sannolikt en motsättning mellan målet ”utökad hamnverksamhet” och miljö kvalitetsnormen, detta bör beskrivas i MKB.</p>	<p><i>Detta kommer att hanteras i prövningen av hamnens verksamhet om större fartyg blir aktuellt.</i></p>
<p><b>Miljö kvalitetsnormer</b> Det är positivt att kommunen på olika sätt har beaktat miljö kvalitetsnormer för vatten, buller och luft. <i>Vatten</i> Samrådsförslaget tar upp vattenstatus i flera olika delar. Länsstyrelsen anser att avsnittet om vattenplaneringen i sin helhet är bra. Det är positivt att EU:s ramdirektiv för vatten tas upp, liksom dess konsekvenser i form av t. ex. ekologisk status och miljö kvalitetsnormer.</p>	<p><i>Texten i utställningshandlingen har kompletterats. I planeringsunderlaget redovisas vattenstatusen för vattenförekomsterna i Köpings kommun.</i></p>



<p>I kommunens viljeinriktning anges att ”kommunala åtgärder krävs för att nå god vattenstatus” (s 30). Länsstyrelsen anser att även miljögifter borde tas upp i detta sammanhang (framför allt ett problem i Köpingsviken) och fysisk påverkan i form av t. ex. vandringshinder för fisk tas upp för att få en mera fullständig beskrivning av vattnets status.</p>	
<p><b>Landsbygdsutveckling i strandnära läge</b>  I och med ändringarna av strandskyddsbestämmelserna den 1 juli 2009 innebär bland annat att översiktsplanen ska redovisa områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS). Vilka kriterier som gäller för utpekanden av dessa områden framgår av publikationen, Strandskydd – en vägledning för planering och prövning (Naturvårdsverket, Handbok 2009:4) samt proposition 2008/09:119. Sådan redovisning kan göras som ett tillägg till översiktsplanen och är viktigt eftersom det får betydelse som vägledning vid prövning av dispenser och upphävanden av strandskyddet. Vid utpekanden av sådana LIS-områden vid vattendrag och sjöar, exempelvis Mälaren, som berör flera kommuner är det angeläget att kommunen samråder med angränsande kommuner. Betydelsen av sådan samverkan framhålls av vägledning och proposition. Länsstyrelsen har uppfattat att Köpings kommun har för avsikt att göra ett sådant tillägg.</p>	<p><i>Kommunen har för avsikt att göra ett tillägg om LIS efter antagandet av denna plan. Förslagen om LIS-områden kommer att samrådas med berörda kommuner.</i></p>
<p><b>Miljö- och riskfaktorer</b>  <i>Föroreningsskadade områden och nedlagda deponier</i>  Länsstyrelsen anser att det genomgående i texten (både i planbeskrivningen och mkb) saknas ett tydligt utpekande av kända föroreningsskadade områden och nedlagda deponier i kommunen. Kartunderlaget behöver ses över, uppdateras och en hänvisning görs till plats för aktuell kartinformation. Planen bör också kompletteras med ett resonemang kring hur de förorenade områdena eventuellt begränsar ny och ändrad markanvändningen och eventuell förtätning av dessa områden. Vidare bör det också föras ett resonemang kring vilka risker och eventuella konsekvenser markanvändningen i dessa områden kan medföra. Data för identifierade och inventerade föroreningsskadade områden finns att ladda hem genom RUM-katalogen samt genom Länsstyrelsernas distributionswebb.  <a href="http://www.lansstyrelsen.se/vastmanland/amnen/Miljo/Förorenade+områden/kartorFO.htm">http://www.lansstyrelsen.se/vastmanland/amnen/Miljo/Förorenade+områden/kartorFO.htm</a>.</p>	<p><i>Kartan har ändrats till utställningsförslaget. Planerade bostads- och verksamhetsområden kompletteras med uppgift om förorenad mark finns i området.</i></p>
<p>I sista stycket om miljöfarlig verksamhet (sida 53) omnämns föroreningsskadade områden. Där står också att ”vattenföroreningar beskrivs i kapitlet Vattenplanering”. Länsstyrelsen anser att kopplingen mellan föroreningsskadade områden och vatten är otydlig och med fördel kan beskrivas mer.</p>	<p><i>I översiktsplanen finns ett ställningstagande om att områden med förorenad mark där stabiliteten är otillräcklig behöver åtgärdas för att förhindra spridning av föroreningar till vatten. Utställningshandlingen har kompletterats dels med text och dels med en hänvisning till</i></p>

	<i>planeringsunderlaget där mer finns att läsa om vattenföroreningar.</i>
<p><i>Buller</i> Länsstyrelsen anser att en mer omfattande miljökonsekvensbeskrivning behövs för att bedöma konsekvenserna av buller i planen. Det är önskvärt att kommunen i arbetet med översiktsplanen gör en sådan sammanställning av utförda bullermätningar som beskrivs i avsnitt 9 i miljökonsekvensbeskrivningen.</p>	<i>Sammanställning av gjorda bullermätningar finns i planeringsunderlaget, se avsnitt Buller i kapitel Miljö- och riskfaktorer. Utställningshandlingen har kompletterats med en bedömning av bullerstörningar i planerade bostads- och verksamhetsområden.</i>
<p><i>Farligt gods</i> I miljökonsekvensbeskrivningen framgår att olyckor med farligt gods bedöms kunna ge betydande konsekvenser för människors hälsa och miljön. Länsstyrelsen vill understryka vikten av ett fortsatt utrednings- och planeringsarbete med farligt godstrafiken i Köpings kommun, så att risken för olyckor och eventuella konsekvenser för människors hälsa och miljön blir så liten som möjligt.</p>	<i>Kommunen arbetar kontinuerligt med frågan och anser att det är viktigt att omledningstrafiken på Ringvägen försvinner bl.a. för att minska konsekvensen av en olycka med farligt gods.</i>
<p><b>Övergripande synpunkter</b> <i>Planens detaljeringsgrad</i> Varje kommun ska ha en aktuell översiktsplan. Länsstyrelsen ser därför positivt på att Köping håller på att ta fram en ny kommuntäckande översiktsplan. Hur länge en plan förblir aktuell beror på såväl om intentionerna förändras inom kommunen och på vilka förändringar som sker i omvärlden. Planens detaljeringsgrad och omfattning har stor inverkan på hur länge den kan anses utgöra ett aktuellt underlag. Samrådsförslaget tar i flera avseende upp detaljerad bakgrundsinformation som t.ex. exakt antal skolor, bäddar på hotell, platser på äldreboenden etc. Och gör tydliga ställningstaganden till nu gällande lagstiftning t.ex. avseende bygglovsprövning enligt nedan.</p>	<i>Till utställningshandlingen finns en bilaga med planeringsunderlag där fakta finns. Kapitel Riktlinjer för bygglovprövning hänvisar till planeringsunderlaget.</i>
<p><i>Konsekvensbeskrivning</i> Detta avsnitt är enligt Länsstyrelsen något allmängiltig och tunt i sina beskrivningar. T.ex. så kan med fördel konflikt mellan målen för friluftsliv, naturvård, bevarandeområden och sjönära boende beskrivas tydligare i detta avsnitt. Det finns i de flesta fall viljeinriktningar, mål och ställningstaganden för respektive område, men det saknas resonemang kring prioriteringar, metoder och tillvägagångssätt för att gör avvägningar mellan de olika intressena.</p>	<i>Synpunkten noteras.</i>
<p><i>Eventuellt framtida tillväxtområden österut av Köpings tätort</i> I planhandlingen redovisas Köping tätorts tillväxtriktning som en generell pil österut i det fall att tätorten skulle växa mer än beräknat (s 40-41). Utvecklingen blir i detta perspektiv</p>	<i>Utställningshandlingen har kompletterats med en tydligare skrivning och avgränsning av utbyggnadsriktning österut och att fortsatt planering</i>

<p>otydlig. Länsstyrelsen anser att om en sådan utveckling blir aktuell bör förutsättningarna utredas vidare inom ramen för en fördjupad översiktsplan eller motsvarande.</p>	<p><i>av området ska göras inom ramen för en fördjupad översiktsplan.</i></p>
<p><b>Naturvård</b>  <i>Naturvård och Friluftsliv</i>  Länsstyrelsen finner att kommunens viljeinriktning, mål och ställningstaganden för naturvård är åskådliggjorda och tydliga. Det är positivt att kommunen har identifierat kommunintressanta naturområden som bör skyddas och bevaras.  Översiktsplanens avsnitt om natur bör kompletteras med underlag och i förekommande fall mål, viljeinriktning och ställningstaganden för:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Strandskydd</li> <li>- Områden med höga värden enligt naturvårdsprogrammet för länet</li> <li>- Områden med högt värde inom våtmarksinventeringen</li> <li>- Områden som av Skogsstyrelsen är utpekade som nyckelbiotoper och naturvårdsobjekt</li> <li>- De värden som redovisas i det Länsvisa programmet för bevarandet av odlingslandskapet</li> <li>- Förekomster av hotade arter inom kommunen</li> </ul>	<p><i>Ställningstagandet för Naturvård har ändrats, se kapitel Naturvård.</i></p>
<p>Länsstyrelsen anser att det är positivt att kommunen har identifierat skogsområden som är av betydelse för friluftslivet, i översiktsplanen kallat "skog med socialt värde".  Länsstyrelsen vill dock påpeka att friluftslivet inte är per definition knutet till skogsområden. Friluftsliv definieras ofta som, "vistelse utomhus i natur- eller kulturlandskapet för välbefinnande och naturupplevelser utan krav på tävling", det är därför av betydelse att även kulturlandskapets värden för friluftslivet redovisas i översiktsplanen.  Det är enligt Länsstyrelsen mening framförallt viktigt att beskriva hur turismens och det rörliga friluftslivets förutsättningar bedöms gentemot exploateringsföretag eller andra ingrepp inom riksintresset Mälaren med öar och strandområden.</p>	<p><i>I planeringsunderlaget beskrivs de värden som finns i skogar med sociala värden.</i></p> <p><i>En utredning ska göras om riksintresse Mälaren med öar och strandområden, se svar ovan.</i></p>
<p><i>Naturreservat och Natura 2000</i>  Det är enligt Länsstyrelsens mening viktigt att de områden som är utpekade som naturreservat och Natura 2000 beskrivs ytterligare framförallt med avseende på vilka föreskrifter som gäller för dessa områden. Det är av vikt att det finns beskrivningar av naturreservaten och Natura 2000-områdena och de natur-, kultur- och friluftsvärden som finns där och att de vägs in i den kommunala planeringen.</p>	<p><i>I planeringsunderlaget finns information om naturreservaten och Natura 2000.</i>  <i>Utställningshandlingen har kompletterats med information om vilka andra intressen som berörs av förslagen till nya bostads- och verksamhetsområden.</i></p>
<p><i>Strandskydd</i>  Länsstyrelsen kan konstatera att översiktsplanens utredningsområden för bebyggelse och</p>	<p><i>Förslagen till utredningsområden för ny bebyggelse kommer att hanteras inom tillägget om LIS.</i></p>

<p>omvandlingsområden i stor omfattning berör strandskydd. Detta samband skulle med fördel kunna belysas ytterligare.</p>	
<p><b>Kulturmiljövård</b> De regionala intresseområdena för kulturmiljö som utpekats i gällande kulturminnesvårdsprogram saknas i planförslaget. Det är därför inte möjligt för Länsstyrelsen att ur kulturmiljösynpunkt yttra sig över enskilda utvecklingsområden i relation till dessa. I det kommande berörs därför endast den generella framställningen av kulturmiljöfrågorna vilket bör beaktas inför kommande planarbete.</p> <p><i>Kulturmiljö</i> Samrådshandlingen berör kulturmiljövärden på flera ställen, till exempel under avsnittet Naturvård där kulturlandskapet Kungs Barkarö lyfts fram. Det samma gäller planer för Romboleden, Norsa Hagar, Ekbacken m fl. Det är positivt att kulturmiljövärdena är integrerade i planens olika delar men, leder samtidigt till en splittrad framställning av kommunens kulturmiljöer. Trots risk för upprepningar skulle framställningen ändå vinna på att under rubriken Kulturmiljö samla förutsättningar, planering och mål i dessa frågor.</p> <p><i>Kulturmiljön i kommunens mål</i> Under rubriken Kulturmiljö är det positivt att se att kommunens mål innebär ett ställningstagande för kulturlandskapet i dess fulla mening. Så väl strukturer i vägnät, bebyggelse och odlingslandskap som enstaka kulturlämningar som byggnader och fornminnen lyfts fram som resurs för att stärka kommunens identitet och attraktionskraft. En reflektion Länsstyrelsen gör är att kulturmiljövärden kan lyftas fram i kommunens övergripande mål (sida 6-7) liksom de mål som finns för att värna viktiga miljö- och naturvärden.</p>	<p><i>Synpunkten tas med i det fortsatta arbetet med översynen av de kommunala målen som kommer att påbörjas under året.</i></p>
<p><i>Områden för odlingslandskapets bevarande</i> I planförslagets kartbilagor redovisas ett antal områden markerade med K, Kulturmiljövärde 1 enligt Kulturminnesvårdsprogram. Av texten under avsnittet 05. Kulturmiljö framgår dock att de områden som redovisas i kartmaterialet är ett urval av områden utpekade i Program för bevarande av natur- och kulturvärden i odlingslandskapet (1991), inte så som anges i kartmaterialet, kommunens Kulturminnesvårdsprogram. K-områdena blir därmed en otydlig blandning mellan två olika planeringsunderlag. Geografiskt överlappar dessa områden delvis varandra men, motiveras av olika värde- och urvalsgrunder.</p>	<p><i>Kartan till kapitel kulturmiljö har ändrats.</i></p>

<p>Bevarandeprogrammets syfte var att dokumentera de <i>kombinerade</i> natur- och kulturvärden som finns i odlingslandskapet för att detta skulle kunna utgöra underlag för bland annat fysisk planering. Att ensidigt lyfta fram områden med högsta kulturmiljövärde utan att se till det sammanfattande värdeomdöme som görs för området av samtliga värden är inte rättvisande i förhållande till planeringsunderlagets intention. Översiktsplanens redovisning blir missvisande då den undantar flera områden utpekade för odlingslandskapets bevarande. Det kan felaktigt tolkas som att värden i kulturlandskapet helt saknas i dessa områden.</p> <p><i>Kulturminnesvårdprogram och områden av regionalt intresse för kulturmiljövården</i> Kulturminnesvårdsprogram (KMV), för Köping kommun antogs 1987. I den pekas regionala intresseområden för kulturmiljön ut. Dessa redovisas inte i planförslaget. Kommunen hänvisar till befintligt KMV-program som gällande till dess ett nytt har antagits. Samtliga utpekade områden av regionalt intresse för sin kulturmiljö bör redovisas tillsammans med annat befintligt planeringsunderlag i RUM. Länsstyrelsen vill påpeka att dessa områden saknar en sinsemellan värderande gradering.</p>	
<p>Miljökonsekvensbeskrivningen föreslår upprättande av ett nytt kulturmiljövårdprogram. Länsstyrelsen rekommenderar att så görs för skapa planeringsunderlag som ser till kulturmiljövärden i ett brett perspektiv. Ambitionen för ett nytt KMV-program framgår dock inte av övrig text i ÖP. En reflektion om hur ett nytt KMV-program kan integreras med den nya ÖP:n bör i så fall finnas med.</p>	<p><i>Kommunen är positiv till att diskutera samverkan i framtagande av nya underlag.</i></p>
<p><i>Bebyggelseinventeringar</i> I sammanställningen över planerade tillägg och inventeringar framgår att en bebyggelseinventering planeras (bör redovisas under inventeringar inte planeringsunderlag). Det är mycket positivt då befintliga kunskapsunderlag är gamla. Vid nya bebyggelseinventeringar bör även senare tiders bebyggelse ingå. T.ex. modernismens byggnader och 1900-talets fritidshusbebyggelse som kan ha höga kulturmiljövärden och tillhör det unga kulturarv som ofta är lite dokumenterat och beskrivet.</p>	<p><i>Synpunkten noteras.</i></p>
<p><b>Kommunikationer</b> <i>De transportpolitiska målen</i> Utredningsområden för nya bostäder/omvandlingsområden på landsbygd där transportbehovet är utpräglat stort och förutsättningar för en god trafikslagsövergripande trafikförsörjning samtidigt saknas är problematiska därför att en sådan utveckling motverkar uppfyllelsen av De transportpolitiska målen. Ett utvecklat resonemang kring målkonflikten mellan å ena sidan minskat transportbehov och å den andra ett utökat</p>	<p><i>I planeringsunderlaget redovisas de transportpolitiska målen. Planen har kompletterats med ytterligare ställningstagande om kollektivtrafik. Inom utredningsområdet som föreslås mellan Köping och Kolsva finns befintlig kollektivtrafik. Utställningshandlingen har kompletterats med information om det.</i></p>

landsbygdsboende vore mot bakgrund av detta mycket värdefullt. Om kommunen avser att förlägga landsbygdsboende i anslutning till befintliga eller planerade kollektivtrafikstråk bör detta beskrivas så att läsaren kan bilda sig en uppfattning om förutsättningarna för att tillgodose behoven av såväl arbets-, som handels och fritidstransporter.

Avsnittet om kollektivtrafik kunde som exempel fungera som utgångspunkt för ett utvecklat resonemang om kommunutbyggnadens förutsättningar att svara mot de transportpolitiska målen generellt. I det sammanhanget kunde även tydliggöras hur kommunen kan främja användningen av järnvägstrafiken genom arbete med infartsparkering, parkeringsavgiftssystem etc. liksom övrig kollektivtrafik, gång- och cykelmöjligheter.

Kommunens arbete med de transportpolitiska målen vinner sammanfattningsvis på att illustreras med både problematiserande resonemang och högre grad av konkretiseringar.

<p><b>Nationella och regionala miljö kvalitetsmål</b></p> <p>Länsstyrelsen anser att kommunen bör ta ställning till om det finns fler relevanta miljö kvalitetsmål som bör beskrivas och kommenteras i miljökonsekvensbeskrivningen. I samrådsförslaget av miljökonsekvensbeskrivningen har endast fyra mål pekats ut och kommenterats.</p> <p>Länsstyrelsen anser att exempelvis miljö kvalitetsmålen Giftfri miljö bör kommenteras och att planen till viss del kan motverka att målet uppfylls. Det bör framgå i planen vad kommunen kan göra för att bidra till att uppnå målet. Även miljö kvalitetsmålet Levande sjöar bör beskrivas såväl i planhandlingen som i miljökonsekvensbeskrivningen. Ett annat exempel är miljö målet Grundvatten av god kvalitet som bör gynnas av att grundvatten skyddas genom nya vattenskyddsområden.</p>	<p><i>Alla miljö kvalitetsmålen är bedömda i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen. De fyra mål som är framlyfta är de som anses vara de som påverkas mest negativt. Den positiva påverkan för vissa miljö kvalitetsmål, exempelvis grundvatten av god kvalitet, har inte beskrivits i 7 kapitlet av MBK:n. I 6 kapitlet däremot finns fler miljökonsekvenser beskrivna, men utan direkt koppling till miljö kvalitetsmålen.</i></p>
<p><b>Riktlinjer för bygglovsprövning</b></p> <p>Med hänsyn till att översiktsplanen gäller i minst fyra år och att ny plan- och bygglag med tillhörande förordningar inte är helt färdiga anser Länsstyrelsen att delar av avsnittet ”Riktlinjer för bygglovsprövning” är olämpliga att ha i översiktsplanen. Avsnittet skulle fungera bättre som ett kommunalt praxisdokument för handläggare av bygglov och bygganmälan. I ett sådant dokument kan redigeringar lättare göras när nya lagar och förordningar införs.</p> <p>Till exempel framgår av samrådsförslaget att mindre tillbyggnader utanför detaljplan och samlad bebyggelse är undantagna från kravet på bygglov. Med införandet av en ny plan- och bygglag med tillhörande plan och byggförordning kan ett anmälningsskrav för sådan bebyggelse införas. Boverket har lagt på förslag att anmälningsskyldighet bör införas för åtgärder som rör ekonomibyggnader: ”Anmälningsskyldighet bör gälla nybyggnad, ombyggnad eller annan väsentlig ändring av en ekonomibyggnad på lantbruk, skogsbruk eller jämförlig näring inom områden som inte omfattas av detaljplan, om byggnaden är större än 15 kvadratmeter” då införs krav på anmälningsskyldighet för vissa ekonomibyggnader och översiktsplanen kan missleda allmänheten i detta avseende.</p> <p>I avsnittet ”mindre avvikelser” beskriver kommunen sin praxis och definierar begreppet mindre avvikelser. Vid bygglovsprövning ska en samlad bedömning av fastigheten göras vid prövning av mindre avvikelser. Som exempel om huvudbyggnaden är större än tillåten byggrätt och nytt garage prövas med en avvikelse ska dessa avvikelser tillsammans kunna bedömas som en mindre avvikelse för att bygglov ska kunna ges. Detta framgår inte av samrådsförslaget. Om en fastighet har planstridigt utgångsläge kan praxis inte tillämpas. Det framgår inte av texten att vissa bygglovsbefriade åtgärder kan vara anmälningsskyldiga</p>	<p><i>I utställningsförslaget hänvisar Kapitel Riktlinjer för bygglovsprövning till planeringsunderlaget där ändringar lättare kan göras. Riktlinjerna kommer att ses över med anledning av ny PBL.</i></p>

<p>och att även de bygglovsbefriade åtgärderna ska uppfylla de tekniska egenskapskraven samt att bygglovsbefriade åtgärder kan kräva tillstånd eller dispens enligt annan lagstiftning. Om riktlinjer för bygglovsprövning och bygglovsfria till/om/nybyggnader plus plank och mur preciseras bör det även framgå att sådana bygglovsfria objekt som placeras inom den byggnadsfria zonen på 12 m från vägområdet längs allmänna vägar (resp. 50 och 30 meter vid utökad byggnadsfritt avstånd) kräver tillstånd från Länsstyrelsen enligt 47 § väglagen.</p>	
<p><b>Övrigt</b>  <i>Planerade tillägg, planeringsunderlag och inventeringar</i>          Detta avsnitt bör kompletteras med målsättningar för när de planerade tilläggen, underlagen och inventeringarna ska vara klara. Länsstyrelsen vill informera att det för ett flertal av de planerade tillägg, planeringsunderlag och inventeringar finns möjlighet att få hjälp med finansieringen via medel i form av t.ex. statsbidrag från lokala naturvårdssatsningen, LONA.</p>	<p><i>Det finns inte förutsättningar att redovisa sådana målsättningar i dagsläget. Respektive förvaltning tar med behoven av planeringsunderlag och inventeringar till sin verksamhetsplan.</i></p>
<p><b>Miljökonsekvensbeskrivningen</b>          Länsstyrelsen anser att det i miljökonsekvensbeskrivningen tydligare kan framgå hur urvalet av miljöaspekter har gått till och att motiven till urvalet framgår. Det bör också om möjligt i ett översiktligt perspektiv framgå vilka aspekter som anses vara mindre betydande och varför de är mindre betydande.</p>	<p><i>Framgår av tabell på sid 12 i miljökonsekvensbeskrivningen.</i></p>
<p><b>03. Fiskeriverket</b>          Köpings kommun har belyst riksintresset för yrkesfiske på ett tydligt sätt och även identifierat hur man ska minska risken att negativ påverkan på riksintresset uppstår. Fiskeriverket har inga erinringar mot Köping kommuns förslag till översiktplan.</p>	<p>-</p>
<p><b>04. Statens geotekniska institut - SGI</b>          I samrådshandlingen redogörs kort att det inom kommunen finns områden där ras och skred kan inträffa, och att riskzonerna finns längs vattendrag; Köpingsån, Kölsta- och Valstaån, längs Inre Hamnen – Mälaren och Hedströmmen. Enligt handlingen har också mindre skred inträffat på flera ställen och vissa områden har åtgärdats. Erosion pågår främst i de strömmande vattendragen. SGI ser positivt på att stabilitetsfrågorna är framlyfta men saknar beskrivning av de geotekniska förutsättningarna och riskzonernas eventuella påverkan på utbyggnadsområden. På karta 12, Miljö- och riskfaktorer, anges skredriskområden 1983. SGI anser att det är av stor vikt att korrigering av områden med förutsättningar för skred uppdateras. Detta för att klargöra om geotekniska säkerhetsrisker finns inom planerade utbyggnadsområden. Utgående från stycke 2 i kapitlet ”Ras, skred och erosion” (sid50) vill SGI poängtera att erosion är endast en av de faktorer som kan påverka stabiliteten, exempel</p>	<p><i>Kommunen tar hänsyn till synpunkter och information i fortsatt planarbete.</i></p> <p><i>Kommunen har tagit initiativ till en ny skredkartering för Köping och Kolsva. SGI ska redovisa resultatet under 2011.</i></p>



<p>på andra är markbelastningar, grundvattenförändringar och byggnation.</p> <p>SGI vill påpeka att i samband med detaljplaneläggning ska de geotekniska säkerhetsfrågorna vara belysta, inte enbart där det sedan tidigare är känt eller befaras.</p> <p>SGI noterar att planen anger en lägsta nivå för bebyggelse och att denna nivå är framtagen utgående från förväntade klimatförändringar (Klimat- och sårbarhetsutredningens rekommendationer) med hänsyn till översvämning och efter en framtida höjning av vattenstånd. Köpings kommun är idag beroende av reglering i Mälaren samt Hedströmmen med hänsyn till översvämningssproblematik. Eventuella översvämningssåtgärder kan innebära negativ påverkan för stabilitetsförhållanden i områden med ogynnsamma geotekniska förhållanden vilket ska beaktas vid värdering och planering av nya utbyggnadsområden. Förorenade markområden där stabiliteten är låg kan också innebära ökade konsekvenser vid ett eventuellt skred.</p> <p>I översiktsplanen ska de geo- och bergtekniska förutsättningarna och dess konsekvenser vara belysta som underlag vid strategiska val av utbyggnadsområden, där stabilitetsfrågor och eventuellt även erosion kan vara avgörande för möjlig utbyggnad. SGI vill framhålla vikten av prövning av markens lämplighet för utbyggnadsområde utgående från ändamål och livslängd hos bebyggelse och anläggningar med hänsyn tagen till förväntade klimatförändringar.</p>	<p><i>När detaljplaner upprättas belyses alltid de geotekniska frågorna.</i></p> <p><i>När det gäller översvämningssproblematiken pågår för närvarande flera utredningar genom myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB). Ett nytt förslag till ombyggnad av Slussen i Stockholm presenterades under våren 2011. Den är viktig för att öka avtappningsmöjligheterna och förhindra översvämning av Mälaren. Ombyggnaden kan starta 2013 och vara klar 2020.</i></p> <p><i>En översvämningsskartering för Köpings tätort har genomförts av MSB under 2011. Skarteringen visar att om scenariot med det högsta beräknade flödet skulle inträffa kan det få svåra konsekvenser för befintlig bebyggelse i Köpings tätort. Fortsatta analyser behöver göras för att klargöra riskbilden.</i></p>
<p><b>05. SGU - Sveriges geologiska undersökning</b></p> <p>Översiktsplanen är i huvudsak väl skriven och överskådlig. I många avseenden har även geologiska aspekter på den övergripande planeringen beaktats och vägts in i bedömningarna. SGU noterar dock att berggrunden inte är fullständigt beskriven i förslaget. Användandet av geologisk information i planeringsarbetet är av vikt för en god resurshushållning och för undvikandet av miljörisker.</p> <p><i>SGUs information om Berg och Jord</i></p> <p>Jordartsinformation för Köpings kommun finns på en detaljerad nivå i form av digitala kartor anpassade för skala 1:50 000. Informationen kan beställas som GIS-skikt eller analogt (kartserie Ae) från SGUs kundtjänst. Kartor kan också laddas ner som bildfiler på SGUs digitala karttjänst på <a href="http://www.sgu.se/sgu/sv/produkter-tjanster/kart-tjanst_start.htm">http://www.sgu.se/sgu/sv/produkter-tjanster/kart-tjanst_start.htm</a>.</p>	<p><i>Planeringsunderlaget har kompletterats med informationen.</i></p>

