



**Sammanträdesprotokoll  
Kommunstyrelsens plan- och näringslivsutskott**

**2019-02-26**

**Plats och tid** Omsorgsstyrelsens s-rum 1 Tisdag 26 februari 2019 kl. 10.00- 11.30

**Beslutande** Susanne Berger (S) ersättare för Lars Isacsson (S)  
Patrik Sundin (S) ersättare för Susanne Berger (S)  
Kurt Kvarnström (S)  
Johannes Kotschy (M) ersättare för Johan Thomasson (M)  
Gunilla Berglund (C)

**Övriga deltagande** Anders Åkerström, näringslivschef  
Håkan Eck, förvaltningschef  
Stina Björnholm, plan- och byggchef  
Erika Flygare, planarkitekt/landskapsarkitekt  
Peter Granqvist, planingenjör  
Ulf Lademyr, stadsingenjör/markchef  
Leif Markfjärd, miljöinspektör §7  
Britt-Marie Färje, sekreterare  
Emil Forslund, utredare teknisk service §7  
Martin Ranerfors, utredare teknisk service §7

**Ütses att justera** Gunilla Berglund (C) med Kurt Kvarnström (S) som ersättare

**Justeringens plats och tid** Kommunkansliet, Stadshuset onsdag 27 februari kl. 13.15

**Underskrifter**

**Sekreterare** \_\_\_\_\_

**Ordförande** \_\_\_\_\_

**Justerande** \_\_\_\_\_

**Paragrafer**

7- 12

---

**ANSLAG**

**Sammanträde** Kommunstyrelsens plan- och näringslivsutskott

**Datum** 2019-02-26

**Anslag sätts upp** 2019-02-27

**Anslag tas ner**

2019-03-21

**Protokollets förvaring** Kommunkansliet

---

**Sammanträdesprotokoll  
Kommunstyrelsens plan- och näringslivsutskott****2019-02-26****ÄRENDELISTA**

§ 7	Information	3
§ 8	Detaljplan för Del av Djäknehyttan 1:14 mfl-Granskning	4
§ 8	forts	6
§ 9	Remiss i samband med aktualitetsprövning av Norbergs översiktsplan	7
§ 10	Yttrande om förslag till utveckling av stråktrafik i Dalarnas län	8
§ 11	Markpris vid försäljning av industritomter	11
§ 12	Delgivningar	12

## § 7 Information

### Aktuella planärenden

Håkan Eck, förvaltningschef, Stina Björnholm, plan- och byggchef, Erika Flygare, plan/landskapsarkitekt, Peter Granqvist, planingenjör, Ulf Lademyr, stadsingenjör/markchef och Leif Markfjärd, miljöinspektör lämnar information om aktuella planärenden:

- Vindkraftsetablering/vindkraftpark, område öster om By redan utpekat i Vindkraftsplanen, samråd ska ske i vår, beslut fattas i kommunfullmäktige
- Information om Månsbo gårde, program 19-Q2
- Tomter i Avesta
- Resursfördelning Västmanland-Dalarna miljö- och byggnadsförvaltning
- Källhagen information

Aktuella ärenden/projekt från teknisk service genomgång av Emil Forslund, utredare och Martin Ranerfors, utredare:

- Vinterväghållningen och halkbekämpning
- Väg till Google området
- Bullervall vid Nordanö
- Skälsbo-området: 4 nya tomter, vatten, avlopp, el och fiber
- Gång/cykelvägar: Friluftsvägen vid Biltema, Prästgatan, Krylbovägen
- Högbostigen breddas, bygglov bensinstation
- Horndals stationsområde: asfaltering, belysning och gångväg till Hjulet
- Belysning i Horndal, Trafikverket och Avesta kommun
- Axel Johnsons väg ny övergång för gång/cykelväg
- Ställplatser
- Lerbäcksleden, förstudie
- Kyrkbron, förstudie
- Ny rörbro Nybydalsvägen
- Cirkulationsplats Källhagen, Trafikverket bygger, ökade kostnader
- Potthål anmäl via webben

## § 8                    **Detaljplan för Del av Djäknehyttan 1:14 mfl- Granskning**

Dnr KK 2018-000509

### Ärendebeskrivning

Detaljplanen upprättas huvudsakligen för att möjliggöra uppförande av nya bostäder på ett säkert sätt inom området. Dagens detaljplan tillåter bostäder men med placering på ett sätt som inte är säkert ur ett geotekniskt perspektiv. Planområdet består idag till stor del av åker men innehåller också naturmark samt mindre delar av två befintliga bostadstomter.

