

Samrådsunderlag – Gång- och cykelväg, väg 723 Ransta–Kumla kyrkby

Sala kommun, Västmanlands län

Vägplan, 2020-04-02

Projektnummer 164906



Trafikverket

Postadress: Östunagatan 4, 753 23 Uppsala

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsunderlag – Gång- och cykelväg, väg 723 Ransta–Kumla kyrkby

Författare: Markera Mark Göteborg AB

Dokumentdatum: 2020-04-02

Ärendenummer: TRV 2019/21405

Åtgärdsnummer: 16938

Uppdragsnummer: 164906

Version: 1.0

Kontaktperson: Annika Jansson, Trafikverket

Innehåll

1. Sammanfattning	5
2. Inledning.....	6
2.1. Bakgrund, brister och behov	6
2.2. Det planerade projektet och tidigare studier.....	6
2.3. Ändamål och projektmål	6
3. Avgränsningar.....	8
3.1. Utrednings- och influensområde.....	8
3.2. Tid.....	9
4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....	10
4.1. Befintlig vägs funktion och standard	10
4.2. Trafik och användargrupper	10
4.2.1. Trafikmängder och trafikutveckling	10
4.2.2. Trafiksäkerhet.....	12
4.2.3. Gång- och cykeltrafik.....	13
4.2.4. Kollektivtrafik.....	17
4.2.5. Barnkonsekvensanalys	17
4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling.....	17
4.3.1. Nationella och regionala intressen.....	17
4.3.2. Bostäder och verksamheter	19
4.3.3. Kommunala planer	19
4.4. Landskapet och staden.....	22
4.4.1. Syfte med landskapsanalys.....	22
4.4.2. Naturgeografiska förutsättningar.....	22
4.4.3. Karaktärsområden.....	24
4.5. Miljö och hälsa.....	25
4.5.1. Miljö kvalitetsnormer	25
4.5.2. Skyddade områden enligt miljöbalken.....	27
4.5.3. Naturmiljö.....	27
4.5.4. Kulturmiljö	31
4.5.5. Rekreation och Friluftsliv.....	34
4.5.6. Luftkvalitet.....	34
4.5.7. Förorenad mark.....	35
4.5.8. Yt- och grundvatten.....	37
4.5.9. Markanvändning/Jord- och skogsbruk	40

4.5.10.	Materialresurser.....	40
4.5.11.	Klimat.....	41
4.6.	Byggnadstekniska förutsättningar.....	41
4.6.1.	Geoteknik	41
4.6.2.	Ledningar	43
5.	Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper	44
5.1.	De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper	45
6.	Åtgärder.....	47
7.	Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan.....	48
8.	Fortsatt arbete.....	49
8.1.	Planläggning	49
8.2.	Viktiga frågeställningar.....	49
9.	Källor.....	50

1. Sammanfattning

Bakgrund

Väg 723 är en förbindelse mellan väg 726 i söder och väg 70 i norr. Aktuell sträcka går från Ransta i söder till Kumla kyrkby i norr. Trafikflödet är ca 1100 fordon/dygn. Skyltad hastighet är 70 km/h och vägen har en bredd på sex meter.

Brister och problem

I Ransta finns det goda förbindelser till Västerås och Sala med tåg. För barn och ungdomar finns det flera målpunkter, såsom fritidsaktiviteter och skolor i Kumla kyrkby och Ransta. Dock saknas en separat gång- och cykelväg mellan Ransta och Kumla kyrkby, vilket gör att oskyddade trafikanter är hänvisade till väg 723.

Projektets omfattning

Projektet omfattar anläggning av en cirka 3,5 km ny gång- och cykelväg mellan Ransta (vid korsningen till Kärrbäcksbovägen) och Kumla kyrkby (vid hållplats Parkvägen), längs med väg 723. Även möjligheterna för nya gång- och cykelpassager i plan över väg 723 ska utredas. Befintliga hållplatslägen ska ses över och eventuellt åtgärdas för att få en bättre tillgänglighet samt framkomlighet för kollektivtrafiken.

Projektet samordnas med projekten Gång- och cykelväg, väg 70 Kumla kyrkby–Sala och Väg 70 Kumla kyrkby planskild korsning.

Effekter och konsekvenser

En ny gång- och cykelväg inom utredningsområdet kommer ge förbättrade förutsättningar och ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Fler kommer med all sannolikhet att välja att cykla och tillgängligheten till kollektivtrafiken ökar.

Inom utredningsområdet finns varken riksintressen för naturvården, Natura 2000-områden, naturreservat eller andra skyddade områden enligt miljöbalken. Det finns inte heller några riksintressen för kulturmiljövård. Ett mindre antal fornlämningar kan komma att påverkas av en gång- och cykelväg.

Gång- och cykelvägen bedöms påverka näringslivet och den kommunala planeringen positivt.

Fortsatt arbete

Denna handling, tillsammans med samrådsredogörelsen, utgör beslutsunderlag för länsstyrelsen beslut om betydande miljöpåverkan. Beslutet avgör om en miljöbeskrivning eller en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska tas fram i projektet. När länsstyrelsen har fattat beslut om projektet kan anses medföra betydande miljöpåverkan går projektet in i nästa skede, vägplan samrådshandling. I detta skede utformas planförslaget mer i detalj och projektets miljöpåverkan utreds. Ett samrådsmöte hålls med de enskilt berörda på orten för att presentera förslaget.

I det fortsatta arbetet kommer bland annat val av sida för gång- och cykelvägen göras, gång- och cykelpassager i plan över väg 723 utredas, hållplatslägen ses över och en mer detaljerad naturvärdesinventering genomförs. Även bruks- och markägofrågor samt gång- och cykelvägens avvattning och eventuell påverkan på yt- och grundvatten kommer att studeras. Fortsatt dialog kommer också att föras med Sala kommun om den framtida kommunala planeringen.

2. Inledning

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en *vägplan* eller *järnvägsplan*.

I början av planläggningen tas ett underlag fram som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en *samrådsredogörelse*.

2.1. Bakgrund, brister och behov

Väg 723 är en förbindelse mellan väg 726 i söder och väg 70 i norr. Aktuell sträcka går från Ransta i söder till Kumla kyrkby i norr. Trafikflödet är ca 1100 fordon/dygn. Skyltad hastighet är 70 km/h och vägen har en bredd på sex meter.

I Ransta finns det goda förbindelser till Västerås och Sala med tåg. För barn och ungdomar finns det flera målpunkter såsom fritidsaktiviteter och skolor i Kumla kyrkby och Ransta. Dock saknas det en separat gång- och cykelväg mellan Ransta och Kumla kyrkby, vilket gör att oskyddade trafikanter är hänvisade till väg 723.

2.2. Det planerade projektet och tidigare studier

Projektet omfattar anläggning av en cirka 3,5 km ny gång- och cykelväg mellan Ransta (vid korsningen till Kärrbäcksbovägen) och Kumla kyrkby (vid hållplats Parkvägen), längs med väg 723. Även möjligheterna för nya gång- och cykelpassager i plan över väg 723 ska utredas. Befintliga hållplatslägen ska ses över och eventuellt åtgärdas för att få en bättre tillgänglighet samt framkomlighet för kollektivtrafiken.

Projektet samordnas med projekten Gång- och cykelväg, väg 70 Kumla kyrkby–Sala och Väg 70 Kumla kyrkby planskild korsning.

Sala kommun genomförde år 2012 en ortsanalys för Kumla kyrkby. I denna analys framkom bland annat boende i Kumla kyrkbys önskemål om bättre kommunikationer med bland annat cykel.

2.3. Ändamål och projektmål

Ändamålet med projektet är att tillgodose en ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för arbetspendling och fritidsresor mellan Sala, Kumla kyrkby och Ransta genom anläggning av en gång- och cykelväg mellan Ransta och Kumla kyrkby.

Trafikverkets övergripande målsättning:

- Trafikverkets intention är att ha en helhetssyn på väg- och järnvägsanläggningarna för att uppnå en effektiv drift, ett underhållsvänligt samt kostnadseffektivt väg- och järnvägssystem. Alla förändringar, ny- och reinvesteringar i anläggningen utförs ur ett LCC perspektiv med målsättning att minimera livscykelkostnaderna. Alla förändringar i anläggningen utförs även med målsättningen att minska energianvändning och utsläpp av koldioxid i ett livscykelperspektiv.

- Målsättningen för den färdiga anläggningen är att underhåll och felavhjälpning kan utföras på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt. Målsättningen vid investering ska vara att den sker på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt. Enkla och standardiserade lösningar kan väljas när de uppfyller efterfrågad funktion.

Följande projektmål har formulerats för projektet:

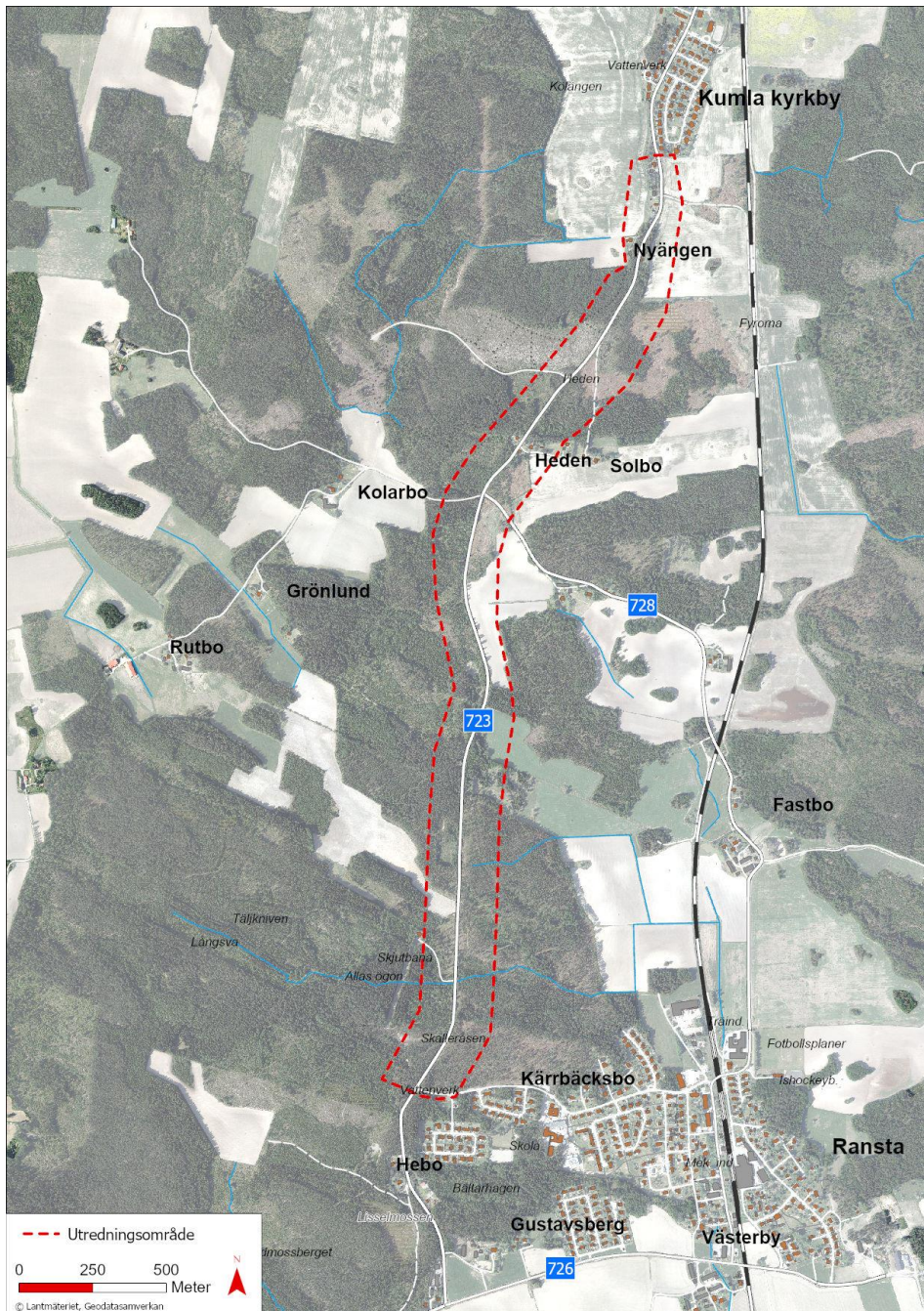
- Förbättra framkomlighet och tillgänglighet för gående och cyklister trafikanter samt skapa god säkerhet och trygghet för alla trafikgrupper.
- Förbättra tillgängligheten och säkerheten till kollektivtrafiken.
- God anpassning till omgivningen och minimera markåtkomst efter vald lösning.
- Undvika eller minimera intrång i värdefulla natur- och kulturvärden.
- Skapa bättre förutsättningar för hållbart resande, öka möjligheten till vardagscykling samt bidra till att öka barn och ungdomars rörlighet.

3. Avgränsningar

3.1. Utrednings- och influensområde

I denna handling förekommer två olika geografiska begrepp; utredningsområde och influensområde, vilka förklaras nedan.

Utredningsområde avser projektets geografiska avgränsning, se figur 3.1:1 nedan. Utredningsområdet följer väg 723 och är avgränsat från korsningen med Kärrbäcksvägen i söder till hållplats Parkvägen i norr.



Figur 3.1:1 Projektets utredningsområde.

I beskrivningen av vissa miljöaspekter beaktas ett större område än utredningsområdet när det bedöms vara motiverat, det så kallade *influensområdet*. Det motsvarar det närliggande område som på ett eller annat sätt påverkas av föreslagna åtgärder. De aspekter som det främst handlar om är trafik, näringsliv, landskapsbild, fauna, vattendrag och recipienter nedströms utredningsområdet samt luft och trafikbuller. Influensområdet är svårt att redovisa med en geografisk gräns, då det ser olika ut beroende på vilken aspekt som avses.

3.2. Tid

Arbetet med framtagande av vägplan beräknas pågå under 2020–2021. Vägplanen förväntas bli fastställd och därefter vinna laga kraft under våren 2022. Byggnation kan troligtvis påbörjas tidigast under 2023.

För bedömning av framtida trafiksituation och som dimensioneringsförutsättning har prognosår 2045 valts, vilket är omkring 23 år efter trafiköppning.

4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1. Befintlig vägs funktion och standard

Väg 723 förbinder väg 726 i söder och väg 70 i norr. Aktuell sträcka är cirka 3,5 km lång och sträcker sig från korsningen vid Kärrbäcksbovägen i Ransta (söder) till hållplats Parkvägen i Kumla kyrkby (norr). Inom utredningsområdet ansluter en allmän väg (728), sju enskilda vägar och ett antal skogs- och fastighetsanslutningar. Samtliga korsningar på sträckan är i plan.

Hastighetsbegränsningen är skyltad till 70 km/h på större delen av sträckan, inne i Kumla Kyrkby är skyltad hastighet 50 km/h. Väg 723 är 6 meter bred med sträckvis låg plan- och profilstandard. Vägen är klassad som sekundär länsväg och har bärighetsklass 1. Sidoområdena är utförda med traditionella djupa diken med inner- eller bankslänter i 1:3 och bakslänter i 1:2. Sidoräcken finns på korta partier.

Väg 723 ska idag fungera för samtliga trafikslag, såsom gång- och cykeltrafik och långsamtgående fordon samtidigt som genomfartstrafiken passerar sträckan. Det finns ingen separat gång- och cykelväg utan oskyddade trafikanter är hänvisade till väg 723.

4.2. Trafik och användargrupper

4.2.1. Trafikmängder och trafikutveckling

Som en sekundär länsväg är väg 723 betydelsefull för både genomfartstrafik, regional trafik, samt lokal trafik. Årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) uppgick på sträckan till knappt 1100 fordon, varav cirka 6% tung trafik, vid Trafikverkets senaste mätningar år 2012. I figuren nedan framgår trafikmängder i utredningsområdet för nulägesåret 2018. Trafiken på väg 723 har då räknats upp från mätåret med Trafikverkets gällande trafikuppräkningsstal. Som framgår av kartan har mätningen genomförts relativt långt söderut varför viss trafik som reser norr ut från Ransta inte fångas i mätningarna. För att inte underskatta trafikflöden på väg 723 på sträckan mellan Ransta och Kumla Kyrkby planerar Trafikverket att genomföra kompletterande trafikmätningar.



Figur 4.2.1:1 Dagens trafikflöden (ÅDT).

Trafik för prognosåret 2045 har räknats upp med stöd av ”Trafikuppräkningsstal för EVA 2014–2040–2060” som gäller från och med 2016-04-01. Uppräkningen av årsmedeldygnstrafiken mot prognosår 2045 från basåret 2018 beräknas bli 28 % för personbilar och 48 % för lastbilar.

Det motsvarar en årlig trafikökning på 0,9 % per år respektive 1,5 % per år för person- respektive lastbilar och ger cirka 1500 fordon år 2045, se figur 4.2.1:2. Trafikflöde på väg 723 mellan Ransta och Kumla Kyrkby kan komma att justeras till följd av de kompletterande trafikmätningar som Trafikverket planerar att genomföra.



Figur 4.2.1:2 Prognostiserade trafikflöden (ÅDT) år 2045.

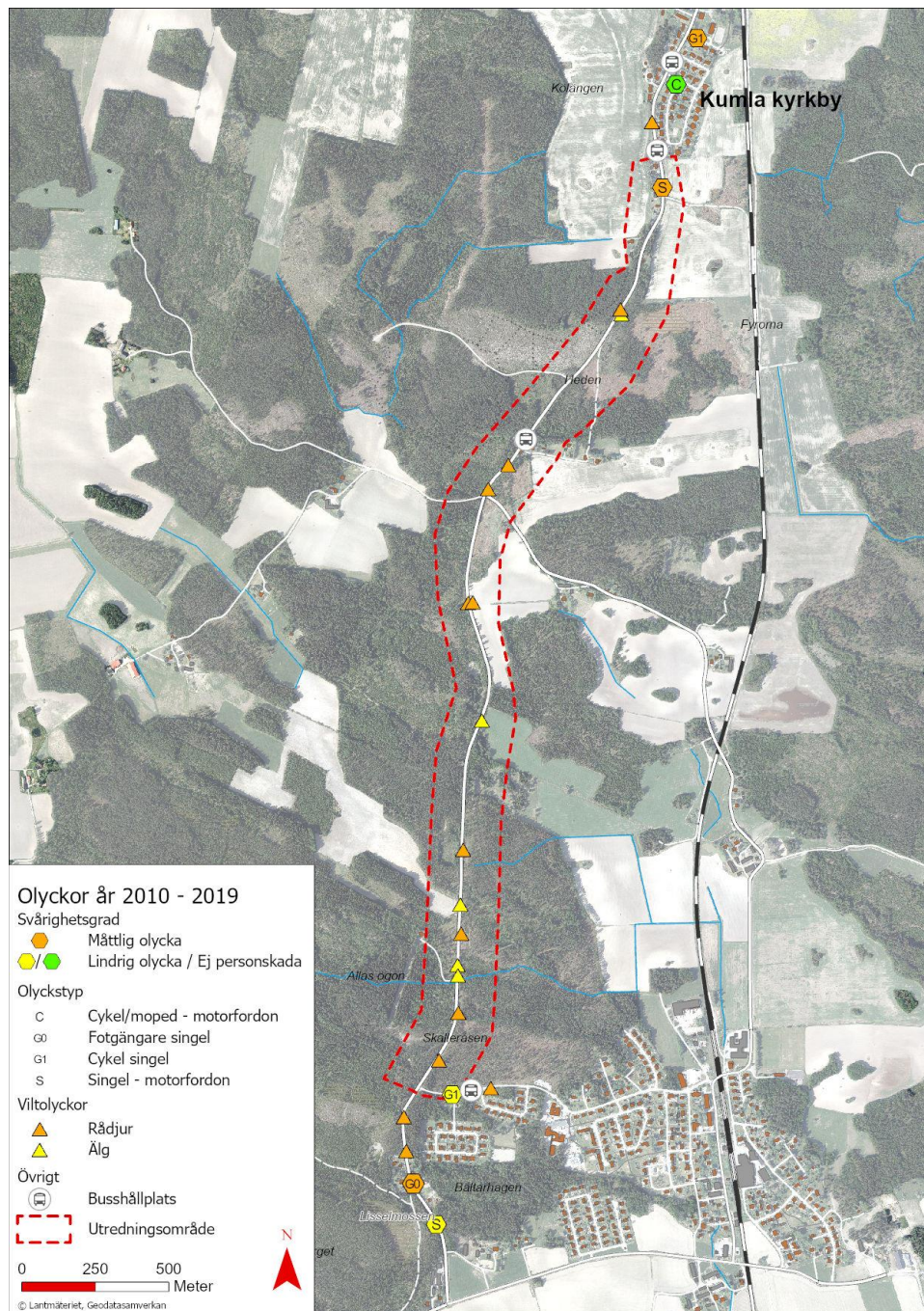
4.2.2. Trafiksäkerhet

Bristerna med nuvarande väg är framförallt knutna till framkomlighet och trafiksäkerhet. Befintlig väg 723 är smal (cirka 6 meter) och har partier med bebyggelse längs med vägen, anslutningar och utfarter med låg standard och bristande siktförhållanden. Gång- och cykeltrafiken är hänvisad till att cykla eller gå på befintlig väg.