<p><i>Näringsliv (Kapitel 4) Ämnen och mineral (s. 23 i planförslaget)</i> Det är bra att kommunen kommit till slutsatsen att materialbehovet för byggande och anläggning kan tillgodoses genom krossberg från bergtäkt istället för naturgrus. Av texten framgår även att täktverksamhet gör stora ingrepp i landskapet och kan vara störande. Ambitionen att tillgodose materialbehovet med krossberg och de nämnda negativa aspekterna på täktverksamhet står i konflikt till varandra. Därför bör kommunen planera för områden lämpliga för bergtäkt för att undvika just konflikter och negativa miljöeffekter. SGU anser att kommunens ställningstagande, om att nyetablering av torvtäkter endast bör ske på myrmarker med låga skyddsvärden, generellt sett är eftersträvansvärt. Kommunens ambition är att verka för ett minskat användande av torv som bränsle. Det bör dock påpekas att det finns fördelar med att använda torv vid eldning av biobränslen eftersom förbränningen av biobränslena då blir mer effektiv.</p>	<p><i>Ställningstagandet om torv har ändrats, se kapitel Ämnen och material i utställningshandlingen.</i></p>
<p>I anledning av texten om torvbrytning i översiktsplanen vill SGU framföra att i en enskild torvtäkt kan, av förklarliga skäl, inte nybildningen av torv överstiga uttaget av torv. I ett större perspektiv kan det däremot konstateras att nybildningen av torv i Sverige är större än det årliga svenska uttaget av energitorv. Det är enligt SGUs bedömning därför inte helt korrekt att jämföra torv med andra fossila bränslen vilket görs i översiktsplanen.</p>	<p><i>Texten har ändrats i utställningshandlingen.</i></p>
<p><i>Materialförsörjning</i> Det är, som nämns ovan, positivt att det inom kommunen i huvudsak används bergkross som ballastmaterial istället för naturgrus (s. 23). I översiktsplanen framgår dock inte om kommunen har någon materialförsörjningsplan. En materialförsörjningsplan är viktig för samhällets behov utifrån ett regionalt perspektiv och för samordning med närliggande kommuner. Det är även av vikt att kommunernas översiktsplaner innehåller geologisk underlagsinformation som är stödjande vid behandlandet av den framtida mark- och vattenanvändningen. Berggrundens lämplighet för användning som ballast liksom naturgrusförekomster bör redovisas och vägas in i den framtida markanvändningen. Översiktlig bild på bergkvalitetskartan Köping bifogas (bilaga 1). För tydligare kartunderlag hänvisas till SGUs kundtjänst.</p>	<p><i>Kommunen ser att det kan finnas behov av att ta fram en materialförsörjningsplan och anser att det är en regional fråga som borde samordnas av länsstyrelsen. Utställningshandlingen har kompletterats med ett ställningstagande om behov av en regional materialförsörjningsplan.</i></p>
<p><i>Naturvård (Kapitel 6)</i> Utifrån jordartskartan vill SGU komplettera den jordartsgeologiska beskrivningen i planförslagets Avsnitt 06. Naturvård, med följande kursiverade kompletteringar av den inledande texten:</p>	<p><i>Utställningshandlingen har ändrats enligt förslag.</i></p>

<p>Första stycket, första meningen: ”[...] ett flackt och mestadels uppodlat lerslättområde vid Mälaren, något [...]”.</p> <p>Första stycket, andra meningen: ”[...] skogsbevuxna, flacka bergs- och moränområden [...]”.</p>	
<p><u>Miljö och riskfaktorer (Kapitel 14)</u></p> <p><u>Ras skred och erosion (s. 50 i planförslaget och s. 11 i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB))</u></p> <p>SGUs jordartsinformation är fundamental som ett av flera indata till bedömningar av markstabilitet. Denna information ska sålunda beaktas vid definierandet av riskzoner, och om så inte skett bör klassningen av riskzoner ses över.</p> <p>Det är givetvis positivt att kommunen genomför mer detaljerad stabilitetskartering i tätorter och förstärkningar inom redan exploaterade riskzoner och områden där skred/ras redan inträffat.</p> <p>För att undvika framtida problem med markinstabilitet föreslår SGU att kommunen i möjligaste mån undviker nyexploatering på all mark inom riskzoner och att detta formuleras som ett ställningstagande på s. 50. Ett sådant ställningstagande skulle även bidra ytterligare till uppfyllande av målet ”God bebyggd miljö” som anges på s. 22 i MKB.</p>	<p><i>Hänsyn har tagits och tas till markstabiliteten, men möjligheter finns att genom åtgärder förebygga problemen. Detta kan även leda till att befintligt utsatta områden får ett bättre skydd än vad de har idag.</i></p>
<p><u>Farligt gods (s. 52 i planförslaget och s. 18 i MKB)</u></p> <p>Vid såväl akuta som mer långsamt pågående utsläpp av farliga ämnen är risken för förorening av grundvattnet till stor del beroende av hur genomsläppliga markens jordarter är. SGUs jordartsinformation kan med fördel användas för att klassificera denna genomsläpplighet och därmed även risken för förorening av grundvatten längs belastade vägsträckor. Denna klassificering kan användas av kommunens krishanteringsorganisation, men även av räddningstjänst, länsstyrelse etcetera.</p> <p><u>Radon (s. 50 i planförslaget)</u></p> <p>Radon behandlas kortfattat men föredömligt i översiktsplanen vad gäller allmän information om radon och speciellt i avsnittet Ställningstagande Radon (s 50).</p> <p>SGU ser mycket positivt på förslaget att en radonriskkarta bör tas fram som planeringsunderlag.</p> <p>En kartläggning av markradonförhållandena kan bidra till att korrekta åtgärder vidtas inför och under byggnationer. Vidare bör radioaktiviteten kontrolleras hos bergkross eller sprängsten från bland annat bergtäkter och som avses användas som fyllning under hus. Vid förhöjda halter bör inte materialet användas för detta ändamål. Detta är även viktigt att</p>	<p><i>Synpunkten noteras.</i></p>

<p>beakta vid planering av nya bergtäkter (Ämnen och Mineral s. 23 i planförslaget). SGUs flygradiometriska mätningar som visar uranhalten i den översta delen av markytan bifogas för Köpings kommun. SGU noterar även det finns ett undersökningstillstånd för uran inom området.</p> <p>SGU har i övrigt inget ytterligare att tillägga i anledning av den föreslagna översiktsplanen.</p>	
<p><b>06. Sjöfartsverket</b></p> <p><b>Inledning</b></p> <p>Sjöfartsverket har ansvar för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet i svenska farleder och farvatten. Sjöfartsverket arbetar dessutom för hög transportkvalitet, god miljö, regional utveckling och ett jämställt transportsystem.</p> <p>I Sjöfartsverkets uppdrag ingår att bevaka sjöfartens transportleder och hamnterminaler inklusive dess anslutningar till landbaserad infrastruktur.</p> <p><b>Synpunkter</b></p> <p>Sjöfartsverket har tagit del av rubricerad översiktsplan och framför följande:      Utvisade planer är ej så detaljerade eller konkreta som önskvärt är för att kunna avge ett reservationslöst yttrande om eventuell påverkan för sjöfarten. De planerade åtgärderna bör i senare samråd redovisas i en detaljerad sjökortsbild eller i shape-format för att relationen till sjöfartsstråk, farleder, kajer och sjösäkerhetsanordningar tydligt skall framgå.</p> <p>Samråd måste därför tas med Sjöfartsverket när planerna bearbetats ytterligare och konkretiserats.</p> <p>I planarbetet skall hänsyn tas så att planerade åtgärder ej inkräktar på sjöfarten eller försämrar sjöfartens framkomlighet, tillgänglighet eller säkerhet.</p>	<p><i>Synpunkterna noteras.</i></p>
<p>Hamnverksamhet genererar ofta störande buller. I samband med fartygs ankomster och avgångar genereras buller från fartygens huvudmotorer och från assisterande bogserbåtar samt vid eventuell isbrytning i hamnen. Även när fartyg ligger till kaj uppstår buller från lasthanteringsutrustning, fartygens hjälpmotorer, lastbilar och lastmaskiner. Hantering av gods i bulk genererar normalt besvärande damm. Sjöfartsverket framhåller därför att det kan uppstå en situation där bostäder i närheten till hamnområdet eller farleder påverkas av störningar från sjötrafiken eller hamnverksamheten. Det bör övervägas om anpassning av bostäderna som kommer att ligga mot hamnen och farleden bör utföras så att boendet inte kommer att störas av fartygstrafiken, vilket på sikt annars skulle kunna leda till klagomål och krav på inskränkningar för sjöfarten.</p>	<p><i>Beaktas genom ställningstagandet "Nya bostäder och verksamheter som kan störas av hamnens verksamheter kommer normalt inte att tillåtas".</i></p>

Hänsyn bör också tas till att skydda strandområdet mot påkänningar och svall från passerande sjötrafik. Brister i skyddet mot svall eller erosion skall inte kunna leda till krav på fartbegränsningar eller andra restriktioner för sjöfarten.

Sjöfartsverket förutsätter att följande planområde kommer att samrådats med verket när planerna bearbetats ytterligare och konkretiserats:

- Utveckling av Köpings hamn
- Eventuell utveckling av små- och fritidsbåtshamnar eller etablering av nya bryggor
- Vatten- och strandnära anläggningar samt bostads- och övriga bebyggelser
- Planer som innebär ändring av befintlig strand- eller kajlinje
- Eventuella muddringar eller tippningar.

I planarbete måste hänsyn tas till att eventuella byggnationer, anläggningar eller andra konstruktioner ej stör fartygens positioneringssystem eller radarövervakning i området samt att de ej stör eller hindrar sjöfartens fyrlys eller andra närbelägna sjösäkerhetsanordningar.

All belysning inom planområde som kan påverka sjöfarten bör anordnas så att den ej bländar sjöfarande eller påverkar funktionen på de ljuspunkter som är avsedda för säker navigation. Vid utformningen av vägar och parkeringsplatser skall hänsyn tas så att strålkastare på fordon ej kan blända passerande sjöfart.

I det fall sjömätningar utförs i området skall resultatet av dessa rapporteras till Sjöfartsverket, 601 78 Norrköping, för uppdatering av djupdatabas och sjökort.

När planerade vattenbelagda eller strandnära konstruktioner färdigställts skall dess koordinater geodetiskt bestämmas och rapporteras till [ntm.baltico@sjofartsverket.se](mailto:ntm.baltico@sjofartsverket.se) (Ufs-redaktionen) för införande i sjökort. Även andra förändringar av information som anges i sjökort, exempelvis strandlinje eller bottenpografi, skall positionsbestämmas eller sjömätas enligt sjömätningstandard SRS 44 och rapporteras.

#### *Planer för vindkraft*

Sjöfartsverket förutsätter att eventuella planer för vindkraftverk kommer att samrådats i ett senare skede. De planerade lokaliseringarna bör i kommande samrådsunderlag redovisas i en detaljerad sjökortsbild eller i shape-format för att relationen till sjöfartsstråk, farleder, kajer och sjösäkerhetsanordningar tydligt skall framgå. Kabelförbindelse med land bör redovisas med koordinater och samrådats när förläggningalternativen fastställts.

För mer information hänvisas till Sjöfartsverkets och Transportstyrelsens bifogade - *Vägledning vid projektering och riskanalys av vindkraftsetableringar utmed svenska kusten.*

På hemsidan <https://www.vindlov.se> finns information om tillståndsprocessen för vindkraftverk och vad en projektör bör tänka på vid havsbaserade och kustnära etableringar.

*Kommunen kommer att samråda med Sjöfartsverket i senare skeden vad gäller vindkraft och andra frågor som kan komma att påverka sjöfartens intressen.*

<p><b>Yttrande</b> Sjöfartsverket har utöver ovan anförda synpunkter intet övrigt att erinra mot den föreslagna översiktsplanen för Köpings kommun, utan återkommer med mer detaljerade synpunkter när planerna i senare skede konkretiserats. Sjöfartsverket förutsätter vidare att eventuella planer för vindkraft kommer att samrådas med verket i ett senare skede.</p>	
<p><b>07. Folkhälsoinstitutet</b> Översiktsplanen ger kommuner möjlighet att forma den långsiktiga, fysiska utvecklingen på ett hållbart sätt. Att leda och samordna utvecklingen för en god livsmiljö är en av kommunernas viktigaste uppgifter. Riksdagen har tagit beslut om ”Mål för folkhälsan” med elva målområden som är vägledande för den sociala dimensionen hållbar utveckling. Till respektive målområde har cirka 20 myndigheter tagit fram bestämningsfaktorer som är viktiga för hälsan och som även kan kopplas till miljömålen. Andra aspekter som alltid bör beaktas när det gäller hur beslut påverkar hälsa är grupper som barn och äldre, etnisk och socioekonomisk tillhörighet funktionsnedsättning och genusaspekter.</p> <p>Folkhälsoinstitutet ser gärna att kommunerna i samband med översyn av sina översiktsplaner och de miljökonsekvensbedömningar som kan bli aktuella även bedömer behov av att ta fram hälsokonsekvensbedömningar. Institutet ser gärna att kommunerna i planeringen skapar möjligheter för hållbara tillgängliga hälsofrämjande miljöer som närhet till grönområden, tillgång till cykelvägar och närservice som skolor, butiker med mera. Planeringen bör också ta hänsyn till klimatförändringar. Som exempel hänvisas till skriften Hälsokonsekvensbedömning i fysisk planering – Fördjupning av översiktsplan för området Fyrvalla – Remonthagen, Östersund som finns att hämta på <a href="http://www.fhi.se/Publikationer/Alla-publikationer/Halsokonsekvensbedomning-i-fysisk-planering/">http://www.fhi.se/Publikationer/Alla-publikationer/Halsokonsekvensbedomning-i-fysisk-planering/</a>.</p>	<p><i>Hälsoaspekten finns alltid med som en fråga bland andra i alla planer. Utrymme finns inte att till denna plan ta fram en särskild hälsokonsekvensbedömning.</i></p>
<p><b>08. Trafikverket Region Öst</b> <b>Inledning</b> <i>Trafikverkets roll i samhällplaneringen</i> Trafikverket ansvarar för den långsiktiga planeringen av transportsystemet för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart. I denna uppgift ingår att bevaka riksintressena för transportslagens anläggningar. Trafikverket ansvarar även för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar. Den operativa verksamheten kring hamnar och sjöfartens transportleder bevakas av</p>	

<p>Sjöfartsverket. Trafikverket har dock till uppgift att höra med Sjöfartsverket i de planärenden som rör utpekade influensområden för sjöfartens intressen. Se även sjöfartsverkets yttrande.</p> <p><i>Transportpolitiska mål</i></p> <p>De transportpolitiska målen är en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet, exempelvis hur myndigheterna ska prioritera bland olika önskemål och behov när de genomför sina uppdrag. Målen ska även vara ett stöd för regional och kommunal planering. Planförslaget kan med fördel kompletteras med en beskrivning av de transportpolitiska målen.</p> <p><i>Transportpolitikens övergripande mål</i> är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet (Mål för framtidens resor och transporter Prop. 2008/09:93). Det övergripande målet stöds av två huvudmål: <i>Funktionsmålet</i> berör resans eller transporternas tillgänglighet. <i>Hänsynsmålet</i> handlar om säkerhet, miljö och hälsa.</p>	<p><i>Till utställningshandlingen finns en bilaga med planeringsunderlag. I den finns de transportpolitiska målen redovisade. Planeringsunderlaget kommer att uppdateras kontinuerligt.</i></p>
<p><b>Kommunikationer</b></p> <p><i>Nationella och regionala infrastrukturplaner</i></p> <p>Planering, finansiering och tidsplan för genomförande av om- och nybyggnadsåtgärder på det statliga vägnätet och järnväg styrs av Nationell plan för transportsystemet 2010-2021 samt Länsplan för regional transportinfrastruktur för Västmanlands län 2010-2021. Länstransportplanen omfattar även statlig medfinansiering till kommunala åtgärder i form av cykelvägar samt trafiksäkerhets- och miljöåtgärder.</p> <p>I gällande länstransportplan finns ombyggnad av väg 250, Genomfart Köping, med för genomförande under 2012. Ombyggnad av väg 250 till mötesfri landsväg på delsträckorna Köping – Kungsör och Köping – Kolsva, ligger också i planen med genomförande 2014 respektive 2019-21.</p>	
<p><i>Väg- och järnvägsreservat</i></p> <p>I översiktsplanen redovisas ett vägreservat som medger en ny infart till Köping österifrån. Längs E18 finns också ett reservat som möjliggör ombyggnad till motorväg. En förstudie finns framtagen för det senare objektet. Förstudien hanterar inte någon ny trafikplats där en eventuell ny infart kan ansluta. Som nämnts ovan styrs Trafikverkets om- och nybyggnadsåtgärder av Nationell plan och av Länstransportplanen. Trafikverket noterar att det saknas stöd i gällande planer för finansiering av projekten.</p> <p>De föreslagna kurvrätningarna utmed Mäljarbanan saknar också stöd i investeringsplanerna. Trafikverket avser inte att påbörja någon planering för objekten inom överskådlig framtid.</p>	<p><i>Efter samrådet har Trafikverket och Länsstyrelsen förtydligat att kurvrätningen av Mäljarbanan är riksintresse för järnväg, då det innebär en utveckling av befintlig infrastruktur. Utställningshandlingen har därmed kompletterats med att redovisa även reservatet söder om Köping mot Kungsör. Planen har dessutom kompletterats med att ange behov av en framtida dubbelspårsutbyggnad på hela sträckan genom</i></p>

<p>Som planen framhåller kan det dock vara skäligt att på samma sätt pröva ny bebyggelse mot järnvägens intresse längs reservaten. Även om den västligaste kurvrätningen inte ligger kvar som ett reservat i detta planförslag, bör man ha en framtida dubbelspårsutbyggnad i åtanke vid lokalisering av nybyggnation i området.</p>	<p><i>Köpings kommun.</i></p>
<p><i>Gång- och cykelvägar</i>  Trafikverket noterar att mark reserverats för flera nya gång- och cykelvägar inom kommunen. I investeringsplanerna är det finansiella utrymmet för mindre typer av åtgärder såsom nya gång- och cykelvägar begränsat. Möjlighet finns dock till medfinansiering av gång- och cykelvägutbyggnader.</p>	<p><i>Ok, bra.</i></p>
<p><i>Kollektivtrafik</i>  Planförslaget beskriver relativt ingående in- och utpendlingen i kommunen. Här framgår också att tågtrafiken är stommen i kollektivtrafiken, liksom att kommunen ska verka för att det finns en väl fungerande kollektivtrafik mellan tätorterna i regionen. Avsnittet om kollektivtrafik skulle med fördel kunna utvecklas med en beskrivning av hur kommunen har tänkt arbeta med detta. Finns tankar kring att underlätta byten mellan trafikslagen t.ex. vid järnvägsstationen där byte kan ske mellan cykel/bil/buss till buss/spårbunden kollektivtrafik. Attraktiva och effektiva bytespunkter är en av förutsättningarna för att öka kollektivtrafikens marknadsandelar.</p>	<p><i>Planen har kompletterats med ytterligare ställningstagande om kollektivtrafik.</i></p>
<p><b>Nya bebyggelseområden</b>  <i>Område för verksamheter norr om E18</i>  Planen föreslår ett nytt verksamhetsområde nordväst om E18, i anslutning till trafikplats Strö. Trafikverket hänvisar till dåvarande Vägverkets yttrande över programmet för översiktsplanen. Här framhölls att all expansion i tätortsområdet ska ske söder eller sydost om E18, vilket underlättar bl.a. de interna kommunikationerna i tätorten. Utveckling på den nordvästra sidan leder på sikt till att E18 åter hamnar inne i tätorten med de problem som detta medför i form av buller, luftföroreningar, behov av nya tvärkommunikationer m.m.</p>	<p><i>Kommunen anser att föreslaget verksamhetsområde Strö har ett strategiskt bra läge ur handels- och näringslivssynpunkt. Rekommendationer har tillkommit för området som anger att vattenskyddsområdet särskilt måste beaktas vid en eventuell detaljplanläggning av området och att skyddsåtgärder eventuellt kan bli aktuella för att skydda grundvattentillgångarna.</i></p>
<p><i>Boende</i>  Trafikverket ser positivt på kommunens ambition gällande förtätning av tätorterna, eftersom detta är ett led i en bilsnål samhällsplanering och därför är fördelaktigt ur hållbarhetssynpunkt. Planen beskriver att transporter ska ske miljövänligt och effektivt och att kommunen verkar för att samhället ska planeras så att transportbehovet minskar. Planförslaget är samtidigt genomgående välvilligt inställt till nya bostäder på landsbygden, liksom omvandling av fritidshus till permanentboende. I sammanhanget vore det önskvärt med ett resonemang kring hur detta går ihop. Inriktningen bör vara att samla bebyggelsen</p>	<p><i>Ett av utredningsområdena för bostäder finns mellan Kolsva och Köping där befintlig infrastruktur kan utnyttjas. Bebyggelse utefter stråket kan ge bättre underlag för den kollektivtrafik som idag finns mellan Kolsva och Köping.</i></p>



<p>och på så sätt främja förutsättningar för en väl fungerande kollektivtrafik. För att nå ett ökat användande av kollektivtrafik och ett minskat bilberoende är närhet och tillgång till kollektivtrafik en förutsättning. Finns/planeras kollektivtrafikstråk som bostäder på landsbygden kan lokaliseras längsefter, eller i anslutning till?</p>	
<p><i>Skyddsavstånd längs järnväg</i> För att skydda ny bebyggelse från en eventuell urspårning av tåg anser Trafikverket att ingen ny bebyggelse ska uppföras inom ett avstånd av 30 meter från järnvägen. Dock är observationsområdet, inom vilket särskilda analyser behövs för att utreda om framtida bebyggelse kan bli olämplig med hänsyn till järnvägen, större än så. Buller kan exempelvis påverka områden upp emot ett par hundra meter från järnvägen.</p>	<p><i>Beaktas genom ställningstagandet "Inom 200 meter från befintlig järnväg "... ska ny bebyggelse prövas mot järnvägens intressen" samt "Ny bebyggelse inom 30 m från befintliga järnvägar som kan påverka järnvägens funktion kommer normalt inte att tillåtas."</i></p>
<p><i>Byggnadsfritt avstånd längs allmänna vägar</i> Enligt Länsstyrelsens beslut från 2008 har det byggnadsfria avståndet utökats längs väg E18 och väg 250, till 50 respektive 30 meter från vägområdet . För övriga allmänna vägar gäller det generella avståndet på 12 meter från vägområdet. De byggnadsfria avstånden framgår av planförslaget.</p> <p><i>Bygglovfri mindre tillbyggnad/komplementbyggnad</i> Kapitlet om riktlinjer för bygglovprövning beskriver att vissa tillbyggnader och komplementbyggnader utanför detaljplan och samlad bebyggelse inte kräver bygglov. Sådana bygglovfria tillbyggnader/komplement som placeras inom den byggnadsfria zonen längs det allmänna vägnätet (se ovan) kräver tillstånd av Länsstyrelsen enligt 47 § väglagen, vilket bör framgå av texten.</p>	<p><i>I utställningsförslaget hänvisar Kapitel Riktlinjer för bygglovprövning till planeringsunderlaget . Riktlinjerna kommer att ses över med anledning av ny PBL.</i></p>
<p><b>Miljö- och riskfaktorer</b> <i>Buller och vibrationer</i> Det är viktigt att bullerfrågan alltid studeras i samband med nylokalisering av bebyggelse, i synnerhet bostäder utmed stora trafikleder och järnvägar. Trafikverket anser i likhet med översiktsplanen att krav ska ställas i den fysiska planeringen på att riktvärden för trafikbuller klaras vid nybyggnation och större ombyggnader. I vissa fall kan det vara aktuellt att genomföra trafikberäkningar i samband med detaljplaneringen. Gällande riktvärden avseende trafikbuller (väg och järnväg) kan med fördel redovisas i planen. De bullerriktvärden som normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostäder är nedanstående (enligt riksdagsproposition 1996/97:53, Infrastrukturinriktning för framtida transporter): 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå inomhus</p>	<p><i>Planeringsunderlaget innehåller uppgifter om riktvärdena för buller.</i></p>

<p>45 dB(A) maximal ljudnivå inomhus nattetid  55 dB(A) ekvivalent ljudnivå utomhus (vid fasad)  70 dB(A) maximal ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad  För vibrationer från järnväg tillämpar Trafikverket 0,4 mm/s (RMS 1-80 Hz) som</p>	
<p><i>Rekommenderade transportvägar för farligt gods</i>  Rekommenderade primära transportvägar för transport med farligt gods utgörs inom kommunen av vägarna E18 och 250, från trafikplats Strö och söderut. Rekommenderade sekundära transportvägar för farligt gods är väg 250, från trafikplats Strö norrut till korsningen med vägarna 590/605 i Kolsva.</p>	<p><i>Rekommenderade transportvägar för farligt gods redovisas på karta i planförslaget och i text i planeringsunderlaget.</i></p>
<p><b>Riksintressen för trafikslagets anläggningar</b>  Riksintressena för järnväg, väg samt hamn och sjöfart redovisas i planförslaget. Miljökonsekvensbeskrivningens avsnitt 7.2 "Riksintressen/Vägar och järnvägar" saknar dock beskrivning av riksintresset järnväg. Fördjupningskartan över Köping bör kompletteras med riksintressena för väg och hamn/sjöfart. För övrigt hänvisas till Sjöfartsverkets yttrande, vilket bifogas.</p>	<p><i>Kartorna har reviderats i utställningsförslaget. Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med ett avsnitt om riksintresse järnväg.</i></p>
<p>Trafikverket har även till uppgift att bevaka de flygplatser som är av riksintresse. Vid en flygplats finns olika skyddsområden i luftrummet för att flygverksamheten ska fungera säkert. MSA (Minimum Sector Altitude) är den höjd på vilken flygplanen påbörjar den sista delen av inflygningen. Flygtrafiken rör sig med fastställda marginaler över den MSA-påverkande ytan, vars höjd är samma som högsta hinder inom ytan. Den MSA-påverkande ytan består av en cirkel med radien 55 km, vilken utgår från flygplatsens landningshjälpmedel. Stockholm/Västerås flygplats är av riksintresse, liksom Örebro flygplats. Skyddsområdena för dessa flygplatser sträcker sin in över Köpings kommun och ska uppmärksammas i samband med planering av höga byggnationer som t.ex. vindkraftverk och master.  På Trafikverkets hemsida finns material gällande riksintressen för trafikslagets anläggningar samlat: <a href="http://www.trafikverket.se/riksintressen">http://www.trafikverket.se/riksintressen</a></p>	<p><i>Kapitel kommunikationer har kompletterats med ett avsnitt om luftfart.</i></p>
<p>09. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap  MSB avstår från att yttra sig i ärendet.</p>	<p>-</p>
<p>10. Transportstyrelsens Sjöfartsavdelning (TS)  Transportstyrelsen/Sjöfartsavdelningen (TS) hanterar bl.a. frågor gällande tillsyn, tillstånd och normgivning för sjöfarten, i syfte att säkerställa sjösäkerheten inom svenskt sjöterritorium. TS har inget att invända till den föreslagna översiktsplanen.</p>	<p>-</p>