### Samråd

Planförslaget samråddes under tiden 21 december 2018 t o m 1 februari 2019 med bland annat länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, Trafikverket, kända sakägare enligt fastighetsförteckning, myndigheter, sammanslutningar och enskilda i övrigt som har ett väsentligt intresse av förslaget. Yttranden har inkommit från länsstyrelsen, Lantmäteriet, Trafikverket, Skanova, Vattenfall, Polisen, Avesta Vatten & Avfall AB samt samfälligheten Vinkelboda. Inkomna yttranden har föranlett kompletteringar och revideringar av planförslaget och vilka dessa är finns sammanställt i en samrådsredogörelse.

### Undersökning ~ Behov av miljöbedömning

#### Syfte med detaljplanen

Detaljplanen upprättas huvudsakligen för att möjliggöra uppförande av nya bostäder på ett säkert sätt inom området. Dagens detaljplan medger bostäder men med placering på ett sätt som inte är säkert ur ett geotekniskt perspektiv. Planområdet består till stor del av åker men innehåller också naturmark samt mindre delar av två befintliga bostadstomter.

## § 8 forts

### Undersökning av behovet av miljöbedömning

När en detaljplan eller ett planprogram ska upprättas eller ändras ska kommunen, enligt miljöbalkens 6 kap 3 §, göra en så kallad strategisk miljöbedömning i de fall planens, programmets eller ändringens genomförande kommer att ge en ”betydande miljöpåverkan”. Miljöbedömningen är en process där framtagandet av en MKB (miljökonsekvensbeskrivning) är en del.

Arbetet ska inledas med en undersökning av om genomförandet av planen, programmet eller ändringen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Resultatet av undersökningen ska sedan samrådats med de kommuner, länsstyrelser och andra myndigheter som på grund av sitt särskilda miljöansvar kan antas bli berörda av planen eller programmet. Om kommunen redan i identifieringen kommer fram till att en strategisk miljöbedömning ska göras behöver dock inte sådant samråd ske.

I miljöbedömningsförordningen (2017:966), och dess bilaga, finns bl a listat olika verksamheter som alltid ska anses medföra en betydande miljöpåverkan.

Kommunen ska, i ett särskilt beslut, avgöra om betydande miljöpåverkan kan antas uppstå. Om så blir fallet ska en strategisk miljöbedömning göras.

### Sammanfattande bedömning

Planförslaget bedöms inte ge någon betydande miljöpåverkan. Således föreligger inget behov av miljöbedömning enligt 6 kap 9–19 miljöbalken. Slutsatsen av undersökningen baserar sig huvudsakligen på att det berörda området redan är planlagt, genomgång av denna checklista samt att de ändrade planbestämmelserna i sig inte är av sådant slag att de medger verksamheter som kan ha betydande miljöpåverkan.

### *Beredning*

- Plan- och byggenhetens tjänsteskrivelse 11 februari 2019.
- Granskningsversion av plankarta, planbeskrivning samt samrådsredogörelse, upprättade 11 februari 2019.
- Undersökning- behov av miljöbedömning 11 februari 2019

**§ 8**            **forts***Beslut*

- Upprättad samrådsredogörelse daterad 11 februari 2019 godkänns.
  - Detaljplanens genomförande bedöms inte medföra någon betydande miljöpåverkan varför inte heller någon miljöbedömning enligt 6 kap 11-18 och 22 §§ miljöbalken erfordras.
  - Plan- och näringslivsutskottet godkänner detaljplan för Djäknehyttan 1:14 m fl, daterad 11 februari 2019, för granskning.
-

## § 9 Remiss i samband med aktualitetsprövning av Norbergs översiktsplan

Dnr KK 2019-000027 212

Varje kommun ska, enligt plan- och bygglagen (PBL) 3 kap 1 §, ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunen. Norbergs kommunövergripande översiktsplan antogs 2011-12-05. Norbergs översiktsplan ska under denna mandatperiod prövas om den är aktuell eller inte i förhållande till kraven i 3 kap 5 §.