Det finns inte separata fickor på alla busshållplatser utan bussar är tvungna att stanna i körfältet.

Befintlig plan- och profilstandard följer bitvis inte dagens krav på geometri och sikt enligt Trafikverkets publikation Krav för vägar och gators utformning. Det skapar problem med erforderlig stoppsikt vid krön och skarpa kurvor samt risk för mötesolyckor.

Sträckan har inget viltstängsel vilket ger en förhöjd risk för viltolyckor, dock är sträckan i övrigt förvånansvärt skonad från inrapporterade olyckor, se figur 4.2.2.1.



Figur 4.2.2:1 Karta över olyckor längs inom och i anslutning till utredningsområdet under åren 2010–2019 samt områdets busshållplatser.

4.2.3. Gång- och cykeltrafik

Ett parallellt vägnät saknas för gående och cyklister som är hänvisade till att använda befintlig väg 723 för resor längs med och tvärs utredningsområdet. Väg 723 är smal, endast 6 meter bred vilket gör vägen olämplig för gående eller cyklister. Befintlig väg måste även korsas i plan på flera ställen för att

ta sig mellan målpunkter. Detta innebär brister i trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet för oskyddade trafikanter. Inne i Kumla kyrkby, i norra gränsen av utredningsområdet finns en befintlig gångbana öster om väg 723.

Bedömning av cykeltrafik (ÅDT) görs med stöd av schabloner. Då det råder osäkerhet kring beräkning av cykelflöden på landsbygd har två alternativa beräkningsmetoder använts. En mer generell som bygger på avstånd till centrum samt storlek på närmaste tätort (Beräkningsmetod 1, se figur 4.2.3:1 nedan) och en metod som bygger på befolkningsstatistik, antagande om förvärvsarbete, andel cyklister och bedömning av resor mot Sala (Beräkningsmetod 2, se figur 4.2.3:2).

Med stöd av de båda beräkningsmetoderna bedöms cykelflödet på väg 723 till cirka 10 cyklister per årsmedeldygn. Flöden kommer variera under året med fler cyklister under sommarhalvåret och färre under vinterhalvåret. Då flöden är beräknade med schabloner råder viss osäkerhet, framförallt med tanke på de brister som finns med befintlig väg.



Figur 4.2.3:1 Cykeltrafik (ÅDT) enligt beräkningsmetod 1.



Figur 4.2.3:2 Cykeltrafik (ÅDT) enligt beräkningsmetod 2.

4.2.4. Kollektivtrafik

Väg 723 trafikeras av busslinje 65 mellan Sala och Vallrum/Tomta. Strax söder om utredningsområdet finns hållplats Ransta Snickeri. Inom utredningsområdet finns totalt två hållplatser, från söder till norr: Heden och Parkvägen. Strax norr om utredningsområdet finns ytterligare en hållplats, Kumla kyrkby. För hållplatslägen, se figur 4.2.2:1.

Enligt kollektivtrafikförvaltningen i region Västmanland var det totala resandet med linje 65 drygt 44000 passagerare under 2019. Viss osäkerhet finns kring mätdata då räkningar endast görs med APC (trafikerare i dörrarna). Då Sala kommun har avgiftsfri busstrafik finns ingen statistik från biljettsystemet. Den avgiftsfria busstrafiken genomförs som ett test som inleddes den 1 april 2018 och som ska pågå i tre år.

Resandet från de två hållplatserna längs den aktuella sträckan är lågt med endast knappt 10 påstigande per vecka. Majoriteten av resorna görs från hållplats Parkvägen. En stor andel av skolresorna i området görs med linje 65 men det förekommer även skolskjutsar i kommunal regi längs sträckan.

Vid Heden stannar bussarna i körbanan vid på- och avstigning medan det vid Parkvägen finns en ficka för bussen vid på- och avstigning i södergående riktning. I norrgående riktning stannar bussar i körbanan vid på- och avstigning. Även gånganslutning till busshållplatserna sker idag via körbanan med undantag för Parkvägen i norrgående riktning där det finns en gång och cykelväg som leder bort från väg 723 in mot bebyggelsen öster om vägen. Busshållplatserna är inte anpassade för personer med funktionsnedsättning.

4.2.5. Barnkonsekvensanalys

Inom ramen för projektet kommer en barnkonsekvensanalys att genomföras. Den syftar till att fånga in barnens perspektiv genom att belysa konsekvenser och påverkan på barn och unga i utredningsområdet. Syftet är även att föreslå åtgärder som utgår från barnens bästa. En barnkonsekvensanalys ökar möjligheten att fatta beslut som gagnar barnen och bidrar till ett förbättrat beslutsunderlag. Analysen kommer att genomföras som en kart- och enkätstudie där Trafikverket besöker elever på Ängshagensskolan i Sala och Ransta skola i Ransta.

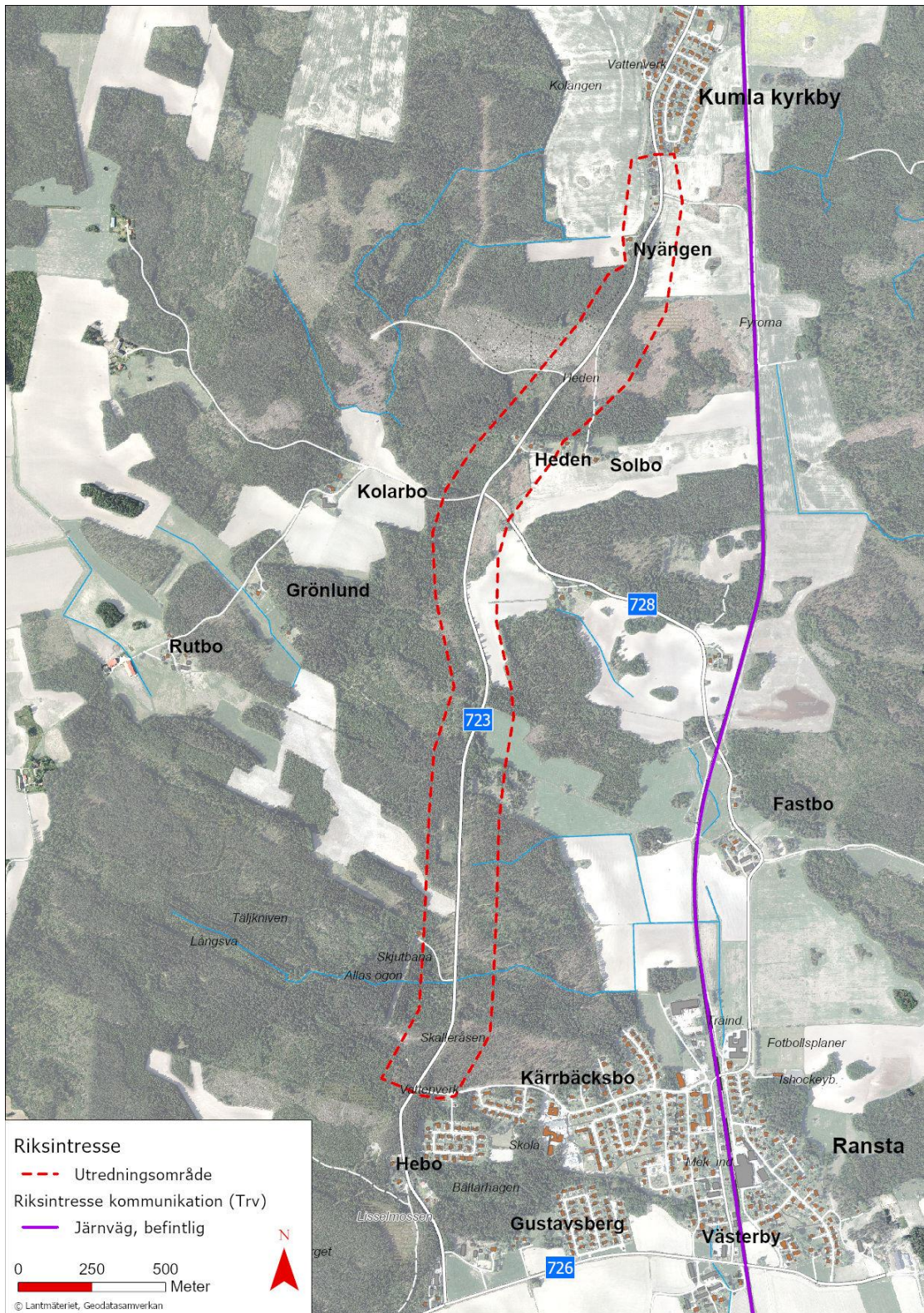
Målet med analysen är att kartlägga hur barnen rör sig i området och vilka målpunkter som är betydelsefulla för dem.

4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

4.3.1. Nationella och regionala intressen

Riksintresse för kommunikation

Områden som är av riksintresse för anläggningar för kommunikation ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. I anslutning till utredningsområdet återfinns järnvägen som trafikerar Sala-Eskilstuna-Oxelösund, som är av riksintresse för kommunikation (3 kap. 8 § miljöbalken). I övrigt berörs inga andra riksintressen.



Figur 4.3.1:1 Riksintresse för kommunikation; Järnvägen som trafikerar Sala- Oxelösund.

4.3.2. Bostäder och verksamheter

Sala kommun har en areal på 1 211 km² och är därmed den största kommunen i Västmanlands län. 1173 km² utgörs av land och 38 km² av vatten. Antalet invånare i kommunen är 22 862 (2019-09-30). Sala är huvudort och antalet invånare där är 13 531 (2018-12-31). Övriga tätorter i kommunen är Ransta, Västerfärnebo, Möklinta, Sätra brunn och Salbohed. Kommunen har ett pendlingsunderskott och pendlingen ser ut att öka. Bedömningen är att många bosätter sig i Sala men har sitt arbete utanför kommunen. Sala kommun som bostadsort har fördelar för de som vill bo i närheten av större städer, och samtidigt få tillgång till en boendemiljö i mindre tätort, alternativt i en liten ort eller på landsbygden.