<p><b>11. Skogsstyrelsen</b></p> <p>Skogsstyrelsen i Västmanlands län har tagit del av ert förslag till översiktsplan, yttrandet rör de delar som berör naturvärden och skogens sociala värden.</p> <p>Skogens sociala värden innefattar de värden som bidrar till det stora flertalets välfärd förutom de värden som skogens virkesproduktion och skogens betydelse för den biologiska mångfalden genererar. Det är bra att kommunen även tar upp det ekonomiska värdet av jord och skogsbruk.</p> <p>Översiktsplanen är av övergripande karaktär vilket kan innebära att detaljerade beskrivningar av åtgärder som rör skogen inte får plats att beskrivas i översiktsplanen. Men Skogsstyrelsen anser att på den kommunägda skogen bör en förvaltningsplan upprättas där kommunens mål med skogar för friluftsliv och rekreation framgår. Eftersom externa skogliga aktörer är de som oftast utför era skogliga uppdrag bör det tydligt framgå vilket mål kommunen har med respektive skogsområde. Exempelvis kan produktionsmål kombinerat med rekreativmål bedrivas långt från stadskärnan medan närmare stadskärnan bör mål inriktade mot rekreation dominera. I skogar med höga sociala värden vill skogsstyrelsen verka för rekreativ inriktad skötsel- där skogen sköts för att tillgodose människors behov av skogen för en god livsmiljö, rekreation och friluftsliv. Skötseln av dessa skogar bör anpassas till att öka tillgängligheten, upplevelse kvalitén, nyttjande och inte ha några produktionsmålsättningar.</p> <p>Skogsstyrelsen ser mycket positivt på förslaget om ett nytt rekreativstråk mellan åpromenaden och Norska hagar.</p> <p>Upprättandet av en grönstrukturplan inklusive handlingsplan för dessa områden ser Skogsstyrelsen som viktigt då tillgång på bra natur i närområdet är viktigt för människor. Naturen och skogen är en utomordentlig pedagogisk miljö för barn och elevers lärande. Barn är nog de flitigaste konsumenterna av miljön nära våra bostäder. Det finns därför anledning att integrera lekplatser mer med naturen för att skapa möjligheter till en mer varierad lek.</p> <p>Skogsstyrelsen ser positivt på framtagandet av en ny naturvårdsplan som kan ligga till grund för ert fortsatta naturvårdsarbete.</p>	<p><i>Kommunen har som ambition att i framtiden ta fram en plan för den kommunägda skogen som anger mål för naturvård, rekreation, friluftsliv och utbildning.</i></p>
<p><b>12. Västmanlands läns museum</b></p> <p>Inledningsvis ifrågasätter läns museet hur översiktsplanen och miljökonsekvensbeskrivningen ska kunna fungera som beslutsunderlag eftersom de hålls på en mycket övergripande nivå.</p>	<p><i>Texten om Köpings historia är reviderad i utställningsförslaget.</i></p>

<p><i>2. Andra utgångspunkter Köpings historia och utveckling</i> Den korta historiska texten om kommunen föreslås utökas för att väcka intresse för kommunens intressanta roll historiskt sett i ett internationellt, nationellt och regionalt perspektiv. I Köpings kommun finns det en mångfald av intressanta spår av hur människan påverkat sin omgivning från ca 2000 f.Kr och fram till idag.</p>	
<p><i>5. Kulturmiljö</i> Västmanlands läns museum ser positivt på de mål som kommunen ställt upp men föreslår att de kompletteras med målet att tydliggöra informationen om Köpings kommuns utpekade, kulturhistoriskt värdefulla områden för kommunmedborgarna. På så sätt förbättras förutsättningarna för en långsiktigt hållbar utveckling och förvaltning av kulturhistoriskt värdefulla områden.</p>	<p><i>Synpunkten tas med i det fortsatta arbetet med översynen av de kommunala målen som kommer att påbörjas under året.</i></p>
<p>Det är även positivt att kommunen har för avsikt att skydda riksintresseområdet vid Kolsva bruksområde genom planläggning. Västmanlands läns museum instämmer i behovet av att uppdatera befintliga kunskapsunderlag gällande kulturmiljö. Möjligheten att verka för att kulturhistoriska värden tas tillvara i planeringen är stora genom ett nytt kulturmiljöunderlag. Inventeringar av kulturhistoriskt värdefulla miljöer och byggnader samt skyddsåtgärder för dessa bör tas fram inom en snar framtid. Museet anser att kommunens arkitekturguide kan kompletteras med fler kulturhistoriskt värdefulla bebyggelseområden och byggnader, då främst med modernismens bebyggelse. Såväl i tätorten som i kommunen i övrigt finns rikt arv både från modernismen och industrialismen som bör lyftas fram så att också dessa miljöer kan bidra till regionens utveckling i ett långsiktigt hållbart perspektiv.</p>	<p><i>Kommunen tar ställning då det pågående projektet om modernismen finns att tillgå.</i></p>
<p>Det är önskvärt att de befintliga underlagsmaterialen avseende kulturmiljön förtydligas i ÖP'n. En mer utförlig redovisning av och förhållningssätt till de lagar och förordningar som verkar för att stärka kulturmiljön (Kulturminneslagen, Plan- och bygglagen samt Miljöbalken) efterfrågas också. Vad det innebär att fornlämningar, byggnadsminnen, kyrkor, kyrkotomter och begravningsplatser är skyddade enligt Kulturminneslagen. Vilket skydd kulturhistoriskt värdefull bebyggelse har enligt Plan- och byggplanen och vad ett riksintresse är. Vidare bör förklaras vad det innebär för ett område eller en byggnad att vara redovisat i kommunens KMV-program.</p>	<p><i>Uppgifter om riksintressen, byggnadsminnen m.m. finns i planeringsunderlaget. Ställningstagande till vad det innebär att ett område eller en byggnad är redovisat i kommunens KMV-program får tas då uppdaterat material finns. I dagsläget fungerar det som en upplysning till fastighetsägaren. Rivningsförbud kan användas i detaljplan och då används KMV-programmet som ett underlag.</i></p>
<p><i>10. Boende</i> Västmanlands läns museum delar inte Köpings kommuns positiva syn på omvandling av</p>	<p><i>Då eventuella nya detaljplaner tas fram för områdena uppmärksammas frågan om det finns</i></p>

<p>fritidshus till åretrunt-bostäder. En mångfald av olika kulturmiljöer bör skyddas så att brett och demokratiskt perspektiv genomsyrar synen på vårt kulturarv. Byggelsemiljöerna en del av Köpings lokalhistoria som är samhällshistoriskt och socialhistoriskt värdefull. Under 1900-talets början upplät kommunen markområden till sommarboende för stadens arbetarbefolkning. Nya ekonomiska och sociala förutsättningar tillsammans med semesterlagstiftningen som kom under 1930-talet innebar att sommarboende blev möjligt för en bred allmänhet. Kommunens fritidshusområden har varit rekreationsområden för flera generationer av Köpingsbor.</p> <p>Synen på att dessa områden är lämpliga för omvandling rimmar illa med samtliga mål som finns uppställda under rubriken Kulturmiljö. Byggelsemiljöerna speglar en epok i Köpings lokalhistoria som riskerar att suddas ut om inte antalet omvandlingar till permanentboende begränsas. De äldre stora tomtbildningarna, med sin småskaliga bebyggelse, är tidstypiska varför markingrepp eller avstyckningar för förtätningar inte är lämpligt ur kulturmiljösynpunkt. Skyddsföreskrifter bör formuleras för den äldre bebyggelsen. För att olika årsringar i Köpings kommun skall vara avläsbara för kommande generationer förespråkar läns museet att en varsam förändring med hänsyn till kulturmiljön vilket kan stärka platsernas kvalitét, identitet och framtida attraktivitet.</p> <p>Fritidshusområdena utgör också en del av Västmanlands moderna kulturarv som för närvarande uppmärksammas i ett pågående projekt av Västmanlands läns museum och Länsstyrelsen tillsammans med flera av länets kommuner. Det är hög tid att uppmärksamma länets och kommunens moderna kulturarv och läns museet bistår gärna med råd och riktlinjer vid hanteringen av modernismens bebyggelse.</p>	<p><i>värdefull bebyggelse i området. Vi tar gärna emot information om den värdefulla bebyggelse som finns.</i></p>
<p><i>Avsnittet Landsbygden</i> I avsnittet vill läns museet tillägga att vid en lokaliseringsprövning för ny bebyggelse måste alltid en avvägning ske även gentemot kulturhistoriska värden.</p>	<p><i>Utställningshandlingen har kompletterats med uppgiften.</i></p>
<p><i>20. Konsekvensbeskrivning</i> I avsnittet sammanfattas ekonomiska, sociala och ekologiska följder av planen men en analys avseende planens konsekvenser på kulturmiljön saknas.</p>	<p><i>Det är en rad olika konsekvenser av planen som kan redovisas. Kommunen har valt att begränsa konsekvensbeskrivningen med att redovisa de sociala, ekologiska och ekonomiska konsekvenserna. I all mark- och vattenplanering ingår att ta hänsyn till kulturmiljön, liksom andra intressen.</i></p>
<p><i>Miljökonsekvensbeskrivningen</i> Västmanlands läns museum anser att miljökonsekvensbeskrivningens upplägg är svårläst</p>	<p><i>Smärre förändringar har gjorts i miljökonsekvensbeskrivningen och i planförslaget</i></p>

<p>och behöver tydliggöras, dispositionen kan behöva ses över. Kopplingen mellan ÖP'n och MKB'n är svår att följa.</p>	<p><i>för att kopplingen ska tydliggöras.</i></p>
<p>Avslutningsvis vill läns museet understryka att det i den fysiska planeringen ska, med miljömålen i åtanke, finnas en tydlig strävan att beakta och förstärka de företeelser som bidrar till att kulturhistoriska värden och hög kvalitet i samhällsbyggandet upprätthålls. För att ställning till översiktsplanens påverkan på landskapsbilden och hävdvunnen markanvändning, fornlämningsområden och befintlig bebyggelse skall kunna tas rekommenderar Västmanlands läns museum att kommunen, i ett tidigt skede, låter genomföra breda kulturhistoriska förstudier där de områden som avgränsas och prövas för exploatering i olika former utreds.</p>	<p><i>Fortsatt planering ska beakta det.</i></p>
<p><b>13. Försvarsmakten</b></p> <p>I Köpings kommun finns inga öppet redovisade riksintressen för totalförsvarets militära del. I Köpings kommun är det framför allt höga objekt som vindkraftverk som kan påverka riskintresset negativt. En generell text om riksintresset bör införas i plandokumentet Ett förslag följer nedan:</p> <p><i>Riksintresset för totalförsvarets militära del</i></p> <p><i>Riksintresset för totalförsvarets militära del (3 kap 9§ andra stycket miljöbalken) kan i vissa fall redovisas öppet i översiktsplanen, i andra fall inte. Dels finns områden i form av övnings- och skjutfält och flygflottiljer som redovisas öppet, dels områden som av sekretesskäl inte kan redovisas öppet. De senare har oftast koppling till spanings-, kommunikations- och underrättelsesystem. Huvuddelen av Sveriges kommuner är i olika omfattning berörda av riksintresset.</i></p> <p><i>I Köpings kommun finns inga riksintressen som kan redovisas öppet. Inom kommunen kan riksintresset framför allt påverkas av uppförande av höga byggnadsobjekt som master och vindkraftverk. Därför bör Försvarsmakten kontaktas i tidigt skede i sådana plan- och bygglovärenden. Hela landets yta är samrådsområde för objekt högre än 20 m utanför och högre än 45 m inom sammanhållen bebyggelse. Det innebär att alla ärenden avseende höga objekt måste skickas på remiss till Försvarsmakten. Informationen används också som förberedelse för införandet av höga objekt i landets flyghinderdatabas.</i></p>	<p><i>Riksintressekapitlet har kompletterats med ett avsnitt om totalförsvaret.</i></p>

<p><b>14. Vattenfall</b></p> <p>På sidan 19 visas en karta som bland annat visar förslag på nya verksamhetsområden. Vattenfalls ledningar finns inom områdena B:3, B:5 och B:6. Inom B:5 området kan det bli aktuellt med en ny sträckning av befintlig ledning. Vattenfalls ledningar inom verksamhetsområdena innehåller linjekoncessioner utfärdade av Energimarknadsinspektionen. En Linjekoncession innebär att ledningens sträckning är bestämd av Energimarknadsinspektionen och kan inte flyttas eller kablifieras utan att ett nytt tillstånd eventuellt ges av myndigheten. Processen tar lång tid och kan endast ske på initiativ av ledningsägaren. Man kan se denna process som ett planförfarande med samråd, miljökonsekvensbeskrivning, alternativa sträckningar m.m. Vid eventuell nybyggnation är det därför viktigt att man beaktar bl.a. Elsäkerhetsverkets säkerhetsavstånd och försiktighetsprincipen för magnetiska fält.</p>	<p><i>Utställningsförslaget har kompletterats med information om kraftledningar i nämnda områden.</i></p>
<p><b>KOMMUNER, NÄMNDER etc.</b></p>	
<p><b>15. Hallstahammars kommun</b></p> <p><b>Mellankommunala intressen</b></p> <p>Ett flertal beröringspunkter finns mellan Hallstahammars kommun och Köpings kommun. I planens kapitel 18 listas ett stort antal mellankommunala intressen. Tekniska nämnden delar bedömningen att dessa frågor är av mellankommunalt intresse och vill särskilt lyfta fram följande frågor, som berör Hallstahammars kommun.</p> <p><b>Mälaren, riksintresse för turism och rörligt friluftsliv</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Avrinningsområden för Arbogaån, Köpingsån, Hedströmmen, närområde Mälaren</li> <li>• Strömsholm Riksintresse</li> <li>• E18 reservat för motorväg</li> <li>• Järnvägen Mälärbanan och Bergslagsbanan, riksintressen</li> <li>• Uträtning av järnväg vid Hallstahammars kommun</li> <li>• Cykelvägar</li> <li>• Naturreseptat och naturvård</li> <li>• Vindkraft</li> <li>• LIS-områden</li> </ul> <p>I översiktsplanens kapitel 20 <i>Konsekvensbeskrivning</i> samt i miljökonsekvensbeskrivningen saknas specifik redovisning av de mellankommunala intressena. Där planens konsekvenser är av mellankommunalt intresse borde detta gå att utläsa.</p>	<p><i>Det är viktigt att kommunerna samarbetar om de gemensamma frågorna.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Vattenmyndighetens arbete</i></li> <li>2. <i>Strömsholm berör Köping mycket lite.</i></li> <li>3. <i>E18 reservat motorväg. Sträckningen befintlig, samverkan om påverkan för att få till den.</i></li> <li>4. <i>Järnvägen Påverkan också.</i></li> <li>5. <i>Kurvratning står på annat ställe.</i></li> <li>6. <i>Cykelvägar – allmänt samarbete</i></li> <li>7. <i>Naturreseptat och naturvård – allmänt samarbete</i></li> <li>8. <i>Vindkraft – gemensam utredning</i></li> <li>9. <i>LIS – allmänt samarbete.</i></li> </ol>

<p><b>Mälaren, riksintresse för turism och rörligt friluftsliv</b>  Mälaren med öar och strandområden är av riksintresse för turism och friluftsliv enligt miljöbalken 4 kap 2 §. Köpings kommun föreslår i översiktsplanen att riksintresset avgränsas 300 m från strandlinje, det vill säga får samma gräns som strandskyddet. Hallstahammars kommun kommer i sitt pågående översiktsplanarbete att ansluta sig till detta ställningstagande, för att få en enklare hantering.</p>	<p><i>Gränsen för riksintresse Mälaren med öar och strandområden har ändrats till den gräns som redovisas i ÖP-90. Naturvårdsverket har meddelat att en nationell översyn av riksintresseområdena enl. 4 kap 2 § miljöbalken sannolikt kommer att initieras under 2011. Kapitel "Planerade tillägg och planeringsunderlag" har kompletterats med att en utredning om riksintresset kommer att göras.</i></p>
<p><b>Avrinningsområden för Arbogaån, Köpingsån, Hedströmmen, närområde Mälaren</b>  Tekniska nämnden delar uppfattningen att vattenplaneringen kommunerna emellan är en viktig gemensam fråga som bör samordnas. I remissen om "ramdirektiv för vatten" har Hallstahammars kommun framhållit vikten av att skapa samordnade åtgärder och gemensamma prioriteringar för vatten.  Karta 7 <i>Vattenplanering</i> på sid 33, som bl.a. ska visa avrinningsområdena, är svåräst.</p>	<p><i>Kartan Vatten har reviderats till utställningsförslaget.</i></p>
<p><b>Strömsholm, riksintresse</b>  Strömsholmsområdet, som till en liten del berör Köpings kommun, är av riksintresse för både friluftsliv och naturvård enligt 3 kap MB samt Natura 2000-område. Hallstahammars kommun, där huvuddelen av riksintresset är beläget, välkomnar en samordnad planering. Under samrådet om Hallstahammars Översiktsplan 2010 har flera synpunkter inkommit som berör Strömsholmsområdet.  Förutom samordning av frågor som rör områdets status som riksintresse anser tekniska nämnden att även samordnade satsningar inom turism och besöksnäring är motiverade. Strömsholmsområdet är en attraktion för besökare och boende inom både Köpings och Hallstahammars kommuner.  <b>E18 reservat för motorväg</b>  Tekniska nämnden delar uppfattningen att utbyggnad av E18 till motorväg är en mycket viktig fråga. E18 är bl.a. av central vikt för arbetspendling och näringsliv i regionen.  <b>Järnvägen Mälärbanan och Bergslagsbanan, riksintressen, Uträtning av järnväg vid Hallstahammars kommun</b>  I översiktsplanen anges att tre kurvrätningar föreslås på Mälärbanan öster om Köping. På översiktsplanens karta framgår att en av de aktuella sträckorna ansluter till kommungränsen i öster och att kurvrätningen därmed kan beröra Hallstahammars kommun. Tekniska nämnden delar uppfattningen att Mälärbanan är viktig för bl.a. arbetspendling och att åtgärder behöver vidtas.</p>	<p><i>Det är många frågor som i det fortsatta arbetet måste samordnas med angränsande kommuner.</i></p>



<p><b>Cykelvägar</b> I Hallstahammars Öpl 2010 redovisas en ny cykelväg från Strömsholm till Billingen (befintlig enskild väg). Denna går på del av sträckan inom Köpings kommun.</p>	<p><i>Synpunkten noteras.</i></p>
<p><b>Naturresevat och naturvård</b> Tekniska nämnden anser att både Köpings och Hallstahammars kommun har behov av samordning beträffande Strömsholmområdet i anslutning till Billingen. Se ovan. Vindkraft Hallstahammars kommun noterar att Köpings kommun avser att ta fram ett tillägg till översiktsplanen avseende vindkraft. Tekniska nämnden delar uppfattningen att detta är en fråga som bör samordnas kommunerna emellan. I översiktsplanen för Hallstahammars 2010 kommer en komplettering att göras inför utställningen om att en eventuell översiktlig planering av vindkraft bör ske samordnat med angränsande kommuner.</p> <p><b>LIS-områden</b> Tekniska nämnden delar uppfattningen att LIS-arbetet bör samordnas kommunerna emellan. Hallstahammars kommun arbetar med framtagande av LIS-områden inom ramen för det pågående översiktsplanarbetet och kommer att komplettera avsnittet om LIS-områden i översiktsplanen för Hallstahammars 2010 till utställningen.</p> <p><b>Övrigt</b> I avsnitt 3 <i>Kommunikationer</i>, sid 16, påpekas vikten av ett väl fungerande kollektivtrafiksystem mellan tätorterna i regionen, vilket tekniska nämnden instämmer i. För att uppmuntra till ökad användning av kollektivtrafik för arbetsresor inom Hallstahammars kommun är denna avgiftsfri. I översiktsplanens kapitel 5 <i>Kulturmiljö</i> sägs att behov finns av bättre kunskap om bebyggelsens kulturhistoriska värden, särskilt för områden utanför Köpings tätort, samt att en bebyggelseinventering ska tas fram. Även Hallstahammars kommun har behov av att uppdatera sitt kulturminnesvårdsprogram. Ev. bör samordning av dessa insatser ske, dels för att samordningsvinster finns att hämta, dels för att få en likartad bedömning kommunerna emellan. Detta är särskilt viktigt för kulturmiljöer där kommunerna angränsar till varandra. På karta i kapitel 8 <i>Friluftsliv och rekreation</i>, sid 34, redovisas Mälardalsleden, som även går inom Hallstahammars kommun. Planen anger att Köpings kommun ska verka för att leden behålls och utvecklas i samarbete med andra aktörer. Hallstahammars kommun ställer sig positiv till detta. I kapitel 10 <i>Boende</i> anges att Köpings framtida utbyggnadsriktning är österut. Tekniska</p>	<p><i>Det är många frågor som i det fortsatta arbetet måste samordnas med angränsade kommuner.</i></p>

<p>nämnden ser positivt på att utbyggnad sker i riktning mot Hallstahammars kommun. Köpings kommun har, enligt sid 41, en positiv syn på omvandling av fritidshus till åretruntbostäder. Ett par av de områden som redovisas på karta sid. 40 ligger helt nära gränsen mot Hallstahammars kommun, nära Mälaren. Det är av intresse för Hallstahammars kommun att följa fortsatt planering av dessa områden.</p> <p>I Hallstahammars kommuns översiktsplan 2010 lyfts handelsutvecklingen i regionen fram som en mellankommunal fråga. Tekniska nämnden anser det positivt och delar intresset av att främja det lokala näringslivet.</p>	
<p><b>16. Kungsörs kommun</b></p> <p>Kungsörs kommun har inga synpunkter på det upprättade samrådsförslaget för Översiktsplan Köping, men kommer med intresse att följa den fortsatta planprocessen. Noteras dock;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Köpings kommuns vilja att länsväg 250 mellan Kungsör och Köping ska byggas om till 2+1 väg inte sammanfaller med Kungsörs kommuns uppfattning. Vägomyggnaden försvårar landsbygdsutvecklingen vad det gäller näringslivsutveckling och turism. Kungsörs kommuns uppfattning är att länsväg 250 mellan Kungsör och Köping inte är så olycksdrabbad och bör behållas i nuvarande standard.</li> <li>- Kungsörs kommun ställer sig positiv till en gång- och cykelförbindelse mellan Kungsör och Köping via Jägaråsen – Malmön.</li> <li>- Köping har ett gott geografiskt utgångsläge för pendling, med närhet till såväl Västerås, Örebro som Eskilstunas arbetsmarknader. Stråket mot Eskilstuna är dock underutvecklat. Kungsörs kommun verkar för att stärka stråket, inte minst kollektivtrafikmässigt. En åtgärd skulle kunna vara att sträcka ut avgångar med VL-linje 550 Köping - Kungsör till Eskilstuna.</li> <li>- Översiktsplaner har ett långt tidsperspektiv. Nya utvecklingsgrepp på pendlingsmöjligheterna inom vår region måste därmed diskuteras. Köping belyser i planförslaget att redan i nuläget rör sig stora mängder pendlare inom KAK-regionen och till kommunerna i vår närhet. Dessa pendlingsströmmar kommer att förstärkas kraftigt under planperioden. Således är inte goda kommunikationer till och inom Stockholmsområdet de enda långsiktiga åtgärderna som behövs. KAK-kommunerna bör diskutera och verka för möjligheterna till en spårbinden omloppspendling Köping – Västerås – Eskilstuna – Kungsör – Arboga – Köping med involverade parter. Detta för att stärka tillväxten i Västra mälardalen.</li> </ul>	<p><i>I översiktsplanen informeras om ombyggnationen av Lv 250 men ingen uppfattning om vägens ombyggnation uttalas. Pendling är en viktig regional fråga där pendlingsströmmar och spårkapacitet måste beaktas. Lämpligt forum att diskutera frågan är i KAK-kommittén.</i></p>