Västmanland-Dalarna miljö- och byggförvaltning har, på beslut av kommunstyrelsen i Norbergs kommun(2017-04-03 §38) påbörjat arbetet med en aktualitetsprövning.

Arbetet ska bedrivas i dialog med övriga kommunala förvaltningar och förbund och ska i slutändan resultera i ett beslut i kommunfullmäktige under sommaren 2019 huruvida översiktsplanen är aktuell eller inte.

Miljö- och byggförvaltningen remitterar även ärendet till Norbergs grannkommuner för att få in eventuella synpunkter på mellankommunala frågeställningar.

### *Beslut*

- Uppdrag till Västmanland – Dalarna miljö- och byggförvaltning att yttra sig angående Norbergs kommuns aktualitetsprövning av översiktsplanen

## § 10 Yttrande om förslag till utveckling av stråktrafik i Dalarnas län

Dnr KK 2019-000037 539

Kollektivtrafikförvaltningen vid Region Dalarna önskar synpunkter på samrådshandlingen ”Utveckling av stråktrafik i Dalarnas län”. Förslaget handlar för Avestas del främst om busslinjerna 101 (Avesta-Borlänge) och 131 (Hedemora-Falun) och samordning med tågtrafik på Dalabanan. Avsikten är att styra fler resenärer till tåg och effektivisera utbudet för att minska kostnaderna för trafiken.

”Förslaget innebär att linje 101 körs i styv timmestrafik under morgon och eftermiddag. Tidtabellen anpassas för att ge ankomst till Borlänge på minuttal 45. Avgång från Borlänge läggs på minuttal 12. Tidtabellen medger då även goda anslutningar till och från stadstrafiken i Avesta, för anslutning mot lasarettet och Krylbo. Mellan Borlänge och Säter tidtabellsläggs tidigare förstärkningsturer för att skapa halvtimmestrafik under kortare perioder både på morgon och eftermiddag.”

”Mitt på dagen, tidig morgon och sen kväll reduceras busstrafiken till förmån för befintlig tågtrafik. Även på helger reduceras busstrafiken något. De helgturer som finns kvar skapar timmestrafik under vissa perioder, kombinerat med befintlig tågtrafik.”

Det sammanlagda utbudet i stråket (direktbussar och tåg) minskar från 25 till 22 dubbelturer på vardagar. Under lågtrafiktid utökas antalet hållplatser, vilket förväntas minska behovet av s.k. servicersor. Förslaget nämner också problematiken med att påstigande i Avesta vid tågresa måste resan börja med att resa åt fel håll – d.v.s. åka stadsbuss till Krylbo för påstigning på tåg. Restiden till Borlänge blir dock inte längre än med buss i dessa fall.

”Förslaget innebär att linje 131 körs i timmestrafik under morgon och eftermiddag. Tidtabellen anpassas för att i regel ge ankomst till Falun på minuttal 52. Avgång från Falun läggs på minuttal 02. Tidtabellen medger då även goda anslutningar till och från linje 101 i Hedemora, både i riktning mot Avesta och Säter.”

Det nya upplägget för linje 131 på morgon- och eftermiddagstrafiken innebär ett utökat turutbud anpassat för arbets- och studiependling enligt kollektivtrafikförvaltningen. Mitt på dagen reduceras däremot busstrafiken till förmån för befintlig tågtrafik”