I Ransta bor cirka 850 innevånare (SCB 2015), Ransta är Sala kommuns största satellitort. Bebyggelsen utgörs i huvudsak av villor och här finns förskola, skola, bibliotek, bygdegård, livsmedelsaffär, några mindre företag, deltidsbrandkår samt en idrottsanläggning. I centrum finns en järnvägsstation och infartsparkering.

Ransta i söder och Kumla kyrkby i norr förbinds av väg 723. Parallellt med vägen går järnvägen mellan Sala-Oxelösund. Mellan orterna ligger huvudsakligen spridd landsbygdsbebyggelse.

Kumla kyrkby har cirka 850 invånare (SCB 2015) och består till största delen av villor. I orten finns en kyrka, bygdegård, folkhögskola och ett utomhusbad.

Målpunkter

Väg 723 förbinder Ransta och Kumla Kyrkby och har en övergripande funktion som koppling mellan väg 56 och väg 70. Vidare används vägen lokalt av boende och för transporter till handel och olika verksamheter till andra närliggande samhällen. Vägen fyller även en viktig funktion för de skogs- och jordbruksverksamheter som finns i området. Viktiga målpunkter redovisas nedan:

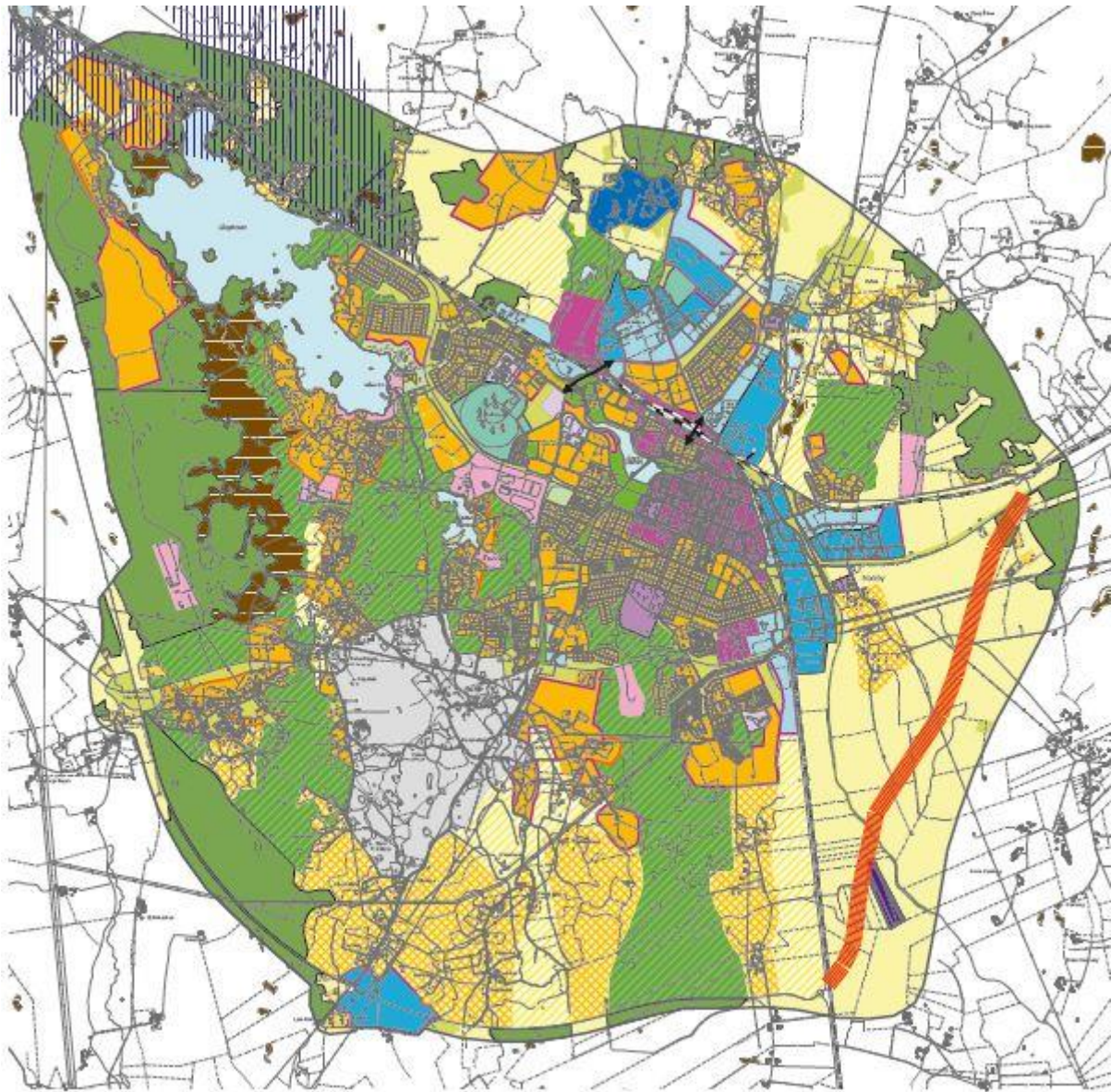
- Ransta Idrottsplats samt Mullevi Idrottsplats
- Matvarubutik och bensinmack i Ransta
- Lekplatser i Ransta
- Elbelysta motionsspår och mountainbike-spår, norr om Ransta.
- Skolor i Ransta
- Tågförbindelser från Ransta till Sala och Västerås
- Tärna Folkhögskola
- Tärnabadet

4.3.3. Kommunalplaner

Översiktsplan

I Sala kommun pågår ett arbete med ny översiktsplan. Översiktsplanen ska ta ett helhetsgrepp om förutsättningar och framtid för kommunen. Den nuvarande översiktsplanen, Plan för Sala ekokommun, antogs 2001 och avsågs gälla fram till 2015. I denna plan nämns att syftet är att ange grunddragen i den avsedda användningen av mark- och vattenområden samt ange riktlinjer för tillkomst, förändring och bevarande av bebyggelse. Under rubriken Hållbar livsstil anges bland annat att år 2015 ska cykelvägar finnas till alla mindre orter från centralorten.

I planen för Sala stad från 2014, som är en fördjupning av översiktsplanen, redovisas bland annat en markanvändningskarta, som visar hur staden kan komma att se ut 2024 om utbyggnad sker enligt de föreslagna strategierna och utbyggnadsriktlinjerna, se nedanstående karta.



— Områdesavgränsning	■ Fängelse och rättspsykiatri	■ Tunga verksamheter	■ Värdefullt öppet landskap
■ Översiktsplan för Sahlberget	■ Kyrka och begravningsplats	■ Värdefull skog	■ Våtmark
■ Orange ram = omvandlingsområde	■ Rekreation och idrott	■ Skogsmark	■ Vägreservat
■ Lila ram = nytt område	■ Centrum	■ Park	■ Utredningsområde Dalabanan
■ Bostäder	■ Flexibla utvecklingsområden	■ Koloniområde	↔ Planskild korsning
■ Landsbygdsboende	■ Mindre störande verksamheter	■ Övrig grönytor	■ Flygfält
■ Skola och vård	■ Verksamheter	■ Jordbruksmark	

Figur 4.3.3:1 Markanvändning i Sala stad enligt fördjupad översiktsplan.

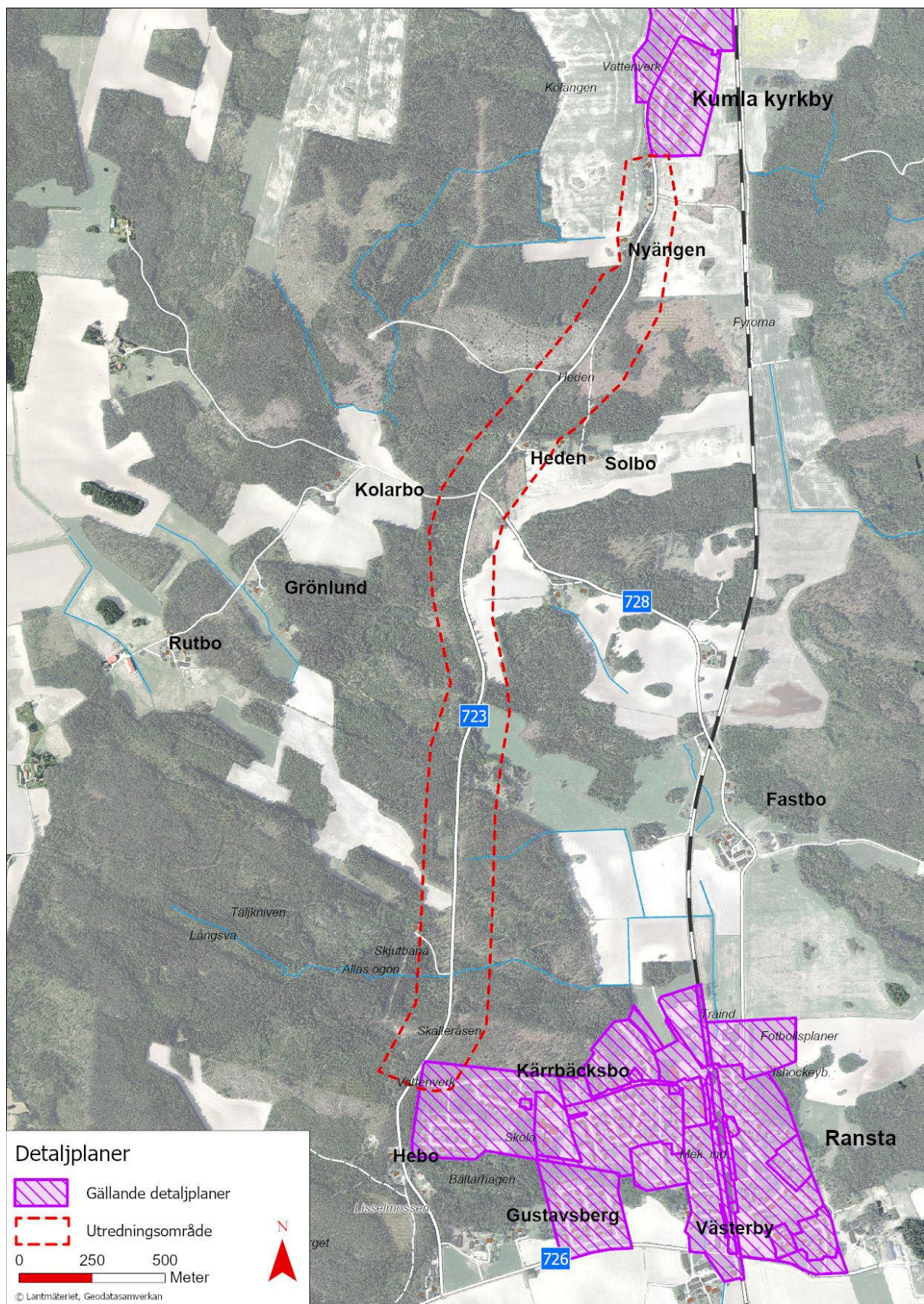
Trafikverkets planering av förbifart Sala innehåller en vägsektion som inte byggdes ut under första etappen. Kopplingen mellan riksväg 70 och 56/72, Sör Kivsta till Uppsalavägen, sydost om Sala stad har ännu inte byggts ut.