<p>- Köpings kommun föreslår uträtningar av Mäljarbanan. En eventuell spåruträtning i Kungsörs kommun, får lyftas i samband med ny översiktsplan för Kungsör.</p>	
<p><b>17. Arboga kommun</b>  <b>Regionala frågor</b>  Arboga kommun vill poängtera vikten av tillgången till järnväg och tågtrafik vilket har en stor betydelse för den fortsatta utvecklingen av kommunerna i Mälardalen. Arboga kommun önskar förbättrat utbud i tågtrafiken mot Västerås, Örebro och Eskilstuna. Vi ser gärna att kommunerna tillsammans samarbetar för att definiera vår regions behov av tågtrafik samt aktivt försöker påverka för bättre tågförbindelser i regionen. Det är inte minst viktigt i och med SJ:s skärpta krav på lönsamhet, avregleringen av järnvägstrafiken och möjligheten att organisera egen kompletterande tågtrafik genom Mälalab.  <b>Övrigt</b>  Förslaget till översiktsplan är väl genomarbetat och har en tydlig struktur. I sammanställningen av de mellankommunala intressena skulle det dock underlätta med en hänvisning till de kapitel där dessa frågor redovisas mer utförligt.</p>	<p><i>Kapitel mellankommunala intressen har kompletterats enligt förslag i utställningshandlingen.</i></p>
<p><b>18. Byggnadsnämnden, Köpings kommun</b>  Byggnadsnämnden har inte någon erinran mot förslaget till ny översiktsplan</p>	<p>-</p>
<p><b>19. Miljönämnden i Köpings kommun</b>  <b>Allmänt</b>  I översiktsplanen finns förslag på ett antal nya verksamhetsområden för industri och handel, nya vägdragningar och bostadsområden. Någon heltäckande avvägning mot övriga intressen som t.ex. naturvård, värdefulla grönområden, kulturmiljövård, miljö och hälsa har inte gjorts i planförslaget. I vissa delar finns beskrivet de begränsningar som finns i användningen av föreslagna områden för exploatering.   I miljökonsekvensbeskrivningen som togs fram i slutet av projektet redovisas vissa intressekonflikter. Miljökonsekvensbeskrivningen redovisas separat och det är därför svårt att få en helhetsbild av planförslaget. Enligt miljöbalkens 6 kap 16§ ska miljökonsekvensbeskrivningen beaktas innan en plan antas. De bedömningar som gjorts i miljökonsekvensbeskrivningen har ännu inte vägts in i planförslaget.   Miljökontoret anser att det i planförslaget bör finnas med en beskrivning av de konflikter/begränsningar som finns för respektive föreslaget exploateringsområde. Vissa förslag på exploateringsområden föreslås också tas bort på grund av de stora</p>	<p><i>Inför utställningen har en avvägning gjorts utifrån de synpunkter som inkommit under samrådet, motstående intressen samt de konsekvenser som MKB:n tar upp. Utställningshandlingen har kompletterats med beskrivning av vilka andra intressen som berörs i områden som föreslås exploateras.</i></p> <p><i>Ett område, E:3 Kanonberget, har tagits bort efter samrådet.</i></p>

konsekvenser de skulle få.	
<p><b>Kommunikationer</b>  <b>Järnvägar</b>  Kurvrätning vid Rabo-Lindbacken (s 13-15) – Kurvrätningen berör befintliga bostäder vid Lindbacken och planerade bostäder vid Björke samt ett område med höga naturvärden. Miljökontoret anser att en ny sträckning av Mäljarbanan noga bör övervägas med tanke på de stora konsekvenser det får för de boende i området. Det gäller framförallt problem med buller. Dessa miljökonsekvenser saknas i miljökonsekvensbeskrivningen.</p>	<p><i>Efter samrådet har Trafikverket och Länsstyrelsen förtydligat att kurvrätningen av Mäljarbanan är riksintresse för järnväg, då det innebär en utveckling av befintlig infrastruktur. Utställningshandlingen har därmed kompletterats med att redovisa även reservatet söder om Köping mot Kungsör. Planen har dessutom kompletterats med att ange behov av en framtida dubbelspårsutbyggnad på hela sträckan genom Köpings kommun.</i></p>
<p><b>Sjöfart</b>  Muddermassor (s 15-16) – Miljökontoret anser att texten om muddermassor bör tas bort. En eventuell muddring berör fler kommuner än Köping och en utredning bör ingå i de samlade undersökningar och utredningar som behövs för sjöfarten till Mäljarhamnarna.</p>	<p><i>Förtydligande har gjorts i kapitel Kommunikationer, avsnitt sjöfart.</i></p>
<p><b>Näringsliv</b>  <b>Industri, handel och serviceföretag (s 18-19)</b>  B:2 - Förslag till verksamhetsområde berör värdefullt grönområde. Naturvärdena i det föreslagna området bör uppmärksammas och bör kunna bevaras även vid en exploatering av området.  B:4 – Det föreslagna verksamhetsområdet ligger nära bostäder. Dessutom föreslås nytt bostadsområde intill verksamhetsområdet. Det kan uppstå problem med buller, damning och lukt om skyddsavståndet mellan bostäder och industrier inte blir tillräckligt. Områdets utsträckning behöver ses över. Den härskande vindriktningen är från det föreslagna området mot Köpings centrum. Detta gör att området inte är lämpligt för industrier som hanterar luktande och dammande ämnen.  B:5 – Begränsningar gällande vilken typ av verksamheter som kan bedrivas i det föreslagna verksamhetsområdet finns på grund av närhet till Yara och dess hantering av farliga ämnen.  B:6 – Det föreslagna verksamhetsområdet ligger nära det värdefulla naturområdet Ekbacken, som ingår i Kungs-Barkaröområdet och bostadsområdet Kungsängen. Ytterligare industrier i området kan förvärpa en redan utsatt boendemiljö i Kungsängen och störa de natur- och rekreationsvärden som finns vid Ekbacken. Området anses intressant för industrier, bland annat på grund av att det är möjligt att ansluta området till järnvägen. Järnvägstrafik med lastning och lossning är bullrande verksamhet som skulle påverka</p>	<p><i>Utställningshandlingen har kompletterats med delar av miljönämndens information om vilka andra intressen som finns i förslagen till verksamhetsområden. Se även svar till Länsstyrelsen angående verksamhetsområdet Strö, B:8.</i></p>

<p>miljön i bostadsområdet negativt. Det föreslagna området ligger utmed vägen som går till natur- och rekreationsområdet Malmön. I miljökonsekvensbeskrivningen bedöms verksamhetsområdet vara tveksamt ur miljösynpunkt med avseende på risken för negativ påverkan på människors hälsa och säkerhet. Sammantaget gör detta att miljökontoret anser att det noggrant bör övervägas om området ska exploateras.</p> <p>B:8 – Det föreslagna verksamhetsområdet ligger i ett område med stor grundvattentillgång och det ligger nära vattenskyddsområde för kommunal vattentäkt. Detta gör att det är ett område som är mycket känsligt för föroreningar. I miljökonsekvensbeskrivningen bedöms verksamhetsområdet vara tveksamt på grund av risken för föroreningar i vattenskyddsområdet. Risker finns vid byggskedet, på grund av ökade transporter till området, dagvatten från hårdgjorda ytor och verksamheter som skulle finnas i området. Särskilda restriktioner, som t.ex. begränsning av vilka typer av verksamheter som kan tillåtas eller skyddsåtgärder måste anges i detaljplanen för att skydda grundvattentillgången om det blir ett verksamhetsområde.</p>	
<p><i>Jord- och skogsbruk och yrkesfiske</i> Förslag till ytterligare ställningstagande: Jord- och skogsbruk ska bedrivas så att negativ påverkan på sjöar och vattendrag samt biologisk mångfald minimeras. (s 23).</p>	<p><i>Lagstiftningen som reglerar näringarna styr att sådan negativ påverkan inte uppstår.</i></p>
<p><i>Ämnen och material</i> Miljökontoret föreslår följande ändring av ställningstagande 3: Nya torvtäkter bör ej tillåtas. (s 23).</p>	<p><i>Ställningstagandet om torv har ändrats till utställningsförslaget, se kapitel Näringsliv, avsnitt ämnen och material.</i></p>
<p><b>Naturvård</b> I den inledande texten i kapitlet Naturvård bör läggas till att det utöver de 25 särskilt kommunintressanta naturområdena finns värdefulla naturområden som finns redovisade i olika inventeringar. Dessa områden bör värnas. (s 27). Texten under <i>Kommunens viljeinriktning för naturvård – förslag på åtgärder</i> stämmer inte överens med texten under <i>Ställningstaganden Naturvård</i>. (s 29). Miljökontoret föreslår följande ändring av ställningstagande 1: De 25 särskilt kommunintressanta naturområdena bör skyddas och bevaras långsiktigt och de tre stora opåverkade områdena bör uppmärksammas.</p> <p>Miljökontoret föreslår följande ändring av ställningstagande 2: Naturområdet Norska hagar, delar av Malmönområdet och Ekbacken ska skyddas som kommunala naturreservat.</p>	<p><i>Ställningstagandet för Naturvård har kompletterats enligt miljönämndes förslag.</i></p>

<p>Förslag till ytterligare ställningstagande: Kommunens ska verka för att värdefulla naturområden bevaras och utvecklas. (jmf Ställningstagande friluftsliv och rekreation), (s 35).</p>	
<p>I kapitlet Naturvård finns ett ställningstagande om att kommunen ska verka för anläggande av våtmarker. För att kunna återskapa våtmarker på rätt plats har Länsstyrelsen tagit fram ett planeringsunderlag för anläggning av våtmarker i odlingslandskapet. Områdena finns med i det digitala planeringsunderlaget till översiktsplanen, men saknas i planförslaget. Områdena bör redovisas i karta i planförslaget, (s 28).</p>	<p><i>Utställningshandlingen har kompletterats med att redovisa underlaget om återskapande av våtmarker.</i></p>
<p><b>Boende</b> <i>Ställningstagande Boende</i> Miljökontoret föreslår följande ändring av ställningstagande 6: I arbetet med nya detaljplaner och ändring av befintliga planer invid sjöar och vattendrag ska allmänhetens tillgång till stränderna värnas och om möjligt förbättras. (s 41). Miljökontoret anser att det är viktigt att arbeta med denna fråga även inom områden med befintliga detaljplaner.</p>	<p><i>Ställningstagandet har ändrats enligt förslag.</i></p>
<p><b>Skola och utbildning</b> <i>Ställningstaganden Skola och utbildning (s 42)</i> I konsekvens med den inledande texten i kapitlet är det angeläget att före in ett nytt ställningstagande: Kommunen ska säkerställa skolornas behov av närliggande grönområden och naturmiljöer, i synnerhet tätortsnära skogar, för utevistelse och naturundervisning.</p>	<p><i>Vid framtagandet av grönstrukturplanen kan skolornas tillgång och behov av närliggande grönområden uppmärksammas.</i></p>
<p><b>Vård och omsorg</b> <i>Ställningstaganden Vård och omsorg (s 43)</i> Förslag till ytterligare ställningstagande: Kommunen ska säkerställa de boendes behov av grönområden och naturmiljöer till gagn för upplevelser och hälsan.</p>	<p><i>Ingen fråga för översiktsplanen då det är fråga om planering som sker på tomt.</i></p>
<p><b>Teknisk försörjning</b> <i>Ställningstaganden Avfall (s 46)</i> Det bör läggas till att återvinningsstationer och återvinningscentraler ska vara väl utformade så att nedskräpning undviks eller att närboende störs på annat vis.</p>	<p><i>Det är en viktig fråga att granska vid bygglov, men för detaljerad för att behandlas i översiktsplanen.</i></p>
<p><i>Ställningstagande Energiförsörjning (s 47)</i> Förslag till ytterligare ställningstagande: Kommen är positiv till användning av solenergi (jämför ställningstagande om vindkraft).</p>	<p><i>Ställningstagandet om energiförsörjning har ändrats i utställningsförslaget till att även omfatta t.ex. solenergi.</i></p>
<p><b>Miljö- och riskfaktorer</b> <i>Ställningstaganden Buller (s 48)</i></p>	<p><i>Ingen ändring av ställningstagandet görs, men behovet av sammanställning av bullermätningar</i></p>

<p>Förslag till ytterligare ställningstagande: Kommunen ska utreda omfattningen av bullerstörningar från trafiken på de kommunala vägarna. Detta för att förtydliga att fortsatt arbete behövs inom detta område. En punkt om sammanställning av bullermätningar och nya mätningar finns med under kapitlet <i>Planerade tillägg, planeringsunderlag och inventeringar</i>. (s 77).</p>	<p><i>redovisas i avsnittet Buller i kapitel Miljö- och riskfaktorer under den nya rubriken "Behov av nya underlag".</i></p>
<p><b>Områdesvisa beskrivningar</b> <i>Bostadsområden</i> (s 59-60 + kartblad) <i>Köping</i> D1 – <i>Västra Sömsta</i> Förslag till nytt bostadsområde berör mycket värdefullt och värdefullt grönområde. En exploatering i området måste göras med stor hänsyn till Johannisdalsskogens rekreations- och naturvärden. D4 – <i>Ullvi Backar</i> Förslag till nytt bostadsområde berör värdefullt och mycket värdefullt grönområde. Utbyggnaden får inte påverka Pelarskogens naturvärden. Förslag till verksamhetsområde intill gör att det finns risk för buller och andra störningar om det inte blir tillräckliga skyddsavstånd mellan verksamheter och bostäder. D6 – <i>Mariebergs gård</i> Förslag till nytt bostadsområde. I området finns höga naturvärden. En eventuell byggnation måste ske med stor hänsyn till dessa, bland annat en värdefull allé. D7 – <i>kv Hake</i> I planförslaget är området redovisat som möjligt bostadsområde. Området är klassat i grönstrukturinventeringen som ett utvecklingsområde för grönstrukturen. Denna konflikt mellan två intressen som båda är av stor betydelse för Köping som bostadsort framgår inte i beskrivningen av området. Hur området ska användas bör utredas vidare och förankras hos Köpingsborna. Marken i området är undersökt och markföreningar är konstaterade. Detta ställer krav på sanering och skyddsåtgärder vid en eventuell exploatering. D10 – <i>kv Frode</i> Förslag till nytt bostadsområde. I området har det funnits en industri och objektet är inventerat av länsstyrelsen och har fått riskklass 3 - Måttlig risk för negativa effekter på människa och miljö. Undersökningar behöver göras innan en eventuell exploatering. E3 – <i>Kanonberget</i> Föreslaget nytt bostadsområde ligger i Karlbergsskogen. Området är klassat som mycket värdefullt grönområde. Det finns höga naturvärden på själva Kanonberget. Miljökontoret anser att området inte ska bebyggas.</p>	<p><i>Föreslaget område E:3, Kanonberget, är borttaget efter samrådet. Utställningshandlingen har kompletterats med delar av miljönämndes information om vilka andra intressen som finns inom förslagen till nya bostadsområden.</i></p>
<p><i>Grönstrukturinventeringen</i> (s 61-62) Många av de förslagna exploateringsområdena berör mycket värdefulla och värdefulla</p>	<p><i>Både värdefulla och mycket värdefulla grönområden samt utvecklingsområden redovisas</i></p>

<p>natur- och grönområden. I den bilagda kartan över tätorterna finns endast mycket värdefulla grönområden redovisade. För att få en bild av hur grönstrukturen berörs av de föreslagna områdena anser miljökontoret att även värdefulla grönområden ska redovisas.</p>	<p><i>nu som "utredningsområden för tätortens grönstruktur" på plankartan.</i></p>
<p><i>Ställningstaganden Tätorten Köping (s 64)</i> Förslag till ytterligare ställningstaganden: - Områden som klassas som mycket värdefulla eller värdefulla enligt grönstrukturinventeringen bör värnas, särskilt då områdena har eller kan förväntas få betydelse för förskolor och skolor eller som närgrönområde vid t.ex. äldreboenden.</p>	<p><i>I arbetet med grönstrukturplan kan behov av grönområden vid skolor och förskolor särskilt beaktas.</i></p>
<p>- En grönplan med handlingsplan ska tas fram.</p>	<p><i>I kapitel områdevisa beskrivningar i avsnitt Kommunens viljeinriktning för tätorten Köping framgår att en grönstrukturplan inklusive handlingsplan ska tas fram.</i></p>
<p>- Utveckla Norska hagar-området med inriktning natur-hälsa-utbildning. Området bör skyddas som ett kommunalt naturreservat. - Malmön ska utvecklas som ströv- och rekreationsområde. Delar av Malmöområdet bör skyddas som kommunalt naturreservat.</p> <p>Miljönämndens inriktning är att Malmöområdet ska utvecklas som ströv- och rekreationsområde med Mälaren och naturmiljön i fokus.</p>	<p><i>Ställningstagandet om Naturvård har förtydligats så att det till största del tillmötesgår miljönämndens förslag, se kapitel Natur.</i></p>
<p><i>Landsbygden</i> <i>Ställningstagande landsbygden</i> Det bör förtydligas att hänsyn måste tas till lantbrukets intressen. Byggnation på landsbygden innebär restriktioner för lantbrukaren om det finns risk för att störningar för de boende kan uppstå. (s 69).</p> <p>Förslag till ytterligare ställningstagande: Kommunen ska verka för att äldre detaljplaner ändras så att de inte begränsar möjligheterna till ett modernt fritids- eller permanentboende. (s 69).</p>	<p><i>Utställningshandlingen har kompletterats med ett ställningstagande enligt miljönämndens förslag.</i></p>
<p><b>Riksintressen</b> I översiktsplanen ska redovisas hur värdena i riksintressanta områden ska skyddas. Det saknas en del information om detta i planförslaget. (s 73-75).</p> <p><i>Riksintresse Yrkesfiske</i> Mälaren är utpekad som riksintresse både avseende fångstområden samt för lek- och</p>	<p><i>Utställningshandlingen har uppdaterats med uppgift om Galtens betydelse som lek- och uppväxtområde.</i></p>



<p>uppväxtområde för gös. Det bör förtydligas i texten att Galten, som är den grundaste och näringsrikaste fjärden i Mälaren, är det absolut viktigaste lek- och uppväxtområdet för gösen och förser större delen av sjön med gös under höst-, vinter- och vårfisket.</p>	
<p><i>Riksintresse Naturvård (s 73)</i> Miljökontoret anser att det bör läggas till att kommunen ska utreda hur riksintresset Kungs-Barkaröområdet ska skyddas i samband med utredningen av Malmön.</p>	<p><i>Området är detaljplanelagt som våtmarksområde, vilket innebär att området är skyddat.</i></p>
<p><i>Riksintresset Mälaren (s 74)</i> Miljökontoret anser att 300 meter från strandlinjen är ett för litet område för att skydda riksintresset Mälaren. Den nuvarande avgränsningen omfattar det typiska mälarnära området. Inom området finns den naturtyp som är klimatologiskt präglad av Mälaren. Naturtypen är en småbruten terräng med betesmarker innehållande ädellövträd. Det är viktigt att skydda de natur- och kulturvärden som gör att området är av riksintresse för friluftslivet. I Naturvårdsverkets Handbok 2005:5, <i>Riksintresse för naturvård och friluftsliv</i>, finns riktlinjer för avgränsning av områden av riksintresse. Riktlinjen är att om det i anslutning till vattenområdet som är av riksintresse finns andra riksintressanta värden eller friluftslivsvärden bör dessa också tas med i området. Det kan t.ex. gälla värdefulla strandängar eller anslutande våtmarker och skogsområden. För friluftslivet är ofta stränderna av stor betydelse, liksom intilliggande strövområden. Dessa värden sträcker sig längre än 300 m från strandlinjen när det gäller Mälaren. Miljökontoret anser att en fördjupad utredning behöver göras av vilka områden som ska ingå i riksintresset innan den nuvarande avgränsningen av riksintresset Mälaren ändras.</p>	<p><i>Gränsen för riksintresse Mälaren med öar och strandområden har ändrats till den gräns som redovisas i ÖP-90. Naturvårdsverket har meddelat att en nationell översyn av riksintresseområdena enl. 4 kap 2 § miljöbalken sannolikt kommer att initieras under 2011. Kapitel "Planerade tillägg och planeringsunderlag" har kompletterats med att en utredning om riksintresset kommer att göras.</i></p>
<p><i>Miljönämnden</i> beslutade att som tillägg till miljökontorets skrivelse ovan föreslå att det under ställningstaganden för tätorten Köping läggs till att kommunen ska verka för att så kallade "Gröna kilar" värnas och utvecklas.</p>	<p><i>I arbetet med grönstrukturplanen kan frågan om gröna kilar behandlas.</i></p>
<p><b>20. Kommundelsnämnden i Kolsva</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Hedströmmen betraktas i planen som viktig bland annat avseende rekreation och turism. Framkomligheten är i dag begränsad av nedfallna träd vilket försvårar möjligheten till exempelvis kanotpaddling. Kommundelsnämnden menar att om planen ska realiseras fordras kontinuerlig rensning av Hedströmmen.</li> <li>Ett annat objekt som kan få sin betydelse för rekreation och turism är möjligheten till cykling från Köpings tätort, genom Kolsva, och vidare till Skinnskattebergs kommun. Planen bör ge förutsättningar för anläggande av gång- och cykelväg norr Kolsva till Skinnskattebergs kommun.</li> </ol>	<p><i>Det är upp till varje markägare att sköta rensning av Hedströmmen.</i></p> <p><i>Det finns ingenting i översiktsplanen som motverkar möjligheten att anlägga en gång- och cykelväg norr Kolsva till Skinnskatteberg.</i></p>

<p>3. Eftersom Kolsva samhälle till stora delar är starkt kuperat, bör framtida planering/placering av äldreboenden ta hänsyn till detta och beakta framkomlighet och tillgänglighet.</p> <p>4. I övrig har kommunalstyrelsen inget att erinra mot planen.</p>	<p><i>Framkomlighet och tillgänglighet beaktas alltid vid detaljplaneläggning.</i></p>
<p><b>21. VafabMiljö</b></p> <p>I kapitel 13, Teknisk försörjning på sid 44 beskrivs de mål som kommunen sätter upp för avfallshanteringen samt helt kortfattat hur avfallshanteringen ser ut i nuläget. Vi har ett par kommentarer på dessa delar:</p> <p><u>Allmändelen</u></p> <p>I den allmänna delen av avfallshanteringen beskrivs, helt korrekt, att kommunens renhållningsansvar är överfört till Västra Mälardalens kommunalförbund. Däremot framgår inte att VafabMiljö, enligt gällande ägaravtal med bl.a. Köpings kommun, är ansvarig för bl.a. behandling av hushållsavfall och drift av Återbruket i Köping. Värt att nämna kan också vara att utöver den kommunala avfallsplanen finns en regional avfallsplan. De båda avfallsplanerna är avsedda att komplettera varandra. Den aktuella regionala avfallsplanen gäller för 2009 – 2012.</p>	<p><i>Översiktsplanen har kompletterats med uppgift om avfallsplanerna.</i></p>
<p>Det kan även vara värt att notera att det finns en deponi på Norsa som drivs av VafabMiljö och som sedan 2009 är avslutad. Avfall som skall deponeras transporteras till VafabMiljös deponi på Gryta. Deponin på Norsa skall sluttäckas och en anmälan för detta lämnades till Miljö och Hälsa i Köping i december 2008. Innan denna blivit godkänd kan inte sluttäckningen slutföras.</p> <p>På Karta 13 över Köping tätort framgår att det finns ett förslag på Naturstig som går direkt nordöst om deponin, mellan deponin och ett område som i nuläget används av både kommunen och VafabMiljö för upplag av schaktmassor. I Köping finns ytterst begränsade ytor för lagring av schaktmassor. Det finns ett område väster om anläggningen på Norsa, där det i nuläget ligger en skjutbana, vilket är väl anpassat för detta ändamål. Vi önskar därför att en eventuell planering av en Naturstig sker i samråd med VafabMiljö.</p>	<p><i>Fortsatt planering av Naturstig kommer att ske i samråd med VafabMiljö.</i></p>
<p><u>Måldelen</u></p> <p>De fyra mål som har satts upp för avfallshanteringen i kommunen är till stora delar bra, men det kan vara värt att förtydliga vissa punkter.</p> <p>Formuleringen i den andra punkten, ”Återanvändning och återvinning ska öka genom</p>	<p><i>Ett av målen för avfall har ändrats i enlighet med VafabMiljös förslag.</i></p>

<p>utveckling av insamlingssystem” kan uppfattas som lite otydlig eftersom det inte framgår vad utveckling av insamlingssystem innebär. Syftet med målbeskrivningen torde vara att de resurser som finns i avfallet skall tillvaratas i så hög utsträckning som möjligt. Detta uppnås dels genom att uppmuntra återanvändning, men även genom att öka den andel av avfallet som återvinns. En ökad återvinning ger positiva effekter på olika resurser såsom material, energi och näringsämnen. För att uppnå en högre grad av återvinnig krävs att källsorteringen stimuleras. Det kan i sin tur åstadkommas bl.a. genom en lämpligt utformad renhållningstaxa, närhet till återvinningsstationer och bra tillgänglighet på Återbruket.</p>	
<p>I kapitel 14, Miljö- och riskfaktorer, beskrivs under underrubriken Miljöfarlig verksamhet på sid. 53 och 54, de risker som finns associerade med förorenade områden. Upplyningsvis vill vi påpeka att en inventering och riskklassning enligt MIFO fas 1 av nedlagda deponier i bl.a. Köpings kommun, håller på att upphandlas och kommer genomföras under 2011.</p>	<p><i>Ok</i></p>
<p><b>22. Västmanlands lokaltrafik</b></p> <p>Avsnittet om kollektivtrafiken är knapphändig och svår att bedöma. Vi vill dock poängtera behovet av ett ökat kollektivt resande är till gagn för alla. I Översiktsplanen tar kommunen följande ställningstagande: ”Kommunen ska verka för att det finns en väl fungerande kollektivtrafik mellan tätorterna i regionen”. I dagsläget står Landstinget i Västmanland för kostnaden vad beträffande trafiken mellan tätorter utanför kommuner. För uppfyllande av Översiktsplanens ställningstagande behövs en intensifierad dialog mellan Västmanlands Lokaltrafik, Landstinget i Västmanland och Köpings kommun.</p> <p>Vad beträffande den inomkommunala trafiken, vilken kommunen själv bär kostnaden, saknas några tydliga ställningstaganden. Västmanlands Lokaltrafik kan peka ut minst två intressanta områden att utveckla trafiken till, dels Kolsva, som idag trafikförsörjs av linje 500. Dels också stråket mot Himmeta där det finns en stor andel arbetspendlare som idag tvingas åka bil, i avsaknad av kollektivtrafik. Menar kommunen allvar med sitt ställningstagande beträffande kollektivtrafiken borde avsnittet om densamma utökas och peka ut de områden där kommunen önskar ett ökat utbud av kollektivtrafik, exempelvis Kolsva och Himmeta.</p>	<p><i>Utställningshandlingen har kompletterats med ytterligare ett ställningstagande om kollektivtrafik.</i></p>
<p><b>FÖRENINGAR</b></p>	
<p><b>23. Centerpartiet Köpings kommun</b></p> <p><i>Kurvrätningar sid 15:</i></p> <p>Enligt uppgift kan de två kurvrätningarna som tas upp endast ge små tidsvinster för tågen. Vi anser det inte vara rimligt med så stora investeringar för så små förbättringar, och tycker</p>	<p><i>Efter samrådet har Trafikverket och Länsstyrelsen förtydligat att kurvrätningen av Mäljarbanan är riksintresse för järnväg, då det innebär en utveckling av befintlig infrastruktur.</i></p>

att mark inte behöver reserveras för dessa kurvrätningar översiktsplanen.	
<p><i>Bygdegårdar sid 37:</i>  - Bygdegården i Munktorp, som heter Tallåsgården, saknas på kartan  - Finns det verkligen en Odensvi bygdegård idag? (dagsaktuella diskussioner om Dybecksgården kanske resulterar i att den ombildas till bygdegård).</p>	<i>Kartan har ändrats till utställningsförslaget.</i>
<p><i>Boende sid 39:</i>  Centerpartiet tycker att tillägg bör göras om att satsa på energisnål villabebyggelse genom att planera bostadskvarter med tomter för särskilt energisnåla bostäder/passivhus.</p>	<i>Det är svårt att utnyttja fjärrvärmens effektivt om man planerar för passivhus.</i>
<p><i>Förnybar energi sid 47:</i>  Centerpartiet tycker om vindkraft och vi är glada över att kommunen föreslås uttala sig positivt inställd till vindkraft. Men fler förnybara energikällor kommer att bli betydelsefulla för energiförsörjning och ekonomi framöver. Kanske vore det på sin plats att även mer allmänt skriva om förnybara energislag, och ange fler konkreta exempel än vindkraft? Solenergi, biogas, osv.</p>	<i>Ställningstagandet om energiförsörjning ändras i utställningsförslaget till att även omfatta t.ex. solenergi.</i>
<p><i>Skyddsavstånd till djurbesättningar sid 54:</i>  Vi ifrågasätter avståndsgränserna på 200 resp 500 meter till djurbesättningar. Nya vetenskapliga rön finns redan som anger att kortare avstånd är relevanta och kommunen bör inte låsa sig för lång tid till ett visst avstånd.</p>	<i>Ställningstagande om skyddsavstånd till djurbesättning har ändrats, se kapitel Miljö- och riskfaktorer, avsnitt miljöfarlig verksamhet.</i>
<p><i>Förvirring mellan vad som är Munktorps socken och Munktorps samhälle (Sorby)</i>  Flera gånger nämns i förslaget ”Munktorp” som om man avsåg hela socknen när man egentligen avser Munktorps samhälle som ju bara är en del av socknen. Bland annat:  Sid 39: Det är i Munktorps samhälle som det bor 500 människor (medan det i hela Munktorp väl bor ca 1800 människor)  Sid 47: Avses hela Munktorp eller endast Munktorps samhälle i skrivningen om Telia Soneras kabel?  Sid 56: Här avses Munktorps samhälle (Sorby) och inte hela Munktorp  Sid 66: Föreslår att begreppet Munktorps samhälle används generellt på sidan. Munktorps tätort används sällan som begrepp. Ordet ”byn” passar dåligt i första stycket eftersom begreppet by används om kringliggande byar i Munktorp (t ex Vippeby, Furberga, Björunda osv) men inte om själva samhället.  Sid 67: Munktorps samhälle snarare än Munktorp</p> <p><i>Sockennamn och bynamn blandas</i>  Sid 67: Första stycket är textmässigt komplicerat. Sockennamn och bynamn blandas om</p>	<p><i>Synpunkten noteras och texterna ses över.</i>  <i>I ÖP används begreppet ”tätort” som har en tydlig definition. En tätort är ett område med minst 200 invånare och där avståndet mellan husen är mindre än 200 meter. Statistiska Centralbyrån (SCB) har en förteckning över tätorterna och deras gränser.</i>  <i>”Samhälle” är ett mycket mer flytande begrepp där definitionen oftast är upp till den som använder beteckningen. Det framgår av texten på sid. 40, sid. 49 och sid. 69 att det är tätorterna som avses.</i>  <i>Planförslaget har setts över i sin helhet vad gäller namnen.</i></p>