## § 10 forts

### Synpunkter på förslaget:

- Idén med samordnad planering av tidtabellerna för tåg och buss så att trafikslagen kompletterar varandra är i grunden bra och önskvärt. Avesta kommuns uppfattning är dock att motståndet kommer att bli stort mot att åka ”åt fel håll” respektive åka förbi Avesta vid tågresa till/från Hedemora, Säter, Borlänge och Falun och kommer att kritiserar skarpt av resenärerna.
- Sannolikt kommer fler resenärer välja att ta bilen till Krylbo station, vilket kan leda till att möjligheterna att långtidsparkera minskar avsevärt.
- Tågstopp vid Avesta station för samtliga genomgående persontåg skulle förbättra förutsättningarna för genomförandet av förslaget och för arbetspendling mellan t.ex. Avesta och Falun. Tågstopp vid Avesta Station skulle medverka till ”regionförtätning” i Dalarna och regionförstoring för Avesta. Avesta kommun förordar att detta genomförs och att kollektivtrafikförvaltningen tar upp denna fråga med SJ. Kommunen är väl medveten om att SJ trafikerar Dalabanan på kommersiell basis och vad det innebär.
- Tåg är det enda rimliga alternativet för pendling mellan Avesta och Falun. Även med bättre tidtabellpassning mellan busslinjerna 101 och 131 i Hedemora blir restidskvoten i förhållande till bil för hög.
- Tidtabellförslaget innebär försämring avseende ankomsttider till Borlänge på morgnarna. Att ställa in turen som kommer in 8:17 med 68 passagerare är olyckligt. Vi saknar information om hur många påstigande det är i Avesta på den turen. Att anlända till Borlänge 08:17 är en bra tid.
- Bra att tåget som anländer Borlänge 00:34 ligger med i förslaget. Det är viktigt att förutsättningarna för tågavgången blir klargjord.
- Avesta kommun passar på att i detta sammanhang också lyfta behovet av bättre tillgänglighet till/från Sala och Västerås. Helst ska behovet lösas med tågtrafik. I det kortsiktiga perspektivet är sannolikt buss det rimliga alternativet. Pendlingsutbytet med Västerås har i dagsläget inte uppnått sin fulla potential – men förväntas öka. När Tillväxtanalys senast såg över/uppdaterade Sveriges funktionella arbetsmarknadsområden var det mycket nära att Avesta placerades i Västerås arbetsmarknadsområde.

## § 10 forts

- Timmestrafik med styv tidtabell under trafikdygnet är önskvärt på Dalabanan och i hela stråket ner till Stockholm. Dagens utbud är för litet för att uppnå den potential som finns för regionintegration och -förstoring. Det är viktigt Dalarnas tillgänglighet i förhållande till Stockholm – Mälardalen förbättras för utvecklingen av bostads-, arbets- och studiemarknaderna.
- Det är önskvärt att kollektivtrafikförvaltningen snarast utreder förutsättningarna för att ansluta Dalarna till Movingo, d.v.s. taxesamarbetet i Stockholm-Mälardalen.

### *Beredning*

- Skrivelse från Kollektivförvaltningen Region Dalarna 2019-02- 11

### *Beslut*

- Plan- och näringslivsutskottet antar tjänstemannayttrandet som sitt eget yttrande.

## § 11 Markpris vid försäljning av industritomter

Dnr KK2019-000038 259

De markpriser som idag tillämpas vid försäljning av kommunens industritomter har gällt sedan 2015 och ligger i intervallet 30 – 80 kr/m<sup>2</sup>.

Under senaste åren har intresset och förfrågningar rörande industrimark ökat och förutspås fortsätta öka. En ortprisundersökning har gjorts bland ett tiotal närliggande kommuner i Dalarna, Västmanland och Gävleborg. Priset för industrimark hos de tillfrågade kommunerna ligger mellan 50 – 200 kr/m<sup>2</sup>. Priserna är råmarkspriser (ej markberedd). Anslutningsavgifter tillkommer. Priserna varierar beroende på närhet till tätort och större vägar. Högsta priserna ligger i så kallade skyltlägen. Sällanköpshandel är tillåten i de flesta kommuner.

Mot bakgrund av den ökade efterfrågan och ortprisundersökning föreslås priserna på industrimark höjas.

Område	Nytt markpris, kr/m <sup>2</sup>
Källhagen	125 – 150
Nordanö	100 - 150
Horndal	100 - 200

I Källhagen och Nordanö varierar priset beroende på tomtens läge. De dyraste (150 kr/m<sup>2</sup>) ligger i så kallade skyltlägen. Se bifogade kartor.

I Nordanö föreslås även ett tillägg med 50 kr/m<sup>2</sup> vid tillgång till järnväg. Dessa järnvägstomter får således ett totalpris på 200 kr/m<sup>2</sup>.

### Beredning

- Skrivelse 11 februari 2019 angående markpris vid försäljning av industritomter

### Förslag till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige

- Redovisat förslag till nya priser på kommunens industrimark godkänns.

## § 12 Delgivningar

Plan- och näringslivsutskottets protokoll finns att läsa på:

<https://www.avesta.se/kommun-demokrati/handlingar-protokoll/protokoll/>

- Kungörelse om granskning – Ändring av detaljplan för bostadsområde öster om Älvnäsleden