Utredningsområdet berörs inte av den fördjupade översiktsplanen för Sala stad.

Detaljplaner

I Ransta, i utredningsområdets södra del, ingår en mindre del av ett detaljplanelagt område (Kärrbäcksbo 1:28 och Västerby 2:4).

I norr gränsar utredningsområdet till detaljplan i Sala kyrkby (Prästgården 1:1 och 1:2 m fl).



Figur 4.3.3:2 Aktuella detaljplaner i Ransta och Kumla kyrkby

4.4. Landskapet och staden

4.4.1. Syfte med landskapsanalys

En översiktlig landskapsanalys har tagits fram för det aktuella området.

Landskapsanalysen ger en helhetsbild av landskapets huvudsakliga innehåll, dess karaktär, egenskaper och värden. Den beskriver hur landskapet i området har uppstått och utvecklats historiskt, hur landskapet används idag och vilka tillgångar som är viktiga att bevara inför framtiden. Landskapsanalysen har också som mål att förklara historiska sammanhang, ekologiska funktioner, sociala och visuella samband. För att kunna beskriva övergripande strukturer i landskapet har ett något större område än utredningsområdet studerats.

Landskapsanalysen kommer att fördjupas i kommande skede och utgöra en viktig kunskapsplattform för arbetet med lokalisering av gång- och cykelvägen och för bedömning av projektets konsekvenser för landskapet.

4.4.2. Naturgeografiska förutsättningar

Utredningsområdet har en varierande topografi där höjderna består av moränkullar mestadels täckta av barrskog. Vägen mellan Ransta och Kumla kyrkby följer Ranstaåsen som är en förgrening av Badelundaåsen. Landskapet har en tydlig övergripande nord-sydlig struktur, vilken har bildats av landisen som kom från nordväst.

Gårdar och bosättningar ligger i gränsen mellan jordbruksmark och skogsmark på moränkullarna.

Omgivningen för utredningsområdet ligger i den naturgeografiska regionen ”det mellansvenska småbrutna skogslandskapet”. De norra delarna av Kumla kyrkby präglas snarare av det flacka Mälarlandskapet. Området norr och väster om Kumla kyrkby präglas av ett storskaligt platt jordbrukslandskap med långa siktlinjer. Landskapet öster om Kumla kyrkby utgörs av ett småbrutet landskap.

Sträckan mellan Kumla Kyrkby och Ransta är beläget längs Ranstaåsen (en förgrening av Badelundaåsen). Det slutna och småskaliga landskapet ger korta utblickar. Åsen som når fram till kyrkbyn från Ranstas södra delar har ett markerat toppigt utseende ("getryggsås") med smärre berg och raviner. Området domineras av barrlandskog där även lövträd går att finna, men då mer som ett undantag och oftast i randzonerna där skog övergår till åker, runt gårdar och andra äldre bybildningar.

Öster om området rinner Sagån.

Inom och i anslutning till berört område finns i huvudsak två olika landskapstyper:

- Skogslandskap
- Småkuperat mosaiklandskap

De skogsklädda höjderna karaktäriseras av ett slutet skogslandskap med inslag av mindre öppna områden i form av odlings- och betesmark.



Figur 4.4.2:1 Skogsområde med björk vid Ranstaåsen.



Figur 4.4.2:2 Skogsområde med tall vid Ranstaåsen

Det småkuperade mosaiklandskapet är mer varierat och utgörs av en blandning av mindre skogspartier, uppodlad jordbruksmark och betesmark.



Figur 4.4.2:3 Exempel på mosaiklandskap längs väg 723 mellan Kumla kyrkby och Ransta.

4.4.3. Karaktärsområden

Ett karaktärsområde är ett område som har en rad gemensamma egenskaper som ger en gemensam landskapstyp. Karaktärsområden innehåller även kännetecken eller karaktärsobjekt som är knutna till just det området eller platsen.

I utredningsområdet har fyra karaktärsområden identifierats och avgränsats, se figur 4.4.3.1 nedan. Landmärken och karaktärsobjekt som utmärker sig i landskapet har pekats ut, så som kyrkor, solitärträd och kulturhistoriska objekt. Även siktlinjer och utblickar över landskapet har markerats. Redovisningen kommer att fördjupas i kommande skeden av vägplaneprocessen.

Område 1: Ransta

Ransta utvecklades till ett litet järnvägssamhälle när järnvägen mellan Sala och Västerås togs i bruk 1875. Bebyggelsen består till stor del av enfamiljshus i form av villor i 1-1,5-plan. Bebyggelse i form av verksamhet och industri finns också på orten, främst i närheten av järnvägsstationen.

Område 2: Ranstaåsen

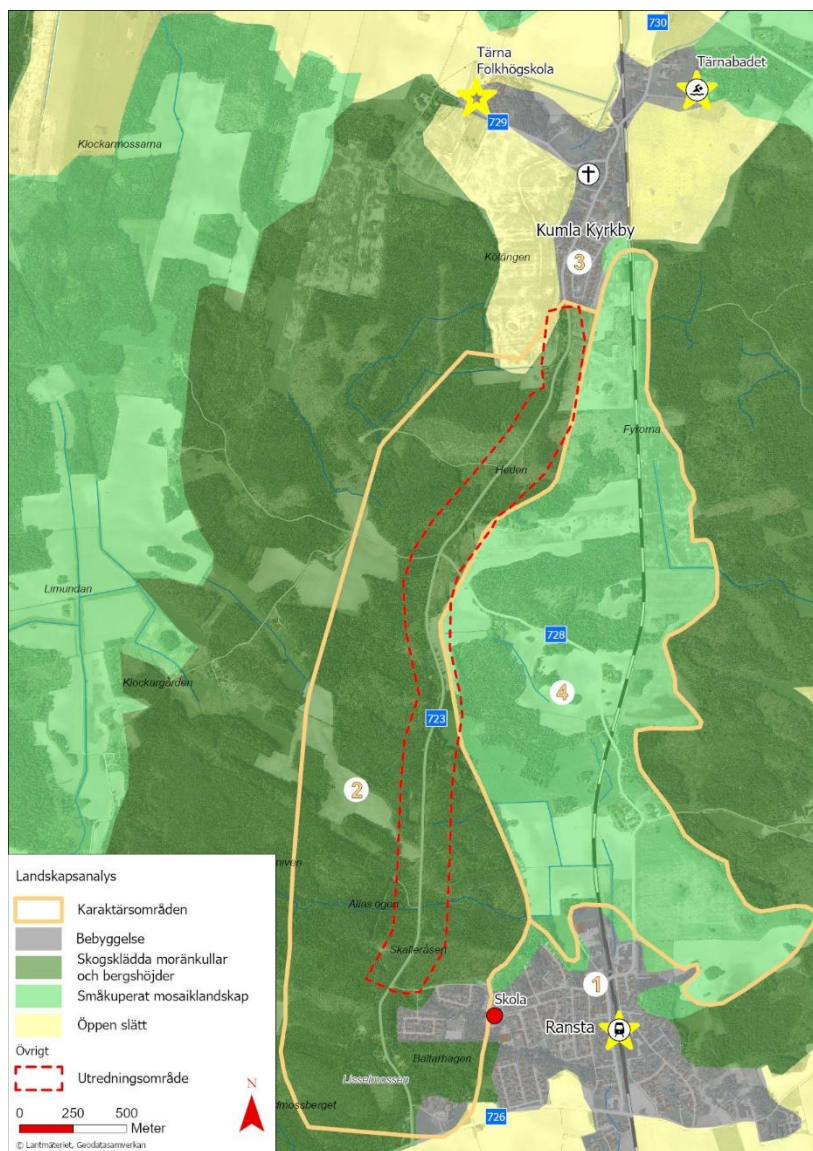
Inom utredningsområdet går Ranstaåsen i nord-sydlig riktning. Åsen är en förgrening av Badelundaåsen och har en typiskt toppig form och är en så kallad getåsrygg. Åsen är till stor del beklädd med tall- och granskog med inslag av lövträd så som björk och asp. Bebyggelsen är främst lokaliserad vid åsens rygg med en större ansamling vid Kumla kyrkby, där kyrkan är högst belägen uppe på åsen.

Område 3: Kumla kyrkby

Bosättningar i området kring Kumla kyrkby tros ha uppkommit någon gång under järnåldern. Kyrkan vet man uppfördes någon gång kring år 1300. Kyrkan med sina målningar av Albert Pictor är en kulturhistorisk värdefull miljö. Tärna folkhögskola uppfördes 1880 och idag hålls verksamheten i byggnader från 1928 och 1940. Byn består av blandad bebyggelse men karaktäriseras främst av enfamiljshus som byggdes mellan åren 1950-1970. Bostadsbebyggelsen utgörs främst av 1-1,5-plans villor med tillhörande garage och trädgård. Byn har en långsmal utbredning längs Kumlavägen och åsen.

Område 4: Mosaik vid Fastbo

Ett avsnitt med mosaiklandskap tangerar utredningsområdets östra sida. Här letar sig flack åkermark in och bryter upp den slutna skogsmarken i anslutning till åsen. Här är landskapsrummen små och siktlinjerna korta, men är längre än i det slutna skogslandskapet.



Figur 4.4.3:1 Landskapsanalys

4.5. Miljö och hälsa

4.5.1. Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer anger den lägsta acceptabla miljö kvaliteten i mark, vatten och luft och finns reglerade i miljö balkens 5 kapitel. Normerna syftar till att skydda människors hälsa och miljö.