<p>vartannat. Man kan inte använda ”vid Himmeta” och ”vid Odensvi” som en beskrivning på detta sätt eftersom det skulle innebära något som ligger utanför Himmeta socken eller utanför Odensvi socken. Att räkna upp t ex ”Odensvi, Kindbro och Kölsta” blir konstigt eftersom Kindbro och Kölsta båda är byar som ligger i Odensvi!</p>	
<p><i>Sockenkartan</i>  Någonstans i översiktsplanen, varför inte i samband med avsnitt om landsbygden, borde för informationens skull visas en karta över socknarna, inte endast med sockencentrum vid kyrkan utmärkta utan med gränserna som visar hur hela Västra Skedvi, Himmeta, Bro, Malma, Odensvi, Köping och Munktorp faktiskt förhåller sig till varandra geografiskt. Detta fördes på tal vid landsbygdsrådets möte i Näverkärrets bygdegård.</p>	<p><i>I bilagan Planeringsunderlag finns en sockenkarta.</i></p>
<p><b>24. Kristdemokraterna KD</b>  Kristdemokraterna har haft en liten studiecirkel med möten under tre kvällar, deltagit i nämndmöten samt skickat representant till samrådsmöte för att ta del av tankegångarna så noga som möjligt.  <b>Beröm</b>  Kristdemokraterna finner att ett omfattande arbete har lagts ner för att resultatet ska bli så heltäckande som möjligt. Vi tycker oss rentav känna igen många av våra egna förslag och tankegångar i textmassan. I mångt och mycket är vi alltså positiva till det som skrivs.  <b>Tillförande synpunkter</b>  Våra följande synpunkter handlar framför allt om brister i förhållningssättet till miljökonsekvensbeskrivningen. Planen upplevs som en tjänstmannaprodukt med presentation av en massa faktorer att ta hänsyn till mer än ett politiskt dokument med tydliga ställningstaganden. Många frågor lämnas obesvarade. Med andra ord: Vad ska vi göra åt problemen som påtalas?  KD tar i detta svar även med en del andra åsikter som vi vill förmedla.  Vi är dock medvetna om att vårt svar inte är heltäckande.</p>	<p><i>Förslag till översiktsplan med ställningstaganden har tagits fram i bred samverkan mellan alla förvaltningar. En politisk styrgrupp bestående av kommunstyrelsens arbetsutskott och miljö- och byggnadsnämndens ordförande har vid regelbundna avstämningar lämnat direktiv och angett hur olika delfrågor ska hanteras. Styrgruppen har tagit ställning i alla i planen angivna mål och ställningstaganden.</i></p>
<p><b>Miljökonsekvensbeskrivningen</b>  Miljökonsekvensbeskrivningen ska enligt lag numera ingå i översiktsplanen. Dessutom ska den tas hänsyn till, innan en ny plan antas. Därför hade vi förväntat oss att det i planförslaget ska finnas ett förhållningssätt till miljökonsekvenserna – ej bara ha dem som en bilaga - så att planen just är vägledande för kommande beslut. Låt oss ta en rad exempel som belysning på vad vi menar. Här ger vi också partiets förslag till att koppla ihop plan och konsekvens.</p>	<p><i>Smärre förändringar har gjorts i miljökonsekvensbeskrivningen och i planförslaget för att kopplingen ska tydliggöras.</i></p>
<p>1) <i>Kommunikationer</i></p>	<p><i>Kommunen har redan tagit ställning i den frågan</i></p>

<p>a) Större båtar kommer kunna gå in i Galten / Köpingsån. Hur ska kommunen förhålla sig till det? Det kan bli ett lyft för näringslivet men vilka miljörisker, t ex förorening i Mälaren och stranderosion, är att vänta? Väger fördelarna tyngre än riskerna? KD vill att en konsekvensanalys görs.</p>	<p><i>genom att stödja utbyggnaden av slussen i Södertälje för att tillåta större fartyg till Mälaren och Köping. En särskild miljökonsekvensbeskrivning kommer att tas fram i samband med prövning av utökad hamnverksamhet.</i></p>
<p>b) Det förekommer tung och miljöfarlig trafik genom tätorterna. I planen bör det tydligt framgå hur kommunen ska förhålla sig till detta och när situationerna bör vara lösta. KD vill att krafttag tas snarast för att kraftigt minska den tunga och miljöfarliga trafiken i miljöer där oskyddade trafikanter och boende vistas.</p>	<p><i>Det kommer att kräva stora investeringar och samverkan mellan kommunen och trafikverket är nödvändig för att lösa frågan.</i></p>
<p>c) Kristdemokraterna vill att framtidens vägar är byggda så att det första alternativet för invånarna blir att förflytta sig på ett miljövänligt och hälsosamt sätt. Översiktsplanen bör ta upp vilka överväganden som behöver göras för att nå dit. Hit hör konkreta förslag på hur man ska nå utbyggnadsområden men även avstängning av vissa gatusträckor för bilsbiltrafik. Vidare: Hur kommer personer utan tillgång till bil till serviceställen som t ex återbruket och badplatser? Här bör kompletteringstrafiken nämnas vid sidan om andra kommunikationsmedel.</p>	<p><i>Utställningshandlingen har kompletterats med ytterligare ett ställningstagande om kollektivtrafik.</i></p>
<p>d) För många kommuninvånare sticker det i ögonen att vår miljövänliga hantering av bl a avfall medför en mängd transporter med lastbilar och bilar samt en kanske onödig elförbrukning. Kristdemokraterna vill att det dels görs en bedömning av huruvida transporterna är rimliga eller orimliga med hänsyn taget till ett hållbart samhälle och dels långsiktiga förslag på hur det ska bli bättre.</p>	<p><i>Översiktsplanen hanterar inte detta utan det görs i avfallsplaneringen.</i></p>
<p>e) KD ser det som mycket spännande att tänka kring en ny utfart till E18 öster om Köping. Det kommer kunna avlasta bostadsområden från tung och farlig trafik samt skapa ny attraktiv mark för näringslivet. Här är det dock viktigt att saker kommer i rätt ordning för att de mest angelägna miljöaspekterna inte ska ses som försvårande problem utan förutsättningar.</p>	<p><i>Synpunkten noteras.</i></p>
<p>f) Det är bra att problemen med ökade hårdgjorda ytor, både i centrum och t ex i det planerade området norr om E18 uppmärksammas. Denna aspekt måste beaktas vid detaljplaneläggning.</p>	<p><i>Hårdgjorda ytor beaktas alltmer vid detaljplaneläggning.</i></p>
<p>2) <i>Näringsliv / boende / naturvård</i> Kommunen behöver våga välja. Antingen ska det finnas arbetsplatser eller boende i området söder om hamnen (Sjötullen). Miljökonsekvenserna låter inte båda finnas, enligt vår tolkning. KD anser att på sikt ska bostadsmark inlösas och användas till</p>	<p><i>Ingen förändring föreslås för Kungsängen. Pågående markanvändning gäller tillsvidare. För Kungsängen finns en generalplan som gäller som områdesbestämmelser. I den redovisas Kungsängen</i></p>

<p>näringsverksamhet enligt tidigare plan.</p>	<p><i>som ett industriområde. Planen fortsätter att gälla så länge befintliga förhållanden föreligger. I förslaget till översiktsplanen finns ställningstagande om att riktlinjerna för Kungsängen ska ses över. Det kan vara rimligt med vissa lättnader, t.ex. tillåta byggande av garage och liknande.</i></p>
<p>a) KD anser att näringsintressen och naturvårdande intressekonflikter går att lösa med hjälp av aktiv samhällsplanering. Kommunen behöver sätta upp konkreta skydd för vissa tätortsnära grönområden som är oundgängliga för naturvård och rekreation men sen ev. lämna andra grönområden för att kunna skapa fler attraktiva boendemiljöer och arbetsplatser i ett växande samhälle.</p>	<p><i>Översiktsplanen visar var utvecklingen av bostäder och verksamheter ska ske. En avvägning mot andra intressen har gjorts. Både värdefulla och mycket värdefulla grönområden samt utvecklingsområden redovisas nu som "utredningsområden för tätortens grönstruktur" på plankartan. I den kommande grönstrukturplanen får utredas vilken hänsyn som ska tas till områdena vid planering.</i></p>
<p>b) Dricksvattnet för Köpings tätort tas från Köpingsåsen i en mycket känslig process. Här vill KD snart se en handlingsplan och regelverk för hur den processen ska garanteras full verkan även i framtiden. Vilka faror och hinder måste elimineras innan de byggs eller uppstått? c) Skyltar som anger vattenskyddsområdenas lägen har satts upp men bör även uppmärksamma mer i översiktsplanen bl.a. med tydligare kartor.</p>	<p><i>Ett vattenskyddsområde för Hedströmmen håller på att tas fram.</i></p>
<p>d) Trenden är att befolkningen uppskattar närproducerad mat i allt högre omfattning. Hur vi ska möta denna efterfrågan bör finnas med i översiktsplanen. KD tycker att landsbygdsrådet i planen får i uppdrag att ta fram en beredskapsplan och guide som kontinuerligt uppdateras.</p>	<p><i>Översiktsplanen ger förutsättningar för att de areella näringarna kan fortsätta bedrivas. Det går inte att detaljplanera vad som ska produceras utan det styrs i stor utsträckning av jordbrukspolitik.</i></p>
<p>e) Det är värdefullt att de ur natursynpunkt värdefulla områdena i Köpings kommun finns med och görs kända. Planen behöver ta upp frågan hur medborgarna ska hitta och kunna ta sig dit. Kristdemokraterna anser att naturområdena bör markeras på en åskådlig karta med GPS-koordinater. Dessutom bör markägare få en slant för att de underhåller den enskilda vägen dit.</p>	<p><i>Synpunkten noteras, men är ingen översiktsplanefråga.</i></p>
<p>3) <i>Boende</i> a) Den planerade förtätningen av Köpings tätort kan vara bra ur miljösynpunkt. En förtätning sker dock rimligen på bekostnad av grönområden. Det är ju nästan självklart att det finns ett behov av kategorisering och planering av centralt belägen grönstruktur.</p>	<p><i>I planförslaget finns redovisat förslag om att ta fram underlag om grönområden och parker i Kolsva och Munktorp, se kapitel planerade tillägg, planeringsunderlag och inventeringar.</i></p>

<p>Målet är att tätorten ska kunna erbjuda olika karaktärer av parker och skogar för både människor, växter och djur inom rimliga avstånd. Var kan t ex en stadspark anläggas? Vilka behov av friluftsytor finns i närheten av bl.a. skolor och äldreboenden? Nästa snara steg blir att söka tillgodose de behoven om de inte redan är uppfyllda.</p>	
<p>b) Framöver kommer det permanentboende inslaget inom det mer fritidsinriktade boendet i Sundänge och Malmön sannolikt fortsätta öka. Hur ska kommunen förhålla sig till blandningen av nya stora hus inpå små bohemiska sommarnöjen? Ska kommunen invänta boendeföreningarnas beslut om hur vägarna m.m. i områdena ska skötas eller rentav ha en ambition att leda utvecklingen?</p> <p>KD vill att kommunen söker dialog med boende och andra fastighetsägare i fritidsområden för att ta upp frågor som på olika sätt rör demokratin så nära dem det berör som möjligt.</p>	<p><i>Dialog sker med föreningarna i fritidshusområdena vid Mälaren om hur områdena ska utvecklas.</i></p>
<p>c) Vindriktningen är oftast från väster. Översiktsplanen bör ha förslag på hur boende i öster ska slippa drabbas av luftutsläpp från verksamhet i väster innan bostäderna är byggda.</p>	<p><i>Miljöfrågor diskuteras alltid vid detaljplaneläggning.</i></p>
<p><b>Andra åsikter som KD vill förmedla:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* Förslaget innehåller tydliga ställningstaganden mot bl.a. buller och radon.</li> <li>* Positivt med cykelvägar till Himmata och Kungsör.</li> <li>* Trafikslagen bör i så stor utsträckning som möjligt hållas i sär, även gående och cyklister.</li> <li>* Mopedister kan behöva anvisade körfält nära högstadieskolor.</li> <li>* Kommunen innehåller faktiskt fler handelsområden än dem som nämns på s 17, t.ex. Nibble och Furuvägen. Det är på flera sätt viktigt att handeln inte klumpas ihop till några få ställen även om KD vill slå vakt om en stark centrumhandel.</li> </ul>	<p><i>Detaljeringsgraden i översiktsplanen medföra att det endast är de största handelsområdena som redovisas.</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>* KD gläder sig åt att ordalydelsen i förslaget pekar på att ett ekonomiskt och rationellt lantbruk inte behöver medföra konflikter med kultur- och naturmiljön, särskilt inte om det är biologiskt. Tvärtom är det så att antalet arter minskar med antalet nedlagda lantbruk och mängden brukade arealer. Det är alltså av största vikt att vi har en levande landsbygd med aktivt jord- och skogsbruk. Planförslaget lägger som väl är inga hinder för detta.</li> <li>* Kommunen bör upprätta en energiplan som bl.a. syftar till att i så stor utsträckning som möjligt använda så nära producerad el som möjligt. Kristdemokraterna vill även att</li> </ul>	<p><i>En Energiplan ska tas fram där frågan får hanteras.</i></p>



<p>onödigt värmeläckage i kommunens fastigheter inventeras och tas bort.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* För att rena vattnet tillförs idag oftast klor. Renandet kan även ske genom syresättning i dammar, forsar och fontäner t ex i den idag tämligen livlösa Köpingskanalen i Centrum.</li> <li>* Hur är det med näringstransporten i våra vattendrag? Det mesta ska göras vid källan (enskilda avloppet) men om vattenhastigheten stannas upp kan näring som ändå smittit igenom bindas upp t ex genom vassodling och vattenbruk. Här vill KD se konkreta förslag på vad kommunen är villig att vidta för stimulansåtgärder. Är man t o m villig att koppla dem till en lokal biogasproduktion? Kristdemokraterna vill stödja den linjen.</li> </ul>	<p><i>Det pågår en landsomfattande planering inom vattendirektivet där statusen i våra vattendrag behandlas.</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>* För övrigt undrar vi vad som ska ske med Norsatippen. En debatt efterlyses.</li> </ul>	<p><i>Utställningshandlingen har kompletterats med att Norsatippen ska ses som en framtida tillgång som rekreations- och naturområde som kan integreras med Karlbergsskogen.</i></p>
<p><b>25. Miljöpartiet de gröna i Köping</b></p> <p><b>Allmänt</b> Materialet är välförberett, pedagogiskt och lätt att uppfatta. Kartarbetet håller hög kvalitet och belyser frågorna tydligt.</p> <p><b>Sammanhanget</b> Vi står mitt i en klimatutmaning. För att hålla koldioxidnivån inom de gränser där ekosystemet inte kollapsar krävs aktivt arbete med klimatmålen: ”Utsläppen av växthusgaser för Sverige bör för år 2020 vara 40 procent lägre än utsläppen år 1990. Målet gäller för de verksamheter som inte omfattas av systemet för handel med utsläppsrätter.”. Miljöpartiets mål är mer ambitiöst: utsläppen ska vara minst 60 % lägre. För att Köping ska bidra med sin del av klimatmålen så ska man tänka annorlunda än då man skapade problemet med växthusgaser. Översiktsplanen och samhällsplaneringen har en viktig roll i minskningen av växthusgaser, <a href="#">se nedan</a>.</p> <p><i>(bilden är borttagen från denna redovisning)</i></p> <p>Då kommunens möjligheter att påverka transporternas reglering, ekonomiska styrmedel, infrastruktur, transportutbud och ny teknik är relativt begränsad så bör man koncentrera sig på arbetet med klimatvänlig samhällsplanering och med resevanor / beteenden. Mål som ”Minskat antal fordonskilometer” och ”Planera för mindre bilåkande till service med mera” tas upp som mål i kommunens Agenda 21 dokument:</p>	

*Inom trafiksektorn ska målen vara att generellt sett minska trafikarbetet (antal fordons km), vilket bidrar till att minska utsläppen av bl a kväveoxider, svaveldioxid och lättflyktiga organiska ämnen, samt att öka trafiksäkerheten så att ingen dödas eller skadas allvarligt i trafiken.*

*Lokalt ska vi förbättra hälso- och miljösituationen genom att:*

- Minska biltrafiken i centrum*
- Planera för mindre bilåkande till service m m*
  
- Tillhandahålla kollektivtrafik där den är bra ur miljösynpunkt*
- Stimulera cykelåkande*
- Medverka till att bullerstörda miljöer åtgärdas så att god miljö kvalitet uppnås*
- Öka trafiksäkerheten genom bl a fysiska åtgärder som sänker hastigheten*
- Utöver inriktningen att minska trafikarbetet och styra bort trafiken från miljöer där många människor vistas eller lokala problem kan uppstå av andra skäl vill vi att det satsas på ur miljösynpunkt bättre fordon och bränslen*

Att ny teknik och alternativa bränslen automatiskt skulle lösa hela problemet med klimatförändringen kan anses som orealistiskt då dieselmotorer har och kommer att ha en stor del av fordonsmarknaden enligt prognos från Energimyndigheten. Ett aktivt arbete krävs för att vända denna trend

*(bilden är borttagen från denna redovisning)*

Även om priserna för fossila bränslen skulle höjas så verkar inte utsläppen från transporterna minska i den takt som ett stabilt klimat kräver. Utan andra åtgärder kommer de alternativa bränslenas andel kvarstå som en mindre del av den totala bränslekonsumentionen.

*(bilden är borttagen från denna redovisning)*

Översiktplanen hanterar även andra delar som ger utsläpp än bara transporter/kommunikationer. Därför formuleras övergripande yttranden:

*Möjlighet finns inte nu att arbeta om översiktplanen utifrån synpunkterna. Frågorna*

<p>Vi vill att översiktsplanen utformas så att effekten av översiktsplanen år 2020 åtminstone är 60 % minskning av utsläpp av växthusgaser jämfört med år 1990.<sup>1</sup></p> <p>Vi föreslår att översiktsplanen formas så att den stödjer Agenda 21-dokumentet och speciellt målen ”Minskat antal fordonskilometer” och ”Planera för mindre bilåkande till service med mera.”</p> <p>Vi vill att översiktsplanen utformas så att den leder till minskad energianvändning år 2025 med åtminstone 10 % jämfört med 2010.</p>	<p><i>hänskjuts till kommunens arbete med klimatstrategi och får integreras vid nästa översyn av översiktsplanen.</i></p>
<p><b>Kap 3, Kommunikationer</b></p> <p>Vid en genomgång av kommunikationer är det bra med en helhetssyn på behovet av resor: kartläggning av resmönster, anknytningspunkter för byte av trafikslag, resursutnyttjandepotential (vi använder till exempel vanligtvis bara 20% av bilens kapacitet), möjlighet till ändringar i transportbeteende etcetera. Mellan vilka punkter sker de mest frekventa resorna? Kan en del av resorna minskas, styras om i tid eller ruttmässigt, eller tas bort helt med hjälp av nytänkande, till exempel möjlighet till distansarbete eller flexibla lösningar för tillfälligt boende? En moderniserad trafikplan kan vara till hjälp för detta.</p>	<p><i>Förslag om att ta fram en reviderad trafikplan finns redovisat i planförslaget, se kapitel Planerade tillägg, planeringsunderlag och inventeringar.</i></p>
<p>Möjligheterna att ändra transportbeteendet beror i hög grad på hur attraktiva alternativen är. Kollektivtrafikens konkurrensmedel är främst turtäthet, pris och komfort men det handlar också om att skapa miljöer och vardagssituationer där det känns enkelt och självklart att cykla, åka buss eller tåg. Många detaljer i vardagssituationen har stor betydelse för att inte bilen ska vara förstahandsalternativet. Det kan vara utformningen av cykelparkering intill bostaden, vägen till och från hållplatsen, möjligheterna till enkla och snabba byten mellan buss/tåg/cykel i knutpunkter, cykelvägarnas utformning och sträckning. Självklart är även bostadens och arbetsplatsens lokalisering liksom verksamheternas lokalisering av stor betydelse vid val av transportmedel. En minskning av de motoriserade transporterna har naturligtvis även andra fördelar: förbättrad hälsa, minskat buller, förbättrad tillgänglighet, minskade utgifter för infrastruktur, ökad trivsel i stadsrummen och mycket annat. En övergång till hållbara transportmedel ger dessutom en minskning både av de emissioner som kan leda till luftvägssjukdomar, allergier och cancer samtidigt som vi får en befolkning som rör sig mer och därmed minskar förekomsten av både hjärtkärlsjukdomar som fetma.</p> <p>Grunden för miljövänliga resor är bland annat lokalisering av bostäder och verksamheter,</p>	<p><i>Översiktsplanen kompletteras inte med dessa förslag, utan det får hanteras på annat sätt, t.ex. i kommunens arbete med klimatstrategi och i översynen av trafikplanen.</i></p>

<sup>1</sup> Översiktsplan i den föreslagna formen leder till en ökning av växthusgaser på minst 5-6% jämfört med 2010. (Miljökonsekvensbeskrivning, s 16.) Jämfört med 1990 är ökningen antagligen högre.

<p>förtätning, utformning av stadens rum, prioritering av hållbara transportslag etcetera. Sedan kan man gå vidare med ändring av transportbeteende, till exempel med hjälp av till exempel mobility management eller transportation demand management.</p> <p>Då ansvaret för en resa kan ligga på flera olika huvudmän (till exempel Trafikverket, SJ, Länstrafiken och taxibolag) sker sällan en analys för hela resan från ett kundperspektiv och då kan kundupplevelsen bli lidande.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vi föreslår att kommunen ska ta fram en strategi för hållbara transporter</li> <li>• Vi föreslår att kommunen startar ett mobility management / transportation demand management-program i stil med de lyckade exemplen från Lund och Holland.</li> <li>• Vi önskar att kommunen satsar på distansarbete inom sin organisation och startar ett samarbetsprojekt med lokalt näringsliv om distansarbete.</li> <li>• Vi föreslår att vid genomgång av en trafikplan har man resenärens, dess beteendemönster och behov som utgångspunkt.</li> </ul>	
<p><b>Kap 3, Vägar</b></p> <p>För att klara klimatmålen och målet med Fossilfritt Västmanland 2015 som Agenda 21-förbundet har initierat så måste biltrafiken minska de närmaste åren. Alternativa bränslen kommer att ta marknadsandelar men kommer inte att kunna ersätta oljan fullt ut, vilket får till följd att en stor del av resorna behöver styras om till andra trafikslag som cykel eller kollektivtrafik. I ljuset av detta så innebär investeringar på utökat vägnät satsningar på föråldrad teknik.</p> <p>Enligt forskningen leder nya vägar till ökat antal bilar. Trafikflödet blir då inte bättre eftersom utrymmet som nybyggnationen skapar äts upp av det nya antalet bilar som hittar till vägen. Att höja säkerheten vid transport av farligt gods är mycket viktigt, men möjligheten till alternativa rutter på befintliga vägar och möjligheten till alternativa transportsätt bör utredas. Arbetet med minskning av trafikflödena på de problematiska vägarna bör intensifieras. Man bör koncentrera sig även på flödet de timmarna under dagen då trafiktopparna sker. På så sätt kan säkerheten på vägarna förbättras och antalet avbrott i flödet minska.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vi föreslår en tydlig satsning på järnväg och sjötrafik med smidigt fungerande anslutningstrafik för att minska behovet av investeringar på en ohållbar trafiklösning.</li> <li>• Vi föreslår att kommunen inte trycker på hos Trafikverket för utbyggnad av E18 eller byggande av Infart Öster, E18 till Västeråsvägen, utan avvaktar i denna fråga. Vi anser att de drygt 500 000 000,00 kr som en utbyggnad av E18 kräver kan användas till mer miljövänliga investeringar, t ex järnvägstrafik.</li> </ul>	<p><i>Översiktsplanens ställningstaganden inom kommunikationer visar att kommunen satsar på järnvägs- och sjötrafik. Kommunen anser att Infart Öster är av strategisk betydelse för utvecklingen av Köping och behåller förslaget i utställningshandlingen.</i></p>

<p><b>Kap 3, Järnväg</b> I framtiden tror vi att järnvägen och tågtrafikens betydelse kommer att öka. Därför är det viktigt att se över hur man kan öka kapaciteten i järnvägsnätet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vi anser att kommunen bör verka för dubbelspårig järnväg på sträckan Stockholm – Göteborg. Identifiera hur man ökar tågets andel av resorna och agera efter detta.</li> </ul>	<p><i>Utställningshandlingen har kompletterats med att ange behov av framtida dubbelspårsutbyggnad på Mäljarbanan.</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunen ska verka för rälsbusstrafik eller motsvarande mellan Arboga och Västerås med stopp i Munktorp.</li> </ul>	<p><i>Kommunen är positiv till utökad trafik på befintliga spår och om en trafik huvudman bedömer det tekniskt och ekonomiskt genomförbart kommer kommunen stödja ett tågstopp i Munktorp.</i></p>
<p>Många människor är vana att ta bilen när man ska resa någonstans och vanans makt är som bekant stor. Som ett steg på vägen mot det hållbara samhället behöver fler människor lära sig att resa med tåg.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vi föreslår att kommunen startar en kampanj, med information, förmåner med mera, för att få fler människor att välja tåget.</li> <li>• För att ytterligare göra tågresande attraktivt anser vi kommunen bör möjliggöra att området runt tågstationen blir ett centrum där det finns daghem, en butik och så vidare för de som pendlar. Cykelförvaring och cykelservice ingår i tågcentrumtanken.</li> </ul>	<p><i>I översiktsplanen finns förslag att en utredning ska göras för att se hur Inre hamnen kan utvecklas i framtiden. Området är inte avgränsat i översiktsplanen och kan innefatta området runt stationen också.</i></p>
<p><b>Kap 3, Sjöfart</b> Hamnen har en outnyttjad potential som kombiterminal där båt, bil och tåg kan mötas. Köping kan satsa på Eskilstunas/Katrineholms modell där omlastning mellan tåg och lastbil sker smidigt. I modellen ingår att lasten kan tulldeklarerars färdigt innan tågresan till Göteborg och på så sätt förkortas ledtiderna i mottagarterminalen. Köpings fördel är hamnen som också kan hantera gods, både styckegods och containrar.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vi föreslår att kommunen utreder möjligheten att utveckla Köpings omlastningsterminal med anslutande järnvägar och vägar.</li> <li>• Kommunen ska undersöka möjligheterna och lägen för enkel avlastning från tågen.</li> </ul>	<p><i>I översiktsplanen finns även förslag om att göra en utredning av hamnverksamheten för att utreda hur hamnen ska utvecklas för att ta tillvara näringslivets framtida behov.</i></p>
<p><b>Kap 3, Kollektivtrafik</b> I förslag till översiktsplan står bara nämnt att kommunen ska främja kollektivtrafik mellan tätorterna.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vi föreslår även att en välfungerande och effektiv lokaltrafik, gärna anropsstyrd, inom Köping ska främjas.</li> </ul>	<p><i>Utställningshandlingen har kompletterats med ytterligare ett ställningstagande om kollektivtrafik.</i></p>
<p><b>Kap 3, Gång och cykelvägar</b> De stora cykelvägarna ska ha så lite som möjligt av störningar i form av skarpa svängar,</p>	<p><i>Köpings cykelvägnät behandlas inom ramen för trafikplanen. Enligt översiktsplanen ska trafikplanen</i></p>

<p>korsningar, refuger, flitigt använda gångbanor etcetera. Det är bra om det alltid är klart hur cykelvägen fortsätter vidare. Till exempel då cykelvägen styrs till en lokalgata så ska det markeras tydligt på gatan eller genom skyltning, speciellt i centrum och i områden där cykelingspotentialen är stor. Cykel ska även ses som ett prioriterat trafikslag, gärna med företräde i korsningar. Dessa mindre justeringar på främst befintliga cykelbanor gör att cykel blir ett extremt effektivt transportmedel och ett självklart val vilket gynnar både miljö och folkhälsa. Det är förhållandevis lätt att öka antalet cykelresor av det totala antalet resor.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vi föreslår att en expert ser över Köpings cykelnätverk, och att denne tar fram förslag för utveckling av cykeltrafiken. Vi vill att Köping ska bli en cykelstad!</li> </ul>	<p><i>revideras.</i></p>
<p><b>Kap 4, Industri, handel och serviceföretag</b> Köpcentret vid Entré Köping har kommit för att stanna och är ett populärt köpcentrum. Men hela placeringen och konceptet bygger på att kunderna transporterar sig dit i bil, vilket inte är miljömässigt hållbart. En levande stadskärna är hjärtat i en stad och får inte tillåtas bli utarmad.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vi föreslår att trafiksituationen analyseras vid BigInn med fokus på hur man kan tillgängliggöra köpcentret för cyklande och bussåkande kunder.</li> <li>• Vi föreslår att vid nyetablering av butiker ska en placering i centrum väljas i första hand, om det är möjligt.</li> <li>• Vi föreslår att kommunen tar fram en centrumplan, det vill säga en utredning och ett åtgärdsprogram hur Köpings centrum kan bli ännu mer levande och hur nyetableringar kan ske i centrum.</li> </ul>	<p><i>I förslaget till översiktsplan finns ställningstagande om att Köpings handelsområden (centrum och handelsområdet vid Entré Köping) ska utvecklas parallellt för att den totala handeln i Köping ska öka.</i> <i>Olika arbeten pågår för att öka attraktiviteten av centrum. Behovet av att ta fram en centrumplan kommer att aktualiseras i dessa arbeten.</i> <i>Vid revidering av trafikplanen och vid kommande planläggning får frågan om trafiken vid Big-Inn analyseras.</i></p>
<p><b>Kap 4, Ämnen och material</b> Myrar fungerar som termostat för klimatet eftersom myren binder fast kol. Då man dikar en myr så frigörs en del av detta kol, även om man inte utvinnet torven. Myrar i naturligt tillstånd fungerar även som lager för vattenmassor och hindrar på så sätt översvämningar. Samtidigt balanserar myrar vattennivån i bäckar och små sjöar och skapar då levnadsförutsättningar för många vattendjur.</p> <p>Eventuell ny torvtäkt bör tillåtas endast av väldigt starka skäl då användning av torv är miljö- och klimatförstörande. Då vi redan har för höga nivåer av växthusgaser i atmosfären är inte ett tillskott något att föredra.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vi föreslår att nya torvtäkter bör tillåtas endast av väldigt starka skäl då användning av torv är miljö- och klimatförstörande.</li> <li>• Vi bifaller det förslag som finns i översiktsplanen att kommunen ska verka även för att</li> </ul>	<p><i>Ställningstagandet om torv har ändrats till utställningsförslaget, se kapitel Näringsliv, avsnitt ämnen och material.</i></p>

<p>minska användningen av torv i allmänhet då torven i en myr fungerar som kolsänka.</p>	
<p><b>Kap 6, Naturvård</b> Skyddande av värdefulla naturområden bör prioriteras. Vid anläggande av skyddad natur bör man även ta hänsyn till djurarters förmåga att sprida sig mellan naturområden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vi föreslår att kommunen bör sträva efter att naturområdena ska utgöra ett nätverk av områden för bästa möjliga naturskydd och bärkraftighet i djurpopulationen.</li> <li>• Vi föreslår att kommunen ska verka för att de 25 kommunintressanta naturområden som nämns i samrådsdokumentet får skydd och bevaras långsiktigt.</li> <li>• Vi föreslår att kommunen tar fram en ny naturvårdsplan.</li> </ul>	<p><i>Ställningstagandet för naturvård har ändrats i utställningshandlingen, se kapitel Naturvård. Förslag om att ta fram en kommunomfattande naturvårdsplan finns redovisat i planförslaget, se kapitel Planerade tillägg, planeringsunderlag och inventeringar.</i></p>
<p><b>Kap 10, Boende</b> Förtätning av Köpings centrum är bra då det ger fler människor tillgång till service. Förtätning är även önskvärd vid området runt tågstationen, eftersom det ger pendlare ett attraktivt boende med hög service.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vi anser att kommunen bör utreda möjligheterna för förtätning även vid tågstationen.</li> </ul>	<p><i>I området vid stationen måste hänsyn tas till järnväg, hamn och industrier med de förutsättningar som det ger (buller, risker m.m.). Om det är möjligt att hitta lägen för bostäder vid eventuell framtida avveckling av industrier så är kommunen positiva till det. I kapitel Fritid, kultur och turism finns en viljeinriktning beskriven kring utveckling av Inre hamnen.</i></p>
<p>Vid boende utanför tätorter så är det viktigt att fossilbränsle drivena transporter minimeras. Arbetspendlande skapar sällan mervärde utan tar energi och tid i anspråk. Därför är det viktigt att den som bosätter sig på landsbygden även får möjlighet att försörja sig där. Man bör i så fall även sträva efter lokal barnomsorg och äldreomsorg.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vi anser att om kommunen vill underlätta för boende på landsbygden ska kommunen även utarbeta en strategi för hur transportbehovet kan minskas eller lösas på ett hållbart sätt. (Med "ett hållbart sätt" menar vi att koldioxidutsläppen ska minska med minst 60 % år 2020 jämfört med år 1990)</li> <li>• Vi föreslår att kommunen verkar för att lokal energi- och fordonsbränsleproduktion kommer till stånd på landsbygden. Även andra gröna näringar som har sin bas i landsbygden ska lyftas upp.</li> </ul>	<p><i>Kommunen är positiva till kompletterande näringar på landsbygden.</i></p> <p><i>Den eventuella landsbygdsbebyggelsen som kan komma till stånd anses ha en liten betydelse med hänsyn till kommunens storlek som ger korta avstånd mellan Köpings tätort och landsbygden. Det pågår en genomgripande förändring i bilarnas koldioxidutsläpp genom att nya drivmedel utvecklas. På sikt kommer bilarnas miljöpåverkan därför att minska.</i></p>
<p>Köpings kommun har tre centralorter med bra kommunikationer, det vill säga Köping, Munktorp och Kolsva. Vid nybyggnation av bostäder och industri bör kommunen stimulera byggande vid dessa orter. De kollektiva kommunikationerna ska hålla mycket hög klass till och från dessa orter.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vi anser att vid nybyggnation av bostäder och industri bör kommunen stimulera</li> </ul>	<p><i>Förslaget till översiktsplan redovisar förtätning inom Köping, Kolsva och Munktorps tätorter. I utredningsområdet som föreslås i stråket mellan Köping och Kolsva finns befintlig kollektivtrafik. Utställningshandlingen har kompletterats med</i></p>

<p>byggande vid Köping, Kolsva och Munktorp, i närheten av befintliga kommunikationer.</p>	<p><i>information om det.</i></p>
<p><b>Kap 11, Skola och utbildning, punkt 2</b> Tydligare och olika inriktning på skola och förskoleverksamhet inom kommunal regi är önskvärt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vi föreslår att kommunen ska vara öppen för föräldrars och barns specifika önskemål angående pedagogik eller ämnesval. Saknas sådana bör kommunens placeringserbjudande bygga på närhetsprincipen.</li> </ul>	<p><i>Översiktsplanen kan inte styra detta.</i></p>
<p>Skolresorna är en del av elevens vardag. Det ska vara lätt att gå eller cykla till skolan.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vi föreslår att kommunen ska verka för att skolresorna sker säkert och miljövänligt sätt.</li> </ul>	<p><i>Vid revidering av trafikplanen får frågan om gång- och cykelvägar till skolorna analyseras.</i></p>
<p><b>Kap 13, Vatten och avlopp</b> Ett stort orosmoln i framtiden kommer att bli bristen på fosfor till konstgödsel. Eftersom vi är extremt beroende av konstgödsel för vår livsmedelsförsörjning kan en fosforbrist bli mycket allvarlig. För att undvika denna situation kan vi redan nu börja ta tillvara det fosfor som vi i dagsläget ser som ett avfall.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vi föreslår att kommunen bör utreda möjligheterna och verka för att ta tillvara näringsämnena från avlopp.</li> </ul>	<p><i>Frågan om att ta tillvara näringsämnena från avlopp är ingen fråga för översiktsplanen, utan får hanteras på annat sätt inom kommunen.</i></p>
<p><b>Kap 13, Energiförsörjning</b> Fjärrvärme är en mycket bra och ren värmekälla i tätbebyggda samhällen. I Köping har vi dessutom industrier som genererar spillvärme, en resurs som bör utnyttjas så mycket det går. Dock får vi inte göra oss alltför beroende av dessa industrier: en reservplan måste alltid finnas för hur värmen kan produceras på andra sätt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vi föreslår att kommunen underlättar för och uppmuntrar småhusägare i närheten av fjärrvärmenätet att ansluta sig till det.</li> <li>• Vi föreslår att kommunen utreder hur vi ytterligare kan utnyttja spillvärme till fjärrvärmenätet.</li> </ul> <p>I mindre samhällen kan ett alternativ till fjärrvärme vara en gemensam värmepanna för cirka 10-50 småhus. Det finns goda exempel på detta, till exempel i Sala, där Sala-Heby Energi sköter dessa anläggningar. I ett arbete med analys av potentiella fjärrvärmeområden kan en uppdaterad energiplan vara till hjälp.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vi föreslår att kommunen underlättar för och uppmuntrar småhusägare i närheten av fjärrvärmenätet att ansluta sig till det.</li> <li>• Vi föreslår att kommunen utreder hur vi ytterligare kan utnyttja spillvärme till</li> </ul>	<p><i>Kampanjer och annat arbete görs på tekniska kontoret för att få fler att ansluta sig till fjärrvärmenätet. Utredningar pågår ständigt för att bättre utnyttja spillvärme. Frågan om småskaliga värmeanläggningar och fjärrvärmeproduktion i mindre samhällen hänskjuts till att hanteras i revidering av energiplanen.</i></p>



<p>fjärrvärmenätet.</p>	
<p>I översiktsplanen nämns bara att kommunen är positiv till vindkraft. Vi vill även framhålla de andra förnybara energislagen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vi föreslår att kommunen bör underlätta och verka för utbyggnaden av all förnybar energiproduktion, t ex vindkraft, biogasframställning och solenergi.</li> </ul>	<p><i>Ställningstagandet om energiförsörjning har ändrats till att även omfatta t.ex. solenergi i utställningshandlingen.</i></p>
<p><b>Kap 14, Krisberedskap</b> Krisberedskap – kommunen skall göra mer än lagen kräver för att ha bra beredskap. Det är viktigt att ta hänsyn till scenarion med kraftigt höjt oljepris, klimatförändring (torka, översvämning, stormar med mera) och därpå följande social oro.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vi föreslår att kommunen förutom kortsiktiga risk- och sårbarhetsanalyser även ser över beredskapen inför längre perioder av kris. Ett exempel kan vara en oljekris som varar längre än ett år.</li> </ul>	<p><i>Frågan hanteras inte i översiktsplanen, utan får hanteras i kommunens arbete med risk- och sårbarhetsanalyser.</i></p>
<p><b>Kap 15, Grönområden och parker i Köping</b> Park- och grönområden har en stor betydelse för folkhälsa. Vistelse och arbete i naturen ökar människors välbefinnande.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vi föreslår att kommunen verkar för att flera trevliga, gröna motionsstråk tas fram i Köpings centralort. Tanken är att var du än bor i centralorten så ska det vara lätt att ta en promenad eller en löptur.</li> </ul>	<p><i>Grönstrukturplanen får hantera frågan.</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vi föreslår att kommunen verkar för odlingsmöjligheter nära invånarnas bostäder, till exempel stadsodling, centrala kolonilotter och utrymmen vid hyresbostäder.</li> </ul>	<p><i>Det finns ett område med odlingslotter inom cykelavstånd i Köping och inget nytt område föreslås i översiktsplanen.</i></p>
<p><b>26. Socialdemokraterna i Kolsva</b> Det planerade området för bostäder i Kolsva tätort, C6, är föreningen tveksam till. Detta på grund av tidigare verksamhet på området plus att markens beskaffenhet kan innebära problem.</p>	<p><i>Området är redan detaljplanelagt för bostäder, men hela detaljplaneområdet är inte ianspråktaget varför det redovisas som ett planerat område för bostäder i översiktsplanen. En översiktlig geoteknisk undersökning görs numera alltid inför byggnation.</i></p>
<p><b>27. Bostadsrättsförening på Ringvägen</b> Styrelsen i Bostadsrättsföreningen HSB Nian har tagit del av Köpings kommuns översiktsplan, som vi finner väldigt intressant. Bostadsrättsföreningen HSB Nian har fastighetsbetäckning Björnbäret 2, och med postadress Ringvägen 49, har totalt 89 st. lägenheter. Våra synpunkter på översiktsplanen gäller den planerade förbindelsevägen mellan E 18 och</p>	<p><i>Kommunen anser att Infart Öster är av betydelse för att slippa den omledningstrafik som uppstår på Ringvägen då E18 är avstängd på grund av olyckor eller liknande. Kommunen anser att ombyggnationen av Bergslagsvägen också är viktig, framförallt för att förbättra trafikmiljön. En</i></p>

<p>Lv 558. Som läget ser ut idag så är Ringvägen under många och ibland långa tider Europaväg. Avstängningarna sker inte bara vid olyckor, utan även vid reparationer, under vecka 42 var E 18 avstängd under 2 dagar. Det som oroar oss mest är följande saker:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kraftigt försämrad boendemiljö, med buller och markvibrationer.</li> <li>• Ökade luftföroreningar, hur många fordon passerar på ett dygn.</li> <li>• Farligt gods. Massor av farligt gods transporteras dagligen på våra vägar.</li> <li>• Farlig trafikmiljö för oskyddade trafikanter.</li> </ul> <p>Vårt förslag är således följande:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Låt denna förbindelseväg få högsta prioritet, så får vi boende efter Ringvägen också en god boendemiljö.</li> <li>• Låt denna förbindelseväg komma före den planerade ombyggnaden av Bergslagsvägen (gamla genomfarten).</li> </ul>	<p><i>förstudie samt finansiering finns redan och en arbetsplan håller just nu på att tas fram.</i></p>
<p>28. Hedströmsdalens Ornitologiska Förening <i>(kartan är inte med i denna redovisning)</i> <b>Malmöområdet:</b> Här bör ett kommunalt naturreservat bildas som innefattar Energiskogen och tippområdet norr om Vitön enligt tidigare inlämnat förslag. <b>Norsaområdet:</b> Även Norsa hagar och våtmarken bör bli ett kommunalt naturreservat och man ska verka för att binda samman Norsaområdet och Lindöberget med en gångbro över Ståholmsbäcken. Vägen, öster om Norsabäcken <i>(Se bild)</i>, bör göras smalare samt belysningsstolpar bör monteras ned. Detta för att komma ifrån all ”buskörning” som förekommer i området. Området norr om den asfalterade vägen bör åtgärdas för att ingå i reservatet <i>(Se bild, beteckning A)</i>.</p>	<p><i>Kapitel Naturvård har ändrats till utställningsförslaget. Ställningstagandet om naturreservatsbilning av Norsa hagar, delar av Malmön och Ekbacken har stärkts, se kapitel Naturvård.</i></p>

<p><b>Ön Vässman:</b> Vässman bör kalhuggas så att den kan fungera som ett fågelskär samt ett komplement till ön Rågsäcken som i dagsläget är ett fungerande fågelskär. Effekten av 2 närliggande fågelskär skulle bli mer än det dubbla enligt erfarenheter i bl.a. Vätern. Fågelskyddsområdet Rågsäcken bör då utökas till att även innefatta Vässman. Länsstyrelsen skall revidera fågelskyddsområdena i framtiden. <b>Soptippen:</b> När soptippen är övertäckt och återställd kommer det behövas röjas busk för att inte rötterna skall förstöra tätskiktet. När sådan röjning sker bör man lämna kvar ogräs som ger bra fågelmat speciellt vintertid. <b>Strandskyddet:</b> Strandskyddet skall behållas och det får inte vara så lätt att få dispens för att bygga bostäder. Vid Galtens norra strand är det idag så pass bebyggt att det är svårt att komma ner till sjön utan att passera någons tomt. <b>Muddermassor:</b> Norsa våtmark samt stränderna på Malmönsidan får inte bli ett upplag för muddermassor när farleden skall göras djupare.</p>	<p><i>Enligt uppgift från länsstyrelsen kommer de att revidera fågelskyddsområdena. Vässman har varit uppe för diskussion, men inget är klart än.</i></p> <p><i>Synpunkten noteras.</i></p> <p><i>Kommunen tillämpar strandskyddsbestämmelserna. Det ska utredas var ett eventuellt upplag av muddermassor ska göras.</i></p>
<p><b>Karlbergsskogen:</b> Området som är betecknat med E:3 på kartan till ÖP får inte bebyggas. Området är ett mycket värdefullt grönområde. Hela Karlbergsskogen är ett rekreationsområde och hyser ett högt värde vad gäller fågelfaunan. Denna skog får absolut inte bebyggas!</p>	<p><i>Föreslaget område vid Karlbergsskogen, E:3 Kanonberget, är borttaget efter samrådet.</i></p>
<p>29. Runnskärs samfällighetsförening</p> <p><b>1. Friluftsliv och rekreation</b> Malmöområdet och vägen dit från tätorten behöver förskönas och utvecklas. Utifrån er dokumentation förstår vi att det pågår ett arbete vad gäller Malmön. Det är viktigt att Runnskärs samfällighetsförening kallas till möten i det fortsatta arbetet. Runnskärsborna påverkas indirekt av förändringar inom nämnda område.</p> <p><b>2. Kommunikation</b> Oavsett om båtrännan för yrkestrafik till hamnen kommer att fördjupas eller inte, är och kommer det troligen att var bekymmer för boende på Runnskär. Det gäller främst de som har sina tomter mot båtrännan. Det är hastighetsbegränsning för båttrafik förbi Runnskär. Tyvärr respekteras inte denna begränsning av alla båtfarare. Konsekvensen är att strandlinjen eroderar och bryggor mer eller mindre förstörs. Föreningen har under åren bland annat kontaktat sjöpolis, ansvariga i hamnen och i vissa fall rederi. Ibland har det gett resultat, men mer sällan än ofta. Föreningen vill att ett resultat i Köpings kommuns fortsatta arbete med kommunikationen till och från hamnen ska utmynna i följande:</p>	<p><i>Samråd kommer att ske med sjöfartsverket i arbetet med utvecklingsplanen för Malmön.</i></p>

<p>– Upparbetade kanaler där boende/förening kan vända sig då inte hastighetsbegränsning följts  - Kommunen tar ett ansvar för att värna om strandlinjer och boendes ägodelar utmed strandlinjer som berörs av båttrafik.</p>	
<p><b>30. Köpings fotbollsförening, Köping FF</b>  <i>(bilden är borttagen från denna redovisning)</i>  Köping FF är med sina 300 fotbollsutövande ungdomar Köpings största fotbollsförening. Sommartid är verksamheten centrerad till fotbollsplanerna på Zigenarbacken och sedan ett år tillbaka kan vi också samutnyttja KIS-stugan för administrativ verksamhet. Det är givetvis glädjande att vi har en stor och jämn tillströmning av ungdomar till verksamheten men föreningen noterar tyvärr att utrymmesbrist redan nu råder inom det begränsade område som Zigenarbacken utgör. Vissa åldersgrupper tvingas därför redan nu att träna och spela matcher på Kristinelunds sportfält.  Föreningen vill därför i samband med en ny översiktsplan föreslå kommunen att ett väl tilltaget markområde reserveras för sportanläggning nordost om Ringvägen mellan Fågelvägen och Västeråsvägen (se karta). Översiktsplanen bör även anvisa möjligheter att inom Zigenarbackeområdet tillskapa en ny och efterlängtd sporthall.  Ringvägens läge mellan en ny anläggning och Zigenarbackens befintliga fotbollsplaner är givetvis inte optimal men på något sätt kan förhoppningsvis stadsarkitektkontorets planerare hitta en acceptabel lösning på detta kommunikationsproblem. Den befintliga KIS-stugan ser vi i vart fall som ett centrum för de båda anläggningarna. Köping FF hyser således förhoppning om att kommunen på ett positivt sätt tar till sig framförda synpunkter så att föreningen även i framtiden kan erbjuda kommunens ungdomar en sund och på alla sätt berikande fritidsaktivitet.</p>	<p><i>En eventuell ny sporthall ska placeras i anslutning till befintliga anläggningar. Det föreslås inget läge i översiktsplanen, utan frågan om sporthall och eventuellt behov av fler planer får utredas separat.</i></p>
<p><b>31. Kolsvaortens hembygdsförening</b>  Kolsva-Ortens hembygdsförening vill lämna följande synpunkter på förslaget till Översiktsplan för Köpings kommun.  Vi har, av naturliga skäl, främst tittat på Kolsva samhälle och det område som berör vår verksamhet. Vi är nöjda med att inga förändringar är planerade angående hembygdsområdet. Vi ser också positivt på de planer som diskuterats rörande i ordningsställande av en park i centrala delarna av Kolsva. En tanke vi har är att man i parken, förutom minnesstenar och monument som skulle flyttas dit, kan ställa ut olika produkter som man tillverkat på Kohlsva Jernverk genom åren. De skulle förutom att de speglar en intressant industri- och teknikhistorisk utveckling även kunna fungera som</p>	<p><i>Synpunkten noteras men är ingen fråga översiktsplanen kan råda över.</i></p>

<p>skulpturer i parken.</p> <p>Vi vill också ställa oss bakom den uttalade ambitionen att påskynda planeringen av Kolsva Väster då det ur kulturhistoriskt hänseende är den värdefullaste delen av samhället. Att det området i dag inte har något skydd känns inte bra.</p>	<p><i>Ok.</i></p>
<p>Vi vill också göra er uppmärksammade på ett litet fel som smugit sig in på sidan 51. Under bilden på den sidan står att det skulle vara Hedströmmen, men bilden visar pumphuset strax norr om bron över Valstaån vid Kulinge under vårfloden.</p>	<p><i>Tackar för upplysningen.</i></p>
<p><b>32. Köpings kanotklubb</b>  <b>(bilden är borttagen från denna redovisning)</b></p> <p>Enligt kap 9 i översiktsplanen är Malmö ett utredningsområde för rekreation och fritid. Köpings kanotklubbs klubbhus som är beläget på Malmöns norra udde har ett anslutande vattenområde som är av stor betydelse för kanotklubbens verksamhet. Köpings kanotklubb har önskemål om att detta vattenområde (som i nuvarande detaljplan betecknas Vb) utökas med ca 60x40 meter i anslutning till kanotklubbens tomt, Malmö 1:3 enligt kartförslag. Enligt PL 334 utgör Vb ett ”vattenområde som icke får utfyllas eller överbyggas i annan mån än som erfordras för bryggor och dylikt”. En utökning av vattenområdet skulle alltså öppna möjligheten för kanotklubben att lägga ut fasta bryggor och spelplan med mera för olika typer av kanotsporter. Ovanstående förslag skulle avsevärt främja kanotklubbens verksamhet genom bättre tränings- och tävlingsmöjligheter för samtliga kanotdiscipliner.</p>	<p><i>Synpunkterna tas med i det fortsatta arbetet med utvecklingsplan för Malmöområdet.</i></p>
<p><b>33. Köpings kommungrupp i LRF, Lantbrukarnas riksförbund</b></p> <p>På sidan 17 under Näringsliv kan man läsa följande:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Det öppna landskapet skall behållas</li> <li>• Kommunen skall verka för minskad användning av ändliga miljöresurser.</li> <li>• På sidan 21: Stora delar av jordbruksmarken har mycket goda produktionsförutsättningar och är därför av väsentligt intresse för jordbruket.</li> </ul> <p>Vi förstår och instämmer med att kommunen behöver ha planlagd mark för industrier och dylikt.</p> <p>Mycket av denna planlagda mark ligger alldeles i ytterkanten av bebyggelsen i centrala delen av kommunen där det också finns åkermark med mycket goda produktionsförutsättningar.</p>	<p><i>I kapitel Näringsliv finns ett ställningstagande om att markens värde för jordbruksproduktion alltid ska beaktas vid tätortsutbyggnad och vid enskilda exploateringsföretag.</i></p>