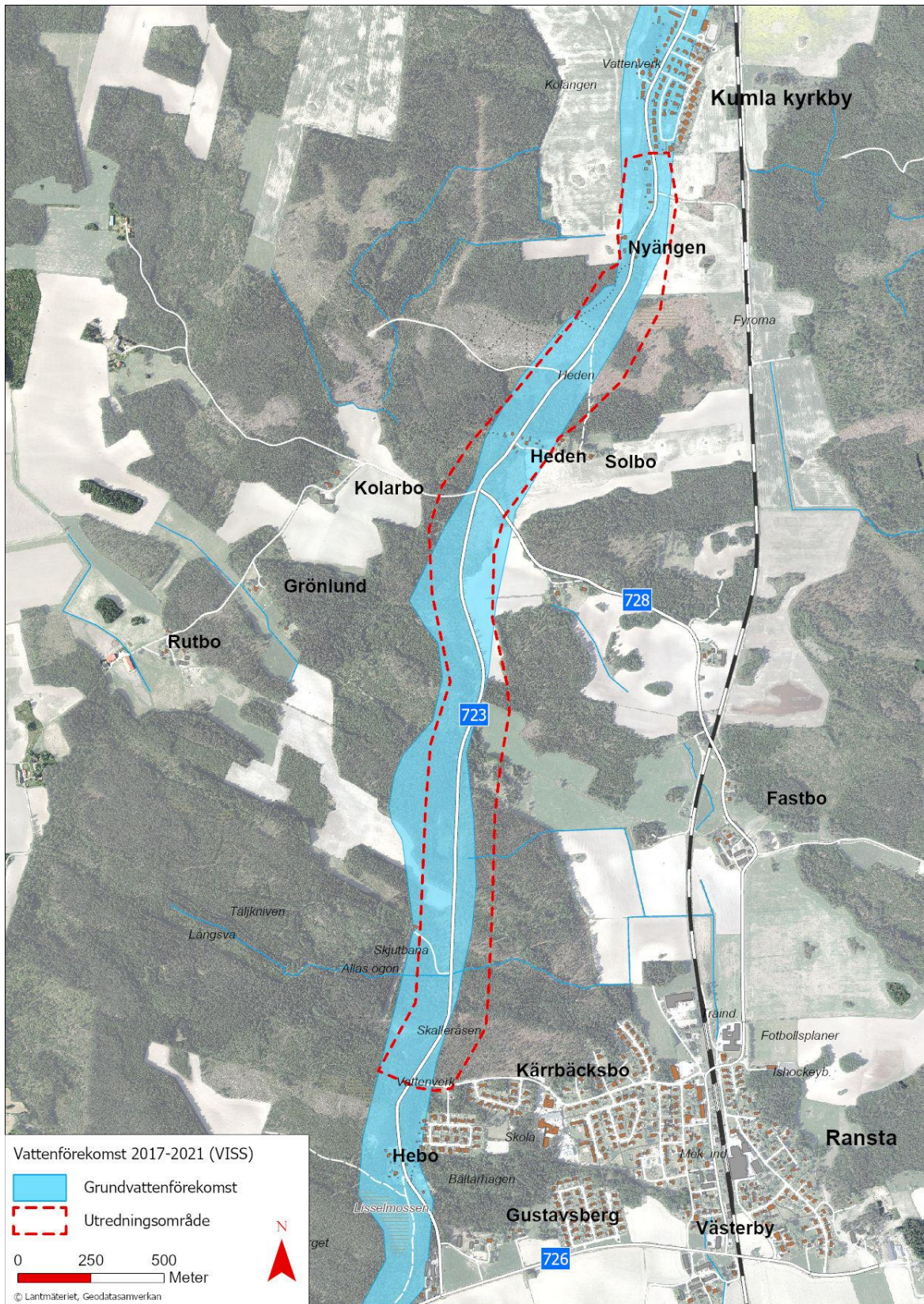
Yt- och grundvatten

Utredningsområdet berör tre delavrinningsområden inom Sagåns avrinningsområde. Inom dessa delavrinningsområden finns tre ytvattenförekomster:

- Västerängsbäcken Sala (WA40518058)
- Sagån: Hävaströmmen, Sagån (WA79517849)
- Sagån: mellan mynningen och Tingvastbobäcken och "Herrängarna" (WA38802711)

Ovanstående ytvattenförekomster har statusklassats med måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Beslutat miljö kvalitetsnorm är god ekologisk status 2027 och god kemisk status.

Aktuellt utredningsområde berör grundvattenförekomsten Kumlaåsen (SE663 780–154 488) som har en beslutad miljö kvalitetsnorm. Kumlaåsen har god kvantitativ och god kemisk ytvattenstatus.



Figur 4.5.1:1 Grundvattenförekomst

Luftkvalitet

Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft berörs positivt av projektet då vägtrafiken som genererar utsläpp till luft bedöms minskas i och med att en ny gång- och cykelväg anläggs. Normerna reglerar i dagsläget halterna av kvävedioxid/kväveoxider, svaveldioxid, bly, partiklar (PM₁₀, PM_{2,5}), bensen, kolmonoxid, ozon, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren.

Då utredningsområdet ligger i välventilerade landsbygdsmiljö med god luftomsättningen, så bedöms projektet inte medföra risk för att miljökvalitetsnormerna för utomhusluft överskrider. Se även avsnitt 4.5.6 Luftkvalitet.

4.5.2. Skyddade områden enligt miljöbalken

Natura 2000

Inom EU finns ett nätverk av skyddade Natura 2000-områden. Dessa områden innehåller arter eller naturtyper som är särskilt skyddsvärda ur ett europeiskt perspektiv och tillsammans bidrar de till att bevara biologisk mångfald. Det är förbjudet att utan tillstånd bedriva verksamheter eller åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett Natura 2000-område. Anläggandet av ny gång- och cykelväg inom utredningsområdet påverkar inte något Natura 2000-område.

Naturskydd

Inga nationalparker, naturreservat, naturvårdsområden, landskapsbildskyddsområden, kulturresevat, naturminnen, djur- och växtskyddsområden, biotopskyddsområden och vattenskyddsområden finns i utredningsområdet eller i dess närområde.

Inga upprättade naturvårdsavtal berörs.

4.5.3. Naturmiljö

Naturmiljövärden redovisas på karta, se figur 4.5.3:1.

Strandskydd

Generellt strandskydd (25 meter från strandkanten) förekommer vid tre mindre vattendrag inom utredningsområdet.

Ängs- och betesmarker

Inom utredningsområdet berörs till en mindre del ett objekt i ängs- och betesmarksinventeringen (Fält ID E60-480, Fastbo). Objektet har en areal på 3,35 ha och har 2002 bedömts som restaurerbart. Detta objekt (Fastbo 81-37) ingår även i ett större område som ingår i Program för bevarande av odlingslandskapets natur- och kulturmiljövärden 1991.

Utpekade objekt av Skogsstyrelsen

Inga objekt utpekade av Skogsstyrelsen, såsom nyckelbiotoper, naturvärdesobjekt och sumpskogar finns i utredningsområdet eller i dess närområde. Inga upprättade naturvårdsavtal berörs.

Våtmarker

Inga objekt ingående i Myrskyddsplan för Sverige (1994, 2006), Ramsarkonventionen, våtmarksinventeringen (1989) och Länsstyrelsens inventering av rikkärr, finns i utredningsområdet eller i dess närområde.

Trädportalen (SLU)

I utredningsområdet finns inga skyddsvärda träd registrerade i Trädportalen.

Invasiva arter

Innan samrådsskedet kommer en naturvärdesinventering, med detaljeringsgrad fältdetalj, 30 meter

från en föreslagen sträckning av gång- och cykelväg att genomföras. För bland annat invasiva arter ska utbredningen av bestånden, t ex uppskattning av yta/sträcka och antal exemplar, dokumenteras.

Naturvårdsplan för Västmanlands län 2015

I länets naturvårdsplan finns två objekt upptagna som delvis ligger inom utredningsområdet. Dels ett större närströvområde för Kumla kyrkby och Ransta, beläget sydväst om Kumla kyrkby och väster om Ransta (objektID Sa:q), och dels en bombmurklalokal vid Heden (objektID Sa:81). Detta objekt har bedömts som klass 2 - Mycket högt naturvärde (motsvarande objekt av regionalt intresse). Enligt naturvårdsplanen bör ingen slutavverkning ske och äldre granar bör bevaras. Om det gallras anges att GROT-rester som riskerar att täcka fruktkroppar bör bortföras. Bombmurklalokalen är inte skyddad enligt miljöbalken och området har delvis ändå avverkats. Bombmurklan är rödlistad som sårbar (VU) och fridlyst enligt 8 § Artskyddsförordningen. En inventering av bombmurkla har genomförts inom naturvärdesinventeringen (se nedan).

Naturvårdsplan för Sala kommun 2007

I naturvårdsplanen redovisas bland annat kommunens mest värdefulla naturmiljöer. Objekten har naturvärdesklassats i en tregradig skala, där klass 1 är högsta naturvärde, klass 2 är mycket högt naturvärde och klass 3 är högt naturvärde. Ett objekt som delvis ligger inom utredningsområdet finns med i naturvårdsplanen. Detta objekt är ett ålderdomligt jordbrukslandskap vid Fastbo (objekt ID 06:005) vars gränser överensstämmer med motsvarande område redovisat i Program för bevarande av odlingslandskapets natur- och kulturmiljövärden 1991. I naturvårdsplanen har detta område bedömts ha klass 1.