<p>Eftersom kommunen också vill verka för minskad användning av ändliga naturresurser så vill vi peka på att åkermark också är en ändlig naturresurs och skall användas med stor omtanke.</p>	
<p>Vi tycker därför att man i <b>första</b> hand skall utnyttja de outnyttjade industritomter som redan finns <b>innan</b> man använder tidigare oanvänd åkermark.</p> <p>Dels är det så att om man en gång tagit åkermark i anspråk så kan man räkna den förbrukad som sådan, men det är också så att vissa delar av det nuvarande ”industriområdet” ser väldigt nedgången och ”risigt” ut och kan ge en utomstående en negativ bild av Köping med ett blomstrande företagsklimat!!</p>	<p><i>Översiktsplanen ska visa behovet av verksamhetsmark fram till 2025. Det finns inte så mycket planlagd industrimark kvar varför kommunen redovisar även annan mark för nyetablering.</i></p> <p><i>I kapitel Näringsliv finns ett ställningstagande om att markens värde för jordbruksproduktion alltid ska beaktas vid tätortsutbyggnad och vid enskilda exploateringsföretag.</i></p>
<p><b>ENSKILDA PERSONER</b></p>	
<p><b>34. Himmeta-Bro bygderåd</b></p> <p>Vi vill göra följande påpekanden:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Himmeta bygdegård är utmärkt på fel ställe på kartorna.</li> <li>2) Hällkistefyndet bredvid Himmeta kyrka bör märkas ut som fornfynd.</li> <li>3) Länkar till kulturminnesvårdsprogrammet saknas.</li> </ol>	<p><i>Kartorna för Fritid, Kultur och turism samt kulturmiljö är reviderade till utställningshandlingen.</i></p> <p><i>Hällkistan i Himmeta är viktig och det kommer att ses över hur fornfyndet ska göras tillgängligt för allmänheten.</i></p>
<ol style="list-style-type: none"> <li>4) I kapitlet skola, sidan 42, finns ett antal tveksamheter. Framför allt är det statistiska underlaget som presenteras alldeles för litet för att några slutsatser ska kunna dras av det. Att i texten till exempel visa på en tendens av ett ökat eller minskat elevantal baserat på en elev under ett år är inte bara ett logiskt felslut utan också statistiskt insignifikant. Vi föreslår att man antingen stryker alla försök till analys av ett så litet statistiskt material helt från texten eller också går tillbaka och undersöker följande faktorer: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) elevantal under de senaste 10 åren i Himmeta skola.</li> <li>b) antal barn i förskoleåldern bosatta i Himmeta-Bro idag, samt antalet barn på köplats till eller inskrivna på förskoleverksamheten på Lingonet.</li> <li>c) Antal inflyttade/utflyttade personer i samma bygd.</li> </ol> <p>Först därefter kan slutsatser dras om en eventuell ökning eller minskning av elevantalet.</p> </li> <li>5) För att kunna behålla invånarantalet i bygden eller till och med öka detsamma, vill bygderådet understryka vikten av: <ol style="list-style-type: none"> <li>d) en cykelbana till och från Köping</li> </ol> </li> </ol>	<p><i>Detaljerad information om elevantal m.m. är flyttad till bilagan Planeringsunderlag.</i></p> <p><i>Planer på cykelbana till och från Köping finns redovisat som förslag i översiktsplanen. Skolan och bredband är också viktiga frågor som hanteras i mer övergripande sammanhang i översiktsplanen utan att ge några direkta förslag om Himmeta.</i></p>

<p>e) tillgång till snabbt bredband f) en skola- och förskola i Himmeta. Bra kommunikationer, nära till skola och förskola och möjlighet att arbeta hemifrån är de faktorer som är absolut imperativa för att åstadkomma en nyinflyttning till Himmeta och Bro socken.</p>	
<p><b>35. Mötesplatser för unga människor</b> Efter att ha läst igenom samrådshandlingarna saknar jag tyvärr en viktig och väsentlig del. Under kapitel 9 (Fritid, kultur och turism) samt i kapitel 20 (Konsekvensbeskrivning) nämns vikten av att man särskilt tar hänsyn till barnens perspektiv och folkhälsan i utformandet av vår stad och kommun. Det jag saknar i översiktsplanen är konkreta planer på mötesplatser (utanför skolan) för unga människor som inte utövar någon idrott (dvs nyttar de friluftsområden och anläggningar man anlagt) och som kanske valt att stå utanför det etablerade föreningslivet. Kommunen har som mål att möta barn och ungas behov. Precis som det står i konsekvensbeskrivningen innebär det ”<i>bland annat att den fysiska miljön bör utformas på ett sådant sätt att det skapas</i>”</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Goda och trygga boendemiljöer med möjlighet till lek och träffpunkter</i></li> <li>• <i>Goda förutsättningar för stimulerande utbildnings- och fritidsmiljöer”.</i></li> </ul> <p>Vilka behov och intressen har unga människor? Är det dessa behov som vuxenvärlden möter? Eller stöder vi de verksamheter som inte längre intresserar målgruppen? Vilka ungdomar gynnas och vilka ungdomar missgynnas av kommunens fritidssatsningar? Vad kan man göra för att stödja de ungdomar som avsiktligt flyr de vuxenorienterade fritidssysselsättningarna och de etablerade kulturinstitutionerna och som i stället väljer kamrater, de oorganiserade fritidsaktiviteterna och populärkulturens utbud? Om vi som samhälle väljer att inte satsa på ”okontrollerbara” verksamheter, hur ska man då nå och kommunicera med de ungdomar som flyr vuxenvärlden och det organiserade? Egentligen är det både missvisande och omöjligt att beskriva barn och ungdomar som en kollektiv och homogen grupp. Alla har egna livsberättelser, drömmar och tankar kring sig själva och världen. Att jag som vuxen lägger en värdering eller betraktelse över livet som barn och tonåring ger en bild och förståelse. Om barnen och ungdomarna själva fick göra det, skulle resultatet med största sannolikhet se annorlunda ut. Något som är oerhört värdefullt för ungdomar är deras fritid. Där ges man möjligheter att utveckla egna identiteter, kulturer och livsprojekt, liksom att skapa sig bilder av hur världen fungerar och ser ut. När man frågat ungdomar vad som är viktigt för dem så hamnar fritidssysselsättningar och kompisar väldigt högt upp på listan.</p>	<p><i>Översiktsplanen är inte så detaljerad att behov av ungdomsgård redovisas. Om en fördjupning av översiktsplanen blir aktuell för Köpings tätort kan det bli aktuellt att peka ut läge för ungdomsgård eller liknande.</i></p>

<p>Även om det inte är en lagstadgad kommunal verksamhet är det nog så viktigt att det skapas mötesplatser som möter unga människors behov av en meningsfull fritid.</p> <p>Som ett exempel på mötesplatser skulle man kunna skapa flera fritidsgårdar/ungdomens hus. Kanske skulle de ligga i närheten av de områden där ungdomarna bor? På Ullvibackar/Nygård bor cirka 34 % av alla 11-16-åringar i Köping. På området Östanås/Elund/Skogsborg bor cirka 39 %, på Byjorden/Ågärdet/Nyckelberget bor cirka 16 % och i och kring centrum bor cirka 11%.</p>	
<p><b>36. Idrott</b></p> <p>I förslaget finns ingen uttalad vilja från Köpings Kommun att bygga en ny stor idrottshall som skulle öka föreningarnas möjlighet att utvecklas och kunna kvalitetshöja aktiviteterna på ett positivt sätt. Jag kan inte ens hitta något i planeringen som kan antyda en vilja att utveckla idrottslivet, förutom att vilja ha fler stora evenemang för turismen. Viljan att utveckla Kultur&amp;fritidssektorn är mycket liten och förslagen är till största delen kopplade till turism och museum. Dessa förslag riktar sig till största delen till besökare; var finns viljan att utveckla möjligheten för kommuninvånarna inom denna sektor?</p>	<p><i>En eventuell ny sporthall ska placeras i anslutning till befintliga anläggningar. Det föreslås inget läge i översiktsplanen, utan frågan om sporthall och annan kultur- och fritidsverksamhet får utredas separat.</i></p>
<p><b>37. Infart Öster 1</b></p> <p>En mycket bra plan. Vi kommer att få en kanonförbindelse med E 18.</p>	<p>-</p>
<p><b>38. Infart Öster 2</b></p> <p><b>Inledning</b></p> <p>Köpings kommun föreslår i den nya översiktsplanen att man skall verka för Infart Öster, en ny infart från E18 till tätorten Köping. Förslaget om en Infart Öster är inte ny, utan varianter på detta tema har diskuterats sedan 50-talet. Dock har inget konkret gjorts i frågan. Norsavägen som är den naturliga anslutningen av Infart Öster i söder, har med åren fått mindre betydelse då verksamheter i norra hamnen har minskat. T ex har oljehamnen lagts ned och Tibnor fraktar alltmer gods på järnväg. Målsättningen måste ändå vara att tungt gods och farligt gods i möjligaste mån hänvisas till järnväg och sjöfart och att kommunen skapar förutsättningar för detta.</p> <p><b>Situationen</b></p> <p>De främsta fördelarna med förslaget anges vara att ”när Köping växer österut kommer en ny Infart Öster om staden att behövas”, samt att ”trafiken till Norsas industriområde, dit farligt gods transporteras, inte behöver gå genom Köpings centrala delar”.</p> <p>Några utestående frågor finns dock och nackdelarna med förslaget är flera. Förslaget utgår från att kommunen växer, befolkningsmässigt med 300 personer till 2015. I artikel publicerad i SvD den 1 november 2010 anges att 205 av landets 280 kommuner kommer att</p>	<p><i>Kommunen anser att Infart Öster är av betydelse för att slippa den omledningstrafik som uppstår på Ringvägen då E18 är avstängd på grund av olyckor eller liknande. Dessutom är Östra Infarten av strategisk betydelse för utvecklingen av Köping. Även utbyggnaden av E18 anser kommunen är en viktig fråga och i översiktsplanen finns ett ställningstagande om att kommunen ska verka för att E18 byggs ut till motorväg.</i></p>



minska sin befolkning mellan åren 2009-2025. Minskningen för området för Köpings kommun anges till intervallet -0.5% till -10% (SvD anger som källa SCB). Översiktsplanen avviker med andra ord från SCBs beräkningar. I översiktsplanen anges inte något om tillväxt när det gäller näringslivet, eller vilka nya etableringar man vill locka till sig, inte heller vilka transportvolymerna som avses.

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

Tätorten är på alla sidor utom den östra omgärdad av genomfartsleder. Kommunen anger också att den framtida utbyggnadsriktningen av tätorten är åt öster. Samtidigt föreslår man en väg för tung trafik och farligt gods som kommer att fungera som barriär mot utbyggnad av tätorten österut. Förslaget Infart Öster är utrymmeskrävande och fragmenterar natur och kulturlandskapet, dvs. tar stora arealer bördig åkermark, med mycket goda produktionsförutsättningar i anspråk och försvårar för berörda lant- och skogsbrukare.

Förslaget hämmar de agrara näringarna att skötas ekonomiskt och rationellt. En Infart Öster skulle också begränsa tillgängligheten till friluftsområden och rekreationsstråk för allmänheten. Områden som Allestaskogen och Johannisdalsskogen klassas ju som områden värdefulla för friluftslivet. Dessa blir med förslag Infart Öster kraftigt kringskurna.

Djurlivet begränsas också, då viltpassager försvåras. Detta är också det enda kvarvarande oexploaterade området i direkt anslutning till tätorten.

Infart Öster tryggar inte en god hushållning av naturresurserna, som anges som ett av flera miljö kvalitetsmål för kommunen.

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

Bygg ut den trefiliga vägen från Eskilstunaavfarten till Köping till fyrfilig motorväg.

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

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

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

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

Förslaget:

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

### **Sammanfattning**

Förslaget är:

- att Köpings kommun i den nya översiktsplanen går på "nollalternativet" när det gäller Infart Öster, dvs. tar bort Infart Öster från översiktsplanen.
- att kommunen istället utvecklar förslaget ovan och ser till att trafik från Ängebyleden på bästa sätt ansluter till industriområdet och hamnen.

*Citat från MKB, s.6, som stödjer nollalternativet*

*"Denna (anm. Infart Öster) finns inte med i nollalternativet. Att verka för en ny infart från öster samtidigt som en framtida expansion av tätorten österut föreslås kommer att kräva intresseavvägningar och skyddsåtgärder för att säkerställa att negativ påverkan i form av buller, barriäreffekter och risker förknippade med transporter av farligt gods inte uppstår i den tillkommande bebyggelsen. Denna risk för intressekonflikter öster om tätorten fås inte i nollalternativet".*

*Namnlista inlämnad vid senare tillfälle:*

Markägare, villaägare, närboende och andra som inte vill att kommunen genomför förslaget i Översiktsplanen, Infart Öster stödjer tillfullo de redan inlämnade synpunkterna att: Köpings kommun i den nya översiktsplanen går på "nollalternativet" när det gäller Infart Öster, det vill säga tar bort Infart Öster från översiktsplanen. Namnlista har lämnats in till

Stadsarkitektkontoret med ett 50-tal underskrifter.	
<p><b>39. Big Inn och Infart Öster</b></p> <p>Eftersom det dröjer med en utbyggnad av E18. Ringvägen har en hård belastning då det ofta är stopp på E18. Förslag: Cirkulationsplats vid utfarten från BIG INN-området. Utrymme bör finnas. Medfinansier: Transportstyrelsen och handeln bör ha intresse.</p>	<p><i>Trafiksituationen vid Big Inn har inte analyserats i översiktsplanen, det anses vara en för detaljerad fråga att hantera i detta övergripande dokument. Den nya trafikplanen samt framtida detaljplanläggning kan eventuellt ta upp frågan.</i></p>
<p><b>Vägreservat öster</b></p> <p>Då utbyggnadsområden för bostäder föreslås österut bör det undersökas om reservatet kan flyttas längre österut. Väster om Orrtorp öster om Brunna, Sömsta och Björk. Brunna Sömsta och Björk bör ingå i stadsbebyggelsen. Trafikbullerskydd kan då begränsas enkelsidigt vid dessa orter.</p>	<p><i>En fördjupning av översiktsplanen får klargöra det exakta läget av vägen.</i></p>
<p><b>40. E18 - Infart Öster</b></p> <p>Jag hoppas verkligen att det inte byggs någon avfart från E18 till Erikslund utan att man förordar en utbyggnad till ett dubbelfiligt E18 istället. Tyckte att det var en mycket bra Medborgardialog på Folkets Hus i Köping den 9 nov. Det känns som om politikerna lyssnar och tar till sig av kommuninvånarnas synpunkter, mycket bra. Jag skulle önska fortlöpande information på denna mailadress om det händer något kring denna avfart eftersom jag bor nära den natur som ni ringat in på kartan och är väldigt mån om den. Jag och mina två döttrar samt flera grannar rider i denna vackra natur samt att det är synd att ev. förstöra traktens bördig åkermark med dess vackra vy.</p> <p>Med vänlig hälsning från en kommuninvånare som ej önskar någon avfart från E18!</p>	<p><i>Kommunen anser att Infart Öster är av betydelse för att slippa den omledningstrafik som uppstår på Ringvägen då E18 är avstängd på grund av olyckor eller liknande. Dessutom är infarten av strategisk betydelse för utvecklingen av Köping.</i></p>
<p><b>41. Marieberg vid E18</b></p> <p>De sista 10 åren har trafiken ökat på E18 utanför området Marieberg. Åkern som ligger mellan E18 och villorna borde inte hyras ut till bonden utan plantera träd där som skyddar oss boende både mot damm och ljud buller. Skogen som finns ovanför men hitom Odensvivägen borde få beta för att hålla landskapet öppet.</p>	<p><i>Förslag finns i översiktsplanen att området ska bli ett handelsområde, se B:1.</i></p>
<p><b>42. Boende vid Entré Köping</b></p> <p>Vi är ett antal personer som har väntat på en förändring i samband med att vårt köpcentrum exploateras. Vårt förslag är att vi som bor på norra sidan av Ringvägen, dvs. Marieberg, Vidhem och Stigarna ska slippa korsa Ringvägen när vi ska besöka Big-In-området. Vi önskar en förlängning av Ängsvägen med en spång/bro för gångare och cyklister. Vår kommun kommer på detta sätt att främja hälsan, inte bara på grund av att några kommer att lämna bilen hemma, utan också därför att vi får en ny "motionsslinga". Möjligheten att hitta</p>	<p><i>Synpunkten noteras, men frågan hanteras på annat sätt inom kommunen än i översiktsplanen.</i></p>

<p>nya promenadvägar är alltid lika uppskattad. Vi har hört om någon spång i Himmeta/Broområdet som tagits bort. Skulle den kunna återanvändas? Titta gärna på det här förslaget och se alla fördelar det kommer att föra med sig.</p>	
<p><b>43. Bergslagsvägen</b> Satsa på att "bygga ihop" staden. Gör gamla E18 till en stadsgata med bebyggelse, träd osv. Sänk hastigheten till 50.</p>	<p><i>Trafikverket och kommunen studerar ombyggnad av Bergslagsvägen, länsväg 250 genom Köpings tätort. Det finns en förstudie framtagen som bland annat syftar till att minska barriäreffekten, öka trafiksäkerheten och förbättra miljön genom minskat buller och attraktivare stadslandskap.</i></p>
<p><b>44. Tung trafik genom centrum</b> Jag sitter i mitt vardagsrum, har utsikt över Stora Torget, Torgatan och Ö Långgatan. Det är tidig morgon och eftersom jag har bestämt mig för att försöka rädda området runt Stora Torget från denna enorma kvantitet av tung trafik (dagtid) och med delvis mycket god fart för att komma undan kontroll och dessa hårt accelererande personbilar (kvälls- och nattetid), så började jag med en inlägg i Bergslagsbladet den 28 september 2010; (Artikeln <i>Se det positiva i Köping – Om att staden förskönats men kan bli ännu finare</i> är bilagd yttrandet.) och fortsätter nu via kommunen och översiktsplanen.</p> <p>Jag bokför trafiken på Torggatan vid Stora Torget den 21 och 22 oktober mellan klockan 7 och 9 som bevismaterial: Lastbilar med 18-24 hjul: Schenker-trpt, timmer-truck med 2 släp fram och tillbaka, olika bussar med för hög fart, Spendrups-trpt, Vafab med som alltid för hög fart, djurtrpt med släp! Stora grönsakstrpter parkerar också på trottoarerna, är trottoarerna byggda för denna vikt? Närkefrakt fram och tillbaka, sand- och grustrpter med släp, transport märkt med "flamma" för eldfarlig last går fort fram genom torggatan! Coldsped med släp, Arla-trpt, vikinglinjen dubbe som borde ta Bergslagsvägen till E18, Freja-trpt, Hästens största lastbil, Danzas trpt, Allianspart, Guttsta Källa, DSV-trpt, Doop dubbla 24 hjul, Kå-Kå dubbla, DHL-trpt, Axelssons Bilskola med timmerttrpt på Barnhemsgatan-Torggatan, oljebilar med släp. Så lyder statistiken två morgnar i rad, då resten av staden fortfarande sover och de här morgnarna är typiska. Situationen ovan är helt skandalös, arrogant, nonchalant och grym! Vilka skador dessa tunga fordon med 18-24 hjul, många även med släp, förorsakar på sekelskifteshuset, trädoasen på torget, kyrka och kyrkogård, restaurangers investerade pengar på</p>	<p><i>Översiktsplanen anger att Torggatan ska bli mer centrumaktig. Det finns även ett ställningstagande som anger att kommunen ska verka för att förbjuda trafik med farligt gods genom centrum, såvida inte lossningsplatsen är så belägen.</i></p>

<p>uteserveringar, på fotgängare och boende, ja hela miljön; skadorna är ofattbara. Att ni bara kan tillåta er att behandla miljön på detta sätt! Så ansvarslöst!!!!</p> <p>Jag har bott på många ställen i världen, och i Sverige, men aldrig upplevt att dessa monster till lastbilar har fått passera en innerstad. Det är än mer ofattbart idag, då vi alla talar så mycket om miljön. I Köping ser det ut att vara tomma ord ...</p> <p>De allra första åtgärderna skulle vara att genomföra det förbud som enligt översiktsplanen finns mot tung trafik i innerstan och att sätta upp farthinder på Torggatan. De är de enklaste och billigaste förändringarna i hela översiktsplanen och de effektivaste på kort sikt. Och ... nämn inte så ofta problemet med Ringvägens tunga trafik! De har inga sekelskifteshus, inga stora kvantiteter av barnvagnar och rullatorer, men det har Torggatan, Barnhemsgatan och Stora Torget. Dessutom har de i regel 3-glas fönster!</p> <p>Jag ber om att börja känna starkt för denna gamla, vackra, värdiga del av Köping och snabbt vidta åtgärder för att rädda den från koldioxid, skakningar, damm och buller och återskapa den till vad meningen en gång var. Bli modiga och gör det!!!</p> <p><i>Handskrivet:</i> Tack för ordet och för det fina, väl genomförda arbetet ni lagt ned på översiktsplanen.</p>	
<p><b>45. Köping - Förslag 1</b></p> <p>Jag har ett förslag som skulle binda samman hamn och centrum. Det är att dra vidare Mälaren upp till ödetomten och parkeringen vid Nya Måleribolaget och avsluta med en badvänlig liten sjö. Då skulle vi få en mer levande stad samt ett samlingsställe för stadens folk att umgås på med fikakorg och andra aktiviteter.</p> <p>Vi måste först få människorna i Köping att trivas.</p> <p>Om turister ska vilja stanna i Köping så måste det finnas något att göra.</p> <p>Hur blir det med vårt badhus och utomhusbad på Krillan? De förfaller skapligt och är inget dragplåster att prata om. Själv åker jag och simmar i Arboga varje fredag förmiddag för de har öppet samt varmt vatten och trivsamt miljö med trevlig fikahörna.</p> <p>Undrar också varför det inte är lika för alla att få ha sin postlåda vid sitt hus och inte på ett samlingsställe?</p>	<p><i>Förslaget att binda samman hamnen och centrum är intressant men det är inte realistiskt att genomföra.</i></p> <p><i>Det är en fråga för posten och hanteras inte inom översiktsplanen.</i></p>
<p><b>46. Södra Köping</b></p> <p>Låt Köping vara en liten stad, där alla känner alla, om så bara till utseende, nationalitet, sexualitet eller religion. Det är ett socialt skyddsnät som det finns en trygghet i. Vi ska var rädda om varandra.</p>	<p><i>Texten om område B:5 Byslätten södra är omskriven (området heter B:8 i utställningshandlingen). Jordbruksmarkens värde är nu angivet. Området kan vara lämpligt för en</i></p>

<p>Låt Köping vara den jordbruksbygd med de bästa åkerjordarna den är. Förskona den jorden söder om Yara, som är tänkt till industrimark. Det är en mer pittoresk bild, med böljande sädesfält och hölada vi möter på Volvorakan, än E18 öster in mot Västerås (Bäckby).</p> <p><i>Förslag</i> Kan kanske industritomterna som redan finns optimeras – förtätas?</p> <p><i>Inventering</i> Hur många industritomter står för fäfat?</p> <p><i>Om privat mark</i> Kanske ägaren behöver hjälp med marknadsföring – uthyrning – försäljning. Kanske industritomten rent av är en belastning för ägaren.</p>	<p><i>solenergipark.</i></p> <p><i>Kommunens näringslivsavdelning arbetar med denna typ av frågor.</i></p>
<p>47. Köping - Förslag 2</p> <p>Åkerjorden då? Köpingleran som alla är så arga på. Bra dränerad håller leran kvar fukt och näring, ger lite läckage och de bästa odlingsbetingelserna för spannmål. Korn som uppfyller kriterierna för malt, odlas alltjämt för export till whiskyframställning. Kanske rentav Mackmyra tar sitt malt från Köping? Det går ju att ta reda på.</p> <p>Angående att inte flyta ut som en pannkaka, med förstäder och dylikt. Vad har Kiel eller Poltava gemensamt med Köping? Inte vet jag, kanske dessa städer varit trevliga småstäder förut. Nu är de stora, allt för stora med stor otrygghet i, enligt våra ukrainska praktikanter. De njöt av vår stad, pratade självmant om tryggheten, lugnet och framför allt om vänligheten de mötte. - Har ni inga skurkar här? frågade den ena. - Jo det har vi, men de sitter i fängelse, ljög jag, för att fylla på den positiva bilden av Köping.</p> <p><i>Cirkusplatsen (vid Måleribolaget) Äldreboende att längta till.</i> Ingredienser: Rara huskroppar med små lägenheter. Många gemensamma ytor för mat, dans, qigong etc. Utomhusaktiviteter: Till exempel boulebana, upphöjda odlingsmöjligheter, paviljong, scen och parkbänkar, damm med fiskar i, fågelholkar som naturligtvis tillverkats i snickeriet, fruktträd, bärbuskar och rosarium. Huskropparna bildar en innergård, en egen värld, där allt det trevliga finns framför huset, inte bakom, mot nästa gård. En plats där man gärna besöker sina gamla och kära.</p> <p><i>Pedagogien</i> Konsthall eller konstmuseum, med butik typ designtorget på nedre våningen. Bättre öppettider än information Köping har.</p>	<p><i>Vi tackar för goda förslag om utvecklingen av Köping, men det är inga frågor som översiktsplanen kan råda över. Det är upp till privata byggare och fastighetsägare att se om det är ekonomiskt genomförbara idéer.</i></p>
<p>48. Karlbergsskogen</p>	<p><i>Det föreslagna bostadsområdet vid</i></p>

I förslaget till översiktsplan finns ett antal utredningsområden för bostadsbebyggelse. Ett av dem, E:3, är på kartan markerat i Karlbergsskogen intill idrottsplatsen. I texten som beskriver området står det att området ligger mellan idrottsplatsen och ett befintligt bostadsområde. Det på kartan markerade området är dock avsevärt större och sträcker sig längs idrottsplatsens hela längd fram till Gammelgården. Efter den befintliga bebyggelsen ökar bredden så att området ligger mellan befintlig bebyggelse och resten av Karlbergsskogen.

Det markerade området omfattar sluttningen upp mot Kanonberget, större delen av Kanonberget samt hela ytan mellan idrottsplatsen och Kanonberget, inklusive den steniga delen i kanten av berget, ända fram till Himmelsbacken (backen från vattentornen ned mot Gammelgården) och Gammelgården.

I området finns även en del av det i Karlbergsskogen anlagda motionsspåret. Trots att denna del inte längre har någon belysning används det dagtid av många motionärer.

I den del av planförslaget som behandlar grönområden är hela Karlbergsskogen klassad som *Mycket värdefullt område*. Enligt förslaget till översiktsplan bör mycket värdefulla grönområden bevaras och eventuellt utvecklas.

Det markerade området är dessutom en viktig ingång till Karlbergsskogen från bland annat Östanåsjorden och används frekvent av hundägare, motionärer med flera. Man kan den vägen välja flera olika stigar och komma till olika områden i skogen. Till exempel längs idrottsplatsen till Himmelsbacken och Gammelgården eller förbi vattentornen mot Gamla Skytte och Ruddammen. Ett tredje alternativ är stigen mot Römosse. Förutom Gammelgården och Arbmans väg är detta i stort sett den enda uppgången till Karlbergsskogen från de centrala delarna av staden. Området utgör också ett närbeläget lekområde för barn boende på bland annat Östanåsjorden och i hyreshusen längs Västeråsvägen. Genom att bebygga området skulle man ytterligare avskärma Karlbergsskogen från övriga staden.