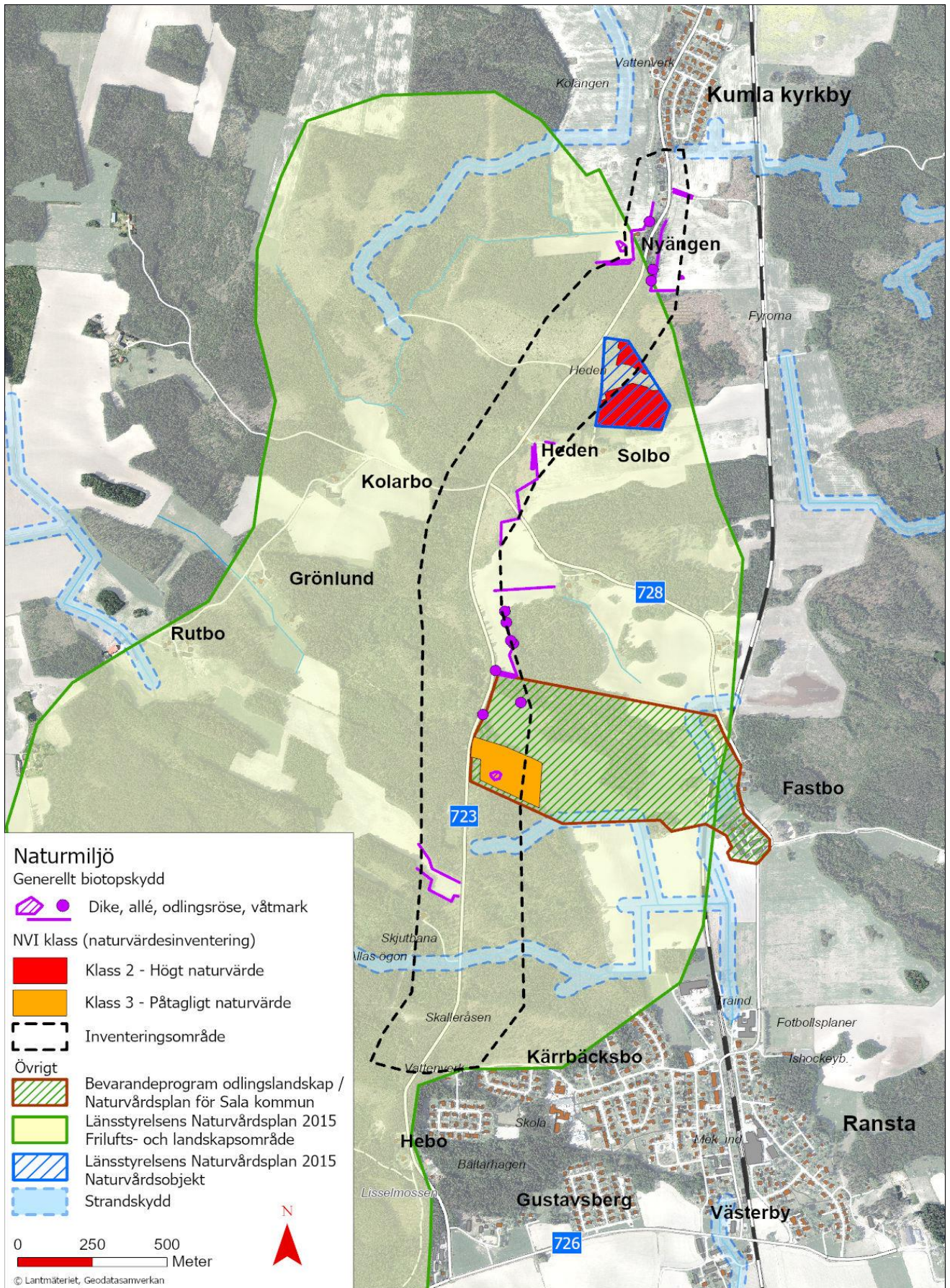
Ekologisk landskapsplan för Sala kommuns skogsinnehav (huvudfastigheten) 2011

I den ekologiska landskapsplanen för Sala kommuns skogsinnehav anges bland annat det övergripande målet med markinnehavet att naturvård, rekreation och ekonomiskt skogsbruk ska förenas för att ge ett hållbart nyttjande av skogen och ett variationsrikt landskap. Sala kommuns största skogsinnehav utgörs av tre större områden runt tätorten Sala. Förutom detta innehav finns några mindre så kallade utskiften. Vid Ransta ligger ett av dessa utskiften bestående av åstallskog.

Naturvärdesinventering

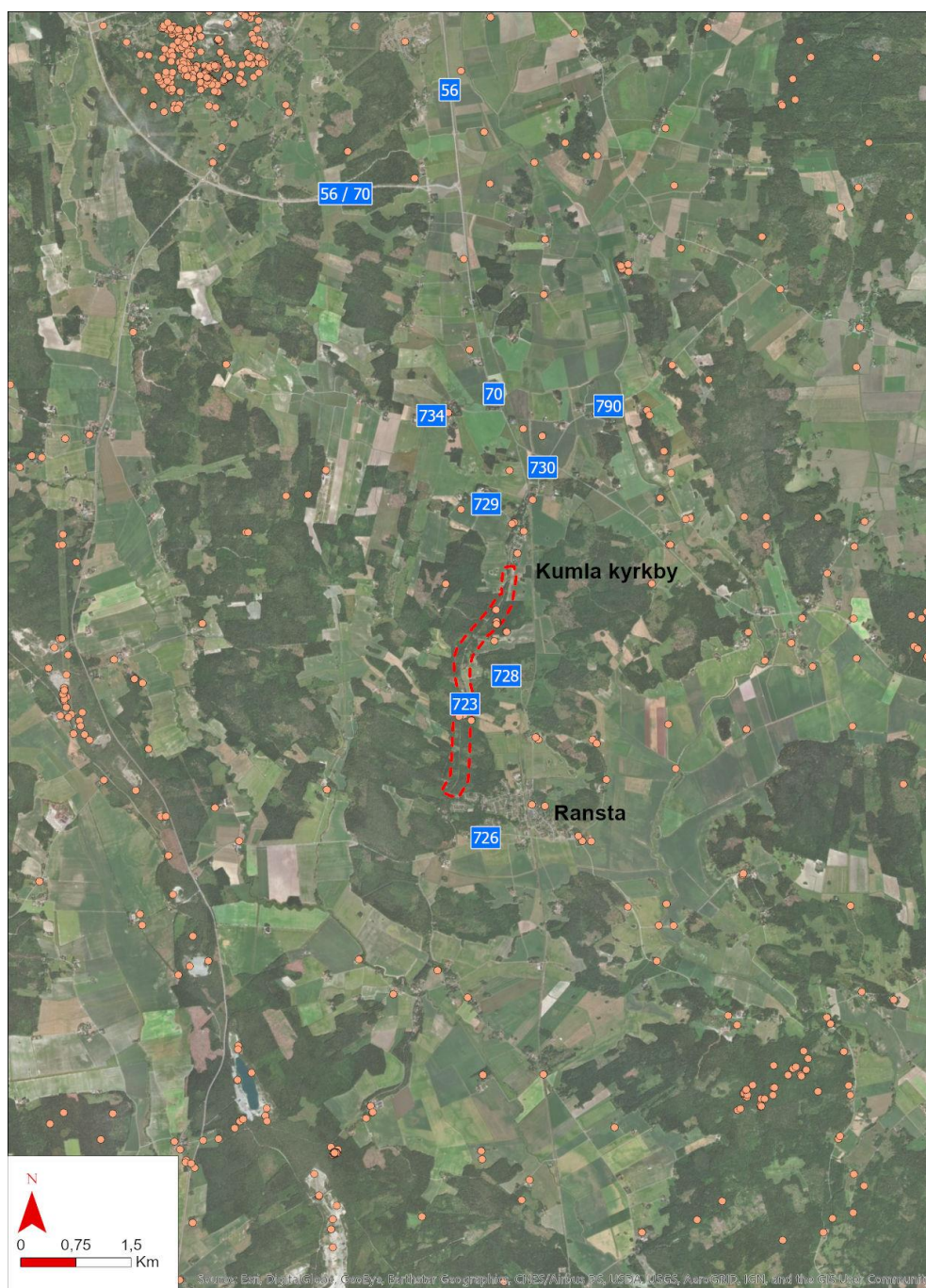
En naturvärdesinventering på förstudienivå, med detaljeringsgrad medel, har utförts inom utredningsområdet (enligt Svensk standard SS 199000:2014, avsnitt 4.2 och 4.3). I naturvärdesinventeringen ingick även en inventering av förekommande objekt som omfattas av generellt biotopskydd. Inom utredningsområdet finns 22 objekt med generellt biotopskydd. Av dessa är elva öppna diken, nio odlingsrösen, en allé och en våtmark (småvatten).

Två naturvärdesklassade objekt berörs inom utredningsområdet. Ett objekt bestående av två delområden utgörs av grandominerad barrskog belägen inom bombmurklalokalen som finns upptagen i länets naturvårdsplan. Detta objekt har klassats som mycket högt naturvärde, klass 2. Det andra naturvärdesobjektet som berörs är ängs- och betesmarksobjektet (Fält ID E60-480, Fastbo). Detta objekt har bedömt ha påtagligt naturvärde, klass 3.



Figur 4.5.3:1 Naturmiljövärden.

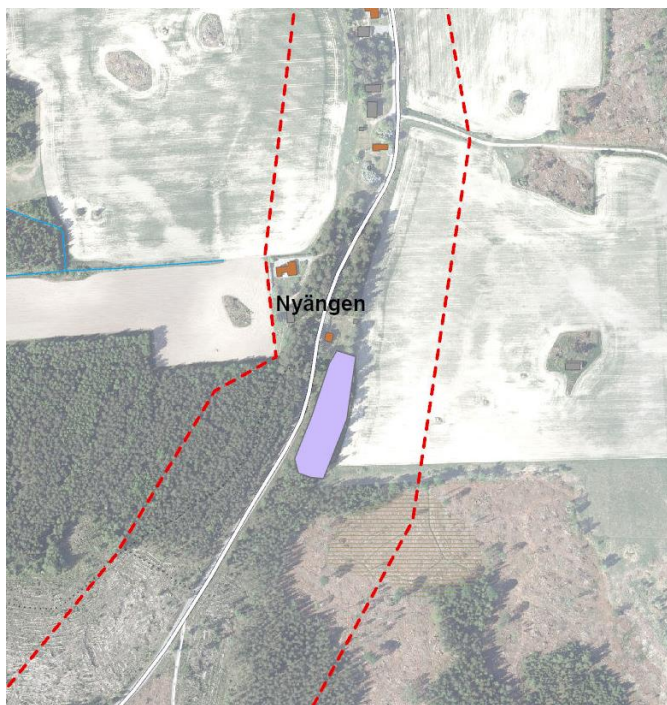
I naturvärdesinventeringen ingår även alla registrerade fynd i Artportalen av naturvårdsarter i landskapet, cirka 5-6 km runt utredningsområdet, innehållande rödlistade arter, fridlysta arter och Natura 2000-arter. Intill väg 723, på västra sidan, finns fynd av backtimjan (NT), koralltaggsvamp (NT) och svampen Svartöra (NT). Det finns bland annat en del observationer av rödlistade fåglar som är knutna till det öppna jordbrukslandskapet. För många av dessa är just det öppna, sammanhängande jordbrukslandskapet med inslag av småbiotoper viktigt, det gäller t ex storspov (NT), ängshök (EN) och vaktel (NT). Dessa skulle kunna påverkas negativt om exempelvis jordbruksmarken splittrades upp för mycket, exempelvis genom vägar, eller utarmades på småbiotoper som diken, åkerholmar, odlingsrösen mm, som kan användas både för födosök och häckning (dessa småbiotoper omfattas även av det generella biotopskyddet). Inga groddjur har tidigare noterats i inventeringsområdet men möjligen skulle lek av i synnerhet grodor kunna förekomma i fiskfria vattenförekomster som håller vatten tillräckligt länge på våren.