I Program för översiktsplan redovisas 7 st. redan beslutade och 5 st. diskuterade planprojekt i Köpings tätort. På Köpings kommuns hemsida redovisas under nya bostadsområden 5 st. nya bostadsområden med aktuell detaljplan och 11 st. övriga områden. Ingenstans nämns

*Karlbergsskogen, E:3 Kanonberget, är borttaget efter samrådet.*

<p>det här området i Karlbergsskogen.</p> <p>På min fråga till personal på Stadsarkitektkontoret om varför man vill utreda möjligheten till bostäder i detta område har jag fått två olika svar. För det första att man för länge sedan funderade på bostäder där och för det andra att politikerna tycker det.</p> <p>Jag tycker att dessa skäl inte på något sätt är tillräckliga för att ens fundera på att nagga Karlbergsskogen i kanten. Karlbergsskogen är ju en av Köpings största tillgångar som man i stället skulle försöka att utveckla ännu mer som en central stadsskog och rekreationsområde. Skogens värde består ju inte heller enbart av motionsspåren och promenadvägarna utan även av att det är just en skog. En skog med skiftande karaktär i olika områden.</p> <p>Att i någon sorts strävan att förtäta Köpings centrala delar och skapa nya bostäder i attraktiva lägen, förstöra de värden som ännu återstår vore mycket dumt. Det saknas knappast mark på andra ställen i staden för de nya bostäder som kan komma att behövas i Köping. Dessutom finns ett antal ödetomter som först av allt borde bebyggas. Det är inte heller troligt att Köpings kommun lyckas med sin strävan att öka sin folkmängd genom att börja bebygga Karlbergsskogen.</p> <p>Jag anser att utredningsområde E:3 skall utgå från förslaget till översiktsplan och Karlbergsskogen bevaras i sin nuvarande omfattning åt kommande generationer. Man skulle då till exempel kunna använda de pengar som en utredning kostar till att förse hela motionsspåret med belysning.</p>	
<p><b>49. Macksta - belysning</b></p> <p>Köpings kommun planerar nya bostadsområden för framtiden. Det innebär nya vägar med belysning m.m. Vi boende längs Karl IX:s väg har väntat på belysning i många år, men inget händer.</p> <p>Belysningen upphör efter Arbmans väg därefter en sträcka utan belysning förbi bågskyttebanan, teknikbacken och där undertecknad bor. Detta är en sträcka som man inte så gärna går ensam vid mörkrets inbrott. Dessutom måste man ha ficklampa för att inte snubbla på den bitvis dåligt underhållna vägen. Mackstavägen och Mackstastigen har lampor.</p> <p>Kommunen inbjuder invånare till stadsvandringar och vill ha synpunkter på platser som</p>	<p><i>Yttrandet är vidarebefordrad till tekniska kontoret som ansvar för belysningen. Frågan tas inte upp i översiktsplanen.</i></p>



<p>känns osäkra och där belysning är undermålig. Det är dags att den här delen också får en del av skattepengarna.      Ansvariga för Köpings kommun skulle kunna ta en promenad längs vägen efter mörkrets inbrott för att uppleva hur vi boende har det. Ca 10 minuters promenadväg till centrum.      Man skulle kunna tro att vi bor flera mil utanför Köping.</p>	
<p><b>50. Östra Köping med hästar</b>      Kommer Köpings Ridklubb att kunna vara kvar vid Erikslund med tanke på den planerade nya infarten Öst och industriområdet B:7?      Området kring Erikslund är ett väldigt "hästtätt" område. På t.ex. Erikslund står 42 hästar, i Norsa och Macksta 12, på Fantetorp 16, V. Lundby, Lindbacken osv. Djuren vistas utomhus under dagtid i sina hagar. Många passerar Norsavägen mellan Fantetorp och Erikslund och från Erikslund mot Karlbergsskogen. Går det i framtiden med ökad trafik i området?      Det överensstämmer dåligt med målsättningen att "skapa vackra och välkomnande entréer till Köping" genom att anlägga industriområde vid B:7. Samtidigt planeras att utöka bostadsområdet i Macksta. Moderaterna hade en gång i tiden idéer om anläggande av en hästby vid Erikslund, det kanske är dags att titta på det igen. I punkten 14 värdering av grönområden, tycker jag att Erikslund skall anses vara "Mycket värdefull fritidsanläggning" med tanke på den verksamhet som bedrivs där.      Satsa på boende österut och industri söder om centrum! Om den nya infarten byggs blir Köpings tätort inringad av väg och järnväg.</p>	<p><i>Vid fortsatt planering av Infart Öster kommer hänsyn att tas till befintliga verksamheter.</i></p>
<p><b>51. Lindöberget för Köpingsbor</b>      Lindöberget är ett område i Köpings utkant som glömts bort av kommunen. Detta lilla fina naturområde borde ses över. Vandringsstigen runt berget bör rensas och snitslas. En skylt bör sättas upp vid Stäholm som visar vägen ner till parkeringen som ligger vid lerduvebanan. Detta lilla område är fantastiskt fint och är i det närmaste helt okänt för köpingsborna.</p>	<p><i>I kapitel friluftsliv och rekreation finns förslag om att kommunen ska arbeta för ett naturstråk till Norsa, med en eventuell förlängning till Lindöberget. Länsstyrelsen ansvarar för skyltning av Lindöbergets naturreservat.</i></p>
<p><b>52. Kungsängen 1</b>      Jag tycker att ni ska ta beslut gällande Kungsängen. Jag tycker att antingen köper ni ut oss eller börjar behandla oss som alla andra boende inom Köping. Det är inte bra att tvingas leva i ovisshet. Vi ska ha samma möjlighet söka bygglov. Vi har ingen bussförbindelse till stan fast man ser tomma bussar som kör runt i Köping. Det skulle räcka med en buss som kör en runda runt om hela stan en gång i timmen inklusive Kungsängen.</p>	<p><i>Ingen förändring föreslås för Kungsängen. Pågående markanvändning gäller tillsvidare. För Kungsängen finns en generalplan som gäller som områdesbestämmelser. I den redovisas Kungsängen som ett industriområde. Planen fortsätter att gälla så länge befintliga förhållanden föreligger. I förslaget till översiktsplanen finns ställningstagande</i></p>

	<i>om att riktlinjerna för Kungsängen ska ses över. Det kan vara rimligt med vissa lättnader, t.ex. tillåta byggande av garage och liknande.</i>
<p>53. Kungsängen 2</p> <p>Finns det några planer på att häva denna bestämmelse?</p> <p>"I Köpings kommun finns än så länge områdesbestämmelser i ett område, <b>Kungsängen</b>. Områdesbestämmelserna anger hur bostäderna i området får utvecklas."</p> <p>Det skulle kunna vara ett mycket fint område och det har ett mycket bra läge. Tyvärr utvecklas inte området p.g.a. dessa bestämmelser och i viss mån kommunens icke intresse för skogsröjning och trivselskötsel.</p>	<i>Se svar ovan.</i>
<p>54. Malmön - cykelväg</p> <p>Jag är nyfiken på hur man tänkt lägga den nya cykelbanan på Malmön. Jag kunde inte utläsa det på beskrivningen som ligger på nätet.</p>	<i>Översiktsplanen redovisar cykelvägen endast på en översiktlig nivå.</i>
<p>55. Malmön - belysning</p> <p>Det är på tiden att vi får belysning ner till Malmön. Utåt Ålesta bygger ni ut och då får man gatubelysning med automatik, men Malmön som även det är ett stadsplanerat område glöms bort. Vi är skattebetalare också. Ni talar om att utveckla Malmön men jag kan inte se någon utveckling om vi inte får belysning bl.a.</p>	<i>Synpunkten tas med i det fortsatta arbetet med utvecklingsplan för Malmöområdet.</i>
<p>56. Malmön - badplatser</p> <p><b>Lite historia:</b></p> <p>Innan det fanns väg ner till Malmön/Vitön kunde man endast ta sig med båt till badplatserna. Hade man ingen båt fick man åka med badbåten. Badbåtens första stopp var vid Norra udden sedan fortsatte båtturen till restaurangen.</p> <p>Vid Norra udden byggdes det ett hopporn. Tyvärr så blev det ej så många hopp från tornet då det var fel konstruerat men badet blev kvar. Vid Norra udden har de badat som vill ha det lite lugnare, samt barnfamiljer som vill bada utan närhet till kiosk och andra frestelser. Vid Mellanbadet har det alltid varit lite mer utbud där fanns kiosk, gungor karusell, brygga och ruschbana som slutade i vattnet samt närhet till restaurangen.</p> <p><b>Nu tid:</b></p> <p>Södra udden har många besökare i olika åldrar. Det skulle behövas lite fler bord och bänkar som man kan sitta vid och titta ut över sjön. Tack vare att det finns väg ända fram så är det lätt för rörelsehindrade att ta sig dit med sin kaffekorg, men som sagt det fattas bord och bänkar. Borden bör vara så placerade att de är lättåtkomliga för rörelsehindrade men att</p>	<i>Synpunkterna tas med i det fortsatta arbetet med utvecklingsplan för Malmöområdet.</i>

<p>man ändå får utsikt över sjön. Mellanbadet behöver rustas upp med lekredskap samt även en lite bollplan för tex. beachvolleyboll eller andra spontanlekar. Norra udden har tyvärr ny fått namnet hundbad pg av en felaktig skylt som har blivit uppsatt av någon på Kultur och fritid. Det har också för ett flertal år sedan varit en skylt med hundbad uppsatt. Vid kontakt med den ansvarige på den tiden över fritidsanläggningar hade brukshundklubben inkommit med ett önskemål om att få tillstånd att matte/husse skulle få bada tillsammans med sin hund. Men med skylten hundbad så har det blivit så att vissa personer anser att badet är till enbart för hundar och låter dessa springa lösa så de kan jaga både sjöfåglar samt komma inspringande på omkringliggande tomter. Man kan ställa sig frågan om placering av ett bad som man tillåter hundar att bada är riktigt mitt i ett villaområde? Om det ska vara tillåtet så bör det sättas upp en skylt med gällande regler. Skylten hundbad bör tas ner och ersättas med Norra Udden och den skylt som sitter på bommen till badet där det står att här få du bada tillsammans med din hund kan sitta kvar där den sitter. <b>Behåll alla gamla namn på Malmön och skylta upp dem.</b> <b>Norra udden, Mellanbadet, Södra udden.</b></p>	
<p><b>57. Malmön - Namnen på badplatserna</b> <b>Se till att behålla gamla befintliga namn på de olika delarna av området.</b> T.ex. heter badplatsen mellan Vitön och Malmön, Norra Udden. Mellanbadet omnämns ju än så länge vid sitt ursprungliga namn och udden längst söderut heter naturligtvis Södra Udden. Betr. Norra Udden så har den numera fått namnet Hundbadet, vilket ger ett felaktigt intryck av vad det egentligen handlar om. När tanken på en badplats för hundar kom upp för ett antal år sedan föreslogs Norra Udden. Skylt <i>Hundbad</i> kom upp. Efter en tid framfördes klagomål, av ”oss” som brukade bada där, till dåvarande Fritidsnämnden, p.g.a. att några hundägare motade bort ”vanliga” badgäster med hänvisning till skylten som sade att det var ett hundbad. Efter samtal med representanter från Fritidsnämnden och Kennelklubben, som båda menade att så var det inte meningen att det skulle bli, byttes skylten ut till den som fortfarande sitter på bommen till badet och där texten är: <i>Bad med hund tillåtet</i>. Nu är det återigen skyltat med <i>HUNDBAD</i>, och t.o.m. hänvisningsskyltar vid Mellanbadet och vid Restaurangen som talar om Hundbadet.</p>	<p><i>Synpunkterna tas med i det fortsatta arbetet med utvecklingsplan för Malmöområdet.</i></p>

<p>Det är enligt min mening helt o.k. att hundägare badar med sin hund på Norra Udden, men vis av tidigare erfarenheter tycker jag att det skall klargöras tydligt att det inte är enbart ett hundbad och att tydliga ordningsregler bör anslås vid badet. (Det förekommer i dag att lösa hundar springer in i omkringliggande trädgårdar). Ett riktigt hundbad tror jag innebär ett inhägnat område där man kan släppa hunden lös, och det vore väl helt förkastligt mitt i ett småhusområde som Vitön/Malmön borde ses som i dag.</p>	
<p><b>58. Malmön - bad med hundar</b> Norra udden på Malmön bör inte kallas hundbad utan bad med hundar tillåtet. Vi som bor här på Malmön blir ibland bortkörda eller törs inte gå dit då en del hundägare har med sig hundar som är "livsfarliga" och inte har någon pli på dem. Har själv blivit hotat av man med typ kamphund. Otrevligt när man har barn med sig som vill bada.</p>	<p><i>Synpunkten tas med i det fortsatta arbetet med utvecklingsplan för Malmöområdet.</i></p>
<p><b>59. Malmön - Vitön</b> I förslaget så berörs Malmön och Vitön och det hänvisas till en framtida utredning om vad Malmön med omgivning kan utvecklas till. Malmön är ju det område i kommunen som bäst ger köpingsbor och besökande möjlighet att dra nytta av läget vid Mälaren. Så det är ju bra att en utredning görs men man kan kanske i en översiktsplan slå fast områdets betydelse och vikten av att allmänhet och det rörliga friluftslivet även framgent ska ha goda möjligheter att nå stränderna och utsiktsplatser. Här finns en del att göra vad gäller skyltning och namngivelser inom området utan behov några större utredningsinsatser. Det område väster om bebyggelsen som det för ca: 30-40 år sedan (inte 10 år som det står i förslaget) las upp muddermassor och där det i dag är energiskog skulle med fördel kunna utvecklas till ett område för friluftsliv i samklang med ett bevarande av områdets karaktär. Under kapitlet om cykelvägar berörs frågan om en cykelbro mellan Malmön och Jägaråsen för att väsentligt korta cykelavståndet mellan Köping och Kungsör. Jag ser positivt på en sådan förbindelse och tycker att man på ett tydligt sätt ska uttala sig för en sådan lösning i översiktsplanen. Vidare så bör nog kommunen utifrån bl.a. besöksnäringen agera för att påskynda en lösning så att restaurangen åter kan öppna. Kommunen är ju markägare och arrenderar ju inte ut marken för att det ska vara en stängd verksamhet där. Slutligen så kan jag skicka med att då det konstateras att över hundra personer bosatt sig permanent på Malmön - Vitön så bör översiktsplanen och att det följaktligen blir allt färre fritidshus också beröra behovet av ett nytt område i kommunen för fritidsstugeboende och</p>	<p><i>Synpunkterna tas med i det fortsatta arbetet med utvecklingsplan för Malmöområdet.</i></p>

vilka områden som skulle vara möjliga att ta i anspråk för detta.	
<p><b>60. Malmön - fjärrvärme</b> Det finns inga planer på fjärrvärme till Malmön?</p>	<p><i>Enligt tekniska kontoret finns i dagsläget inga planer för fjärrvärme till Malmön. Ledningsdragningen dit är lång och de leveranser av värme som man skulle kunna få där är för små i förhållande till kostnaderna.</i></p>
<p><b>61. Munktorp för äldre</b> Vill skicka ett förslag när ni nu skriver att ni har tomt(er) i Munktorps samhälle. Det blir fler och fler på landsbygden som behöver ett tryggare boende. På landet är man inte van vid att bo i höghus och att vänja sig vid att gräset är så långt ner att man inte ser det, är svårt. Småfåglarna är man van vid att se och höra på nära håll. Det behöver vara nära till naturen. Man ska inte behöva känna sig som en internerad när man blir gammal. Bostäder i markplan behövs! Förslaget markbostäder för seniorer skulle hålla de äldre friska längre. Samtidigt frigörs plats för barnfamiljer i de ofta stora hus som finns på landet och därmed kan fler flytta in till kommunen (från storstäder som många gånger vill ha djur, vanligtvis hästar men även fårhållning).</p>	<p><i>En grupp boende från Munktorp, med intresse av att bygga bostäder i markplan, tog kontakt med kommunen för ett antal år sedan. När planerna kommit lite längre och kalkylerade kostnader redovisades avtog intresset. Om intresse finns är kommunen öppen för att diskutera frågan igen.</i></p>
<p><b>62. Munktorp - cykelväg</b> Att cykla från Köping till Munktorp skulle gå utmärkt om företrädare för Köpings kommun aktivt försöker påverka vägverket el motsvarande att förlänga cykelbanan från Köping till Norsavägen så att den går ända fram till viadukten, Väster Sörby. Det handlar om en sträcka på 400 m. Förslaget har funnits med i det styrande partiets ambitionsprogram sedan 1980- talet så det kanske är dags att skrida till verket.</p>	<p><i>Ställningstagandet om gång- och cykelvägar har ändrats så att kommunen även ska verka för att det byggs en gång- och cykelväg på nämnda sträcka mot Munktorp, se kapitel Kommunikationer, avsnitt gång och cykelvägar.</i></p>
<p><b>63. Boende vid Mälarens norra strand</b> Är imponerad av det omfattande och djupgripande arbete, som måste ha nedlagts för framtagande av denna ÖP! Infart Öster bra. Gärna uträtning av järnvägsspåret, förutsatt att det får FLER tåg att stanna i Köping. Mer industri och företagsmark bra. Hamnen snyggare bra.  Jag såg inte någon planerad nybyggnation bostäder utefter norra Mälarstranden mellan Norsa och Stäudd i denna ÖP. Missade jag det? Är någon planerad?? Är särskilt intresserad eftersom jag bor i Stäudd och kommunen planerar för eventuellt</p>	<p><i>Efter samrådet har Trafikverket och Länsstyrelsen förtydligat att kurvtrötningen av Mälarbanan är riksintresse för järnväg, då det innebär en utveckling av befintlig infrastruktur. Utställningshandlingen har därmed kompletterats med att redovisa även reservatet söder om Köping mot Kungsör. Planen har dessutom kompletterats med att ange behov av en framtida dubbelspårutbyggnad på hela sträckan genom Köpings kommun.</i></p>

<p>kommunalt vatten och avlopp i sjöförlagd ledning för Stäudd och övriga fritidshusområden utefter denna strand.</p>	<p><i>Kommunen har inte pekat ut någon mark för ny bebyggelse vid Mälaren.</i></p>
<p><b>64. Linjerätning av cykelvägen</b></p> <p>Strax innan medborgardialogen med boende i Munktorp träffades ett antal grannar boende söder om järnvägsviadukten på Ståholms Säteri för att diskutera den föreslagna rätningen av järnvägen söder om den nuvarande sträckningen.</p> <p>Vi insåg att det finns en fördel i förändringen då tågen skulle spara tid efter en rätning. Vi har hört olika uppgifter om hur lång tid som skulle sparas från olika tjänstemän, men alla talar om några enstaka sekunder. Detta var den enda fördel vi kunde se. Nackdelar ser vi desto fler.</p> <p>I dagsläget finns sedan 1990 ett reservat för järnvägsriktningen, ett reservat som flera grannar undrar över hur den demokratiska processen gick till när det för tjugo år sedan etablerades. Ingen har något minne av att något förarbete presenterades för de närboende innan beslutet var klubbade och klart.</p> <p>Verkligheten för de närmast boende är idag att byggnadslov alltid måste skickas vidare till Banverket och man kan aldrig vara säker på att förbättringar på fastigheten är rimliga då de kan komma att rivas inom kort. Värdet på befintliga fastigheter kan antas vara lägre än om hotet om rivning och miljöstörningar inte fanns. Om den nya översiktsplanen skulle behålla reservatet skulle alla dessa problem kvarstå.</p> <p>Om riktningen skulle genomföras skulle det få allvarliga konsekvenser för boende särskilt i Lindbacken och Ståholm och även för övriga södra Munktorp.</p> <p>Hela sträckningen skulle gå över lerjord. Dagens sträckning går delvis genom en sprängd ränna i ett berg, något som borde vara mycket stabilt. Om man läser Banverkets miljökonsekvensbeskrivning för Mäljarbanan Barkarby-Kallhäll kan man läsa att vibrationer lätt uppstår i lerjord och att vibrationer ökar med ökad hastighet. Dessutom skulle det naturliga bullerdämpande berget vid dagens viadukt förlora sin betydelse och bullret skulle jämte vibrationerna öka för boende i Lindbacken och området söder därom.</p> <p>I den nya tänkta sträckningens västra ände (vid Tibnor) är, enligt uppgift, marken för bräcklig för högre hastigheter än vad som förekommer idag. Tåg som kommer österifrån skulle då få sakta ner på den rätade linjen och tidsbesparingen skulle bli mindre.</p>	<p><i>Efter samrådet har Trafikverket och Länsstyrelsen förtydligat att kurvretningen av Mäljarbanan är riksintresse för järnväg, då det innebär en utveckling av befintlig infrastruktur. Planen har kompletterats med att även ange behov av en framtida dubbelspårsutbyggnad på hela sträckan genom Köpings kommun. En dubbelspårsutbyggnad på hela Mäljarbanan skulle ge betydande tidsvinster. Länsstyrelsen ska arbeta för att en framtida dubbelspårsutbyggnad av hela Mäljarbanan ska ingå i Trafikverkets investeringsplaner.</i></p>

Söder om Lindbacken skulle ett par bostadshus få rivas. På den ena fastigheten finns många ton asbest dumpat och om en ordentlig sanering inte skulle genomföras skulle sannolikt tågans fartvind virvla upp stora moln av asbestfiber.

Nordost om dessa fastigheter skulle rälsen gå genom en gammal kohage. I hagen som sannolikt sett likadan ut under hundratals år finns två våtmarker. Åtminstone den ena skulle helt raderas. Lantbrukaren som äger hagen har av Länsstyrelsen fått instruktioner om hur bete ska ske i hagen för att skydda den ovanliga fridlysta art som finns där. När hagen passerats skulle tåget åka igenom Stäholmsallén. En allé som idag anses så kulturhistoriskt intressant att Stäholms Säteri av Natur- och kulturmiljöenheten hos Länsstyrelsen får ersättning för att återplantera döda träd för att hålla allén i stånd. Efter allén skulle en gammal fin loge som än idag är i bruk passeras/raseras för att därefter passera en punkt som på Riksantikvarieämbetets karta är markerad som fornminne. Vidare nordost öppnar sig den dalgång som omger Stäholmsbäcken. Även här består marken av lerjord och höjdskillnaden gör att en långsträckt bro skulle behöva byggas. Dalgången brukar ofta översvämmas allvarligt vid snösmältningen och situationen skulle kunna förvärras om dalgången förses med bropelare. Efter dalgången passerar sträckningen Rabo/Björke. Där finns ett förhandsbesked om bygglov för nio villor som skulle bilda en ny liten by på perfekt pendlingsavstånd för köpings- och västeråsbor som vill bo på landet. Att få någon att bygga ett nytt hus så nära en järnväg torde vara omöjligt. En bortkastad möjlighet att få kommunens invånarantal att öka? Även de som idag bor i Rabo skulle påverkas kraftigt av ökat buller och vibrationer.

Delar av järnvägen skulle gå genom områden som idag klassas som ”Kulturmiljövärde 1 enligt Kulturminnesvårdsprogram” och dessutom jordbruksmark som klassats som särskilt värdefull. I det omedelbara närområdet finns idag tretåig hackspett, minst fyra fladdermusarter, häckande fiskgjusepar, berguv och kronhjort har siktats. Både buller och ökad hastighet kan decimera dessa populationer.

Vardagslivet och miljön skulle påverkas radikalt för de som bor söder om sträckningen (Stäholm, Våle, Dåwö, Stäudd m.fl). Funderingar finns kring hur transporter ska ske. Hur ska skolbussar och arbetspendlare ta sig fram? Hur ska transporter till och från de jordbruk som finns söder om järnvägen fungera? Varje dag trafikeras området av ett stort antal

<p>lastbilar och jordbruksmaskiner som eventuellt skulle behöva köras långa omvägar.</p> <p>Förbrukningen av fordonsbränsle skulle kunna öka med flera liter per hushåll och vecka om vi skulle behöva börja köra omvägar. Hur påverkas utryckningstiden för utryckningsfordon?</p> <p>I ett brev från Banverket till Köpings kommun 2009-11-23 (Stadsarkitektkontorets diarienummer 417/09) skriver man att en eventuell linjerätning ligger långt fram i tiden och man skriver "Självklart får kommunen lägga in reservatet i sin översiktsplan om det är den vision som kommunen har". Några önskemål från Banverket att behålla reservatet finns alltså inte. En av de närboende har dessutom på telefon blivit upplyst om att Banverket hellre skulle se en dubbelspårig lösning långt från dagens järnvägssträckning. Detta skulle kunna vara ett gyllene tillfälle för kommunen att slippa farligt gods genom Köpings tätort och skulle dessutom frigöra dagens sträckning för flexiblare användning av persontrafik och lokal godstrafik.</p> <p>Både den gamla översiktsplanen och den nya bromsar utvecklingen i området och flera boende känner oro; Hur länge kan vi bo här, hur mycket tid och pengar kan vi satsa, vilken framtid kan vi räkna med, hur mycket sämre kommer vi att bo med tanke på oljud och landskapsestetik? Vissa har bött med denna otrygghet i tjugo år och Banverket har inga planer(eller pengar) att inom överskådlig tid bebygga reservatet så vi kräver att det stryks från den nya översiktsplanen så att vår vackra del av kommunen kan andas lugnt och börja utvecklas igen.</p>	
<p><b>65. Himmeta - cykelväg</b></p> <p>Cykelväg från Köping till Himmeta är en strålande idé tycker jag. Jag har barn och det är inte så roligt att cykla med dem efter en 90 km väg. Dessutom har jag en son som ska få börja cykla nu till skolan vilket jag är tvungen att neka eftersom det finns så många "fartdårar " och andra personer som inte är lämpliga att köra bil. Med tanke på att vi har fått en väldigt fin väg så går det väldigt fort på Himmeta vägen , vissa bilar har väldigt svårt att hålla hastighetsbegränsningen och förstår inte att det är cyklister efter vägen.</p>	<p><i>Ok</i></p>
<p><b>66. Himmeta - cykelväg</b></p> <p>Mycket bra förslag med cykelväg från kuj banan utefter Himmetavägen. Är i dagsläget en relativt hög trafikerad väg som saknar väggren för cyklister och gångare. Boende efter vägen blir idag tvingade till bil trots relativt korta avstånd. Finns nog stor efterfråga på detta av boende efter vägen, boende i Sundänge samt av övriga "motionärer".</p>	<p><i>Ok</i></p>



<p><b>67. Kolsva - stigar</b>  Det vore trevligt med iordninggjorda promenad- /jogging- stigar längs Hedströmmen. I och runt Kolsva.</p>	<p><i>Förslaget tas med till det underlag som ska tas fram om grönområden och parker i Kolsva enligt kapitel Planerade tillägg, planeringsunderlag och inventeringar.</i></p>
<p><b>68. Ullvileden - Ängebyleden</b>  Koppla ihop Ullvileden med Ängebyleden genom att asfaltera den grusväg som idag går utmed Volvo. Eller genom att förlänga skogsleden. Det är mycket trafik på den lilla trånga Vallby-vägen som används för pendlare som kommer/skall västerut.</p>	<p><i>Förslaget finns i översiktsplanen om att koppla ihop Ullvileden med Ängebyleden, se avsnitt Vägar i kapitel Kommunikationer.</i></p>



**KÖPINGS  
KOMMUN**