Figur 4.5.3:1 Registrerade fynd av rödlistade arter i Artportalen.

Bombmurkla påträffades i naturvärdesinventeringen i ett mindre område öster om, intill väg 723, se karta nedan. Detta område ligger norr om objektet som finns upptaget i länets naturvårdsplan (objektID Sa:81).

En kompletterande inventering av bombmurkla genomfördes under februari, 2020. Då inventerades ett område innefattande en zon på cirka 30 meter på vardera sidan om väg 723, från den befintliga förekomsten av bombmurkla, söderut ner till bebyggelsen vid Heden. Väster om vägen inventerades cirka 700 meter och öster om vägen inventerades cirka 550 meter. Inga ytterligare fynd av bombmurkla påträffades vid den kompletterande inventeringen.



Figur 4.5.3:2 Fynd av bombmurkla (lilafärgat område).



Figur 4.5.3:3 Bombmurkla.

Foto: Michael Krikorev/ArtDatabanken.

4.5.4. Kulturmiljö

Kulturmiljövärden redovisas på karta Kulturmiljö, se figur 4.5.4:1.

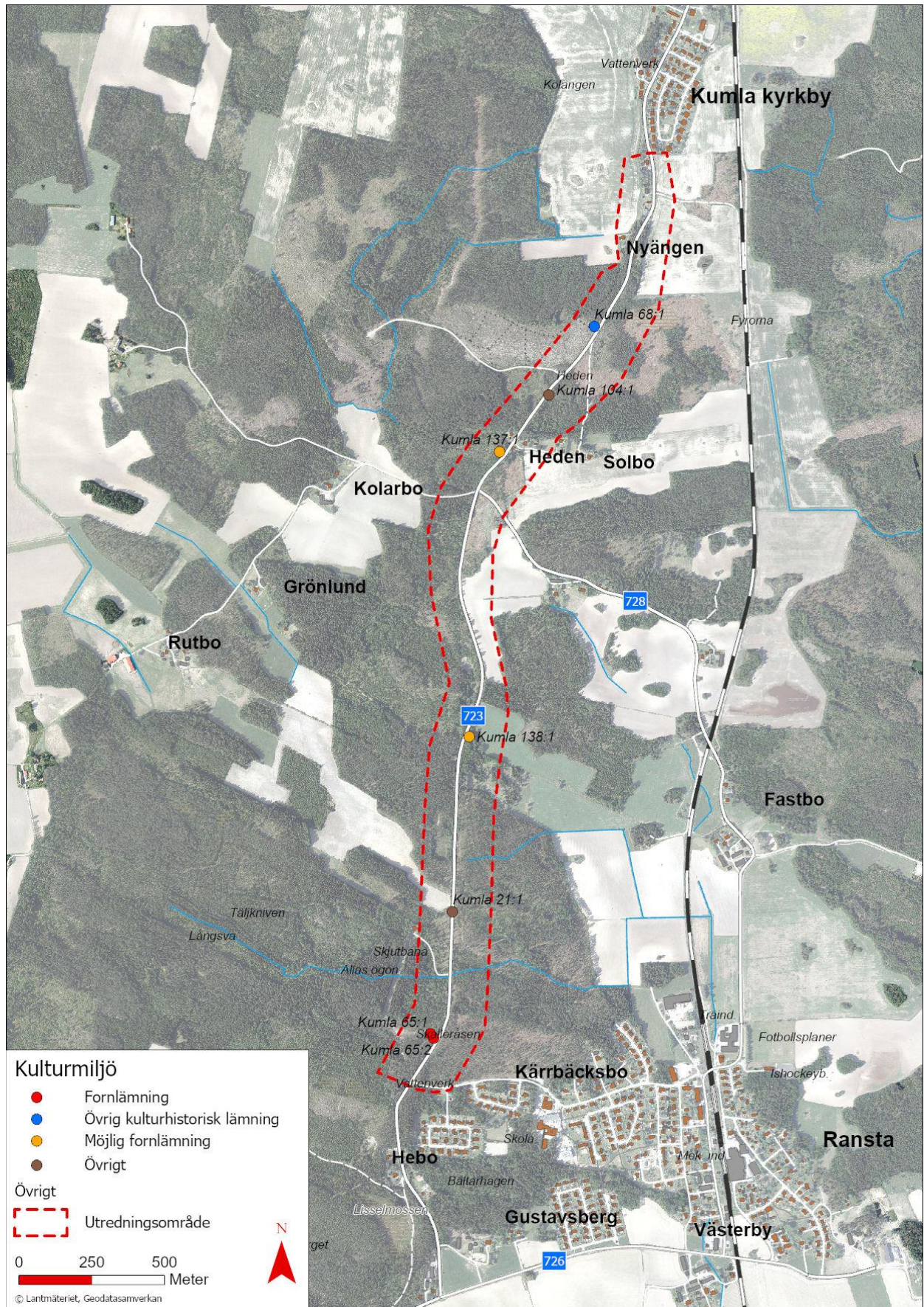
Kulturarvsanalys och arkeologisk utredning etapp 1

En kulturarvsanalys har genomförts. Kulturarvsanalysen har avgränsats främst med utgångspunkt i de kulturmiljöer som finns inom utredningsområdet, men har även med utblickar ut i det omgivande landskapet. Det senaste kulturmiljövårdsprogrammet för Sala kommun är från 1985 och även om det inte längre presenteras på kommunens hemsida så har värdefulla kulturmiljöer i programmet inarbetats i Kulturarvsanalysen. Värdefulla kulturmiljöer som berörs av utredningsområdet är Kumla kyrka och Kumla kyrkby. En arkeologisk utredning etapp 1 som utförts har också arbetats in i kulturarvsanalysen.

Den arkeologiska utredningen etapp 1 har lyft fram fornlämningar, övriga kulturhistoriska lämningar och möjliga fornlämningar i området. Etapp 1-utredningen behöver kompletteras med utredningsgrävning av sex objekt. Utredningen har också påtalat att det kan komma att behövas arkeologiska förundersökningar av två objekt. Behov av arkeologiska insatser kan diskuteras mer exakt när det finns förslag till sträckning för gång- och cykelvägen. Tills det finns förslag om sträckning är det mycket osäkert hur många fornlämningar, övriga kulturhistoriska lämningar och möjliga

fornlämningar som kommer att beröras. Vid planeringen av gång- och cykelvägens placering är det första steget att utgå från kända fornlämningar och visa dessa hänsyn på så sätt att de inte skadas.

Inom utredningsområdet finns två fornlämningar i form av rösen (RAÄ Kumla 65:1 och RAÄ 65:2), en övrig kulturhistorisk lämning (RAÄ 68:1, Stensoffa, vilosten), två möjliga fornlämningar (RAÄ 137:1, torplämning vid Heden) och (RAÄ 138:1, torplämning vid Paltorna). Ett vägmärke, milstolpe (RAÄ 104:1) och grav markerad av sten/block (RAÄ Kumla 21:1), är borttagna.



Figur 4.5.4:1 Kulturmiljö

4.5.5. Rekreation och Friluftsliv

Utredningsområdet berör ett område med större sammanhängande skogsmarker med inslag av jordbruksmark. Skogsområdena mellan Ransta och Kumla kyrkby nyttjas för vandring, svamp- och bärplockning. Området finns upptaget som närströvsområde i länets naturvårdsplan (2015). Större intressepunkter ur rekreationssynpunkt inom närströvsområdet är elljusspår och mountainbikespår, norr om Ransta.

Strax utanför utredningsområdet finns Mullevi idrottsplats inne i Ransta och i anslutning till Kumla kyrkby ett utomhusbad.



Figur 4.5.5:1 Området norr om Ransta med elljusspår och mountainbikespår.

4.5.6. Luftkvalitet

Inom Sverige kommer utsläppen till luft främst från vägtrafiken. Personbilarna står för den största delen av vägtrafikens utsläpp. Med luftföroreningar avses i det här fallet de föroreningar som uppstår på grund av användning av fossila bränslen (bensin eller diesel), samt partiklar som uppstår vid friktion mellan däck och vägbana. Utsläppen från vägtrafiken domineras av partiklar, kväveoxider (NO_x), kolväten (CH), koldioxid (CO₂) och svaveldioxid (SO₂). Partiklar kan både vara små förbränningspartiklar och större slitagepartiklar.

Utsläpp av luftföroreningar från trafik medför effekter och konsekvenser på människors hälsa och miljö på lokal, regional och global nivå. Växthusgasen koldioxid ger upphov till globala effekter på klimatet, medan övriga ämnen främst ger lokala och regionala effekter.

Kommunerna ansvarar för att kontrollera luftkvaliteten för de flesta miljökvalitetsnormerna, i samverkan med andra kommuner eller på egen hand, och att tillhandahålla aktuell information om föroreningsnivåerna. Kontrollen ska ske i form av mätning, modellering eller objektiv skattning beroende på luftkvalitetssituationen. Sala kommun är inte medlem i Västmanlands läns luftvårdsförbund.

Sala kommun gjorde 2019 en preliminär bedömning av luftkvaliteten i Sala tätort. Bedömningen gjordes utifrån SMHI:s modellverktyg för objektiv skattning med spridningsmodellering tillsammans

med indata hämtat från Trafikverkets vägtrafikflödeskarta för ÅDT samt för andel tung trafik. Den objektiva skattningen för Sala tätort visar att förutsättningarna för god luftkvalitet i Sala kommun bedöms vara goda och att miljö kvalitetsnormer för luft inte överskrids. Mätningar eller beräkningar har inte gjorts för Kumla kyrkby eller Ransta.

Då utredningsområdet ligger utanför de centrala delarna av Sala tätort och luftomsättningen i den välventilerade landsbygdsmiljön är god, bedöms projektet inte medföra risk för att miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft överskrids inom utredningsområdet.

4.5.7. Förorenad mark

En översiktlig inventering har utförts inom utredningsområdet med syfte att lokalisera potentiellt förorenade markområden. Enligt länsstyrelsens databas över potentiellt förorenade områden (EBH-stödet) finns en verksamhet dokumenterad som avser en nedlagd deponi. Verksamheten är klassad med riskklass 3 (måttlig risk) enligt MIFO. Deponin var i drift mellan 1950-talet och 1965. Deponin är till stor del täckt av schaktmassor och deponins exakta läge och utbredning har inte kunnat urskiljas i samband med riskklassificeringen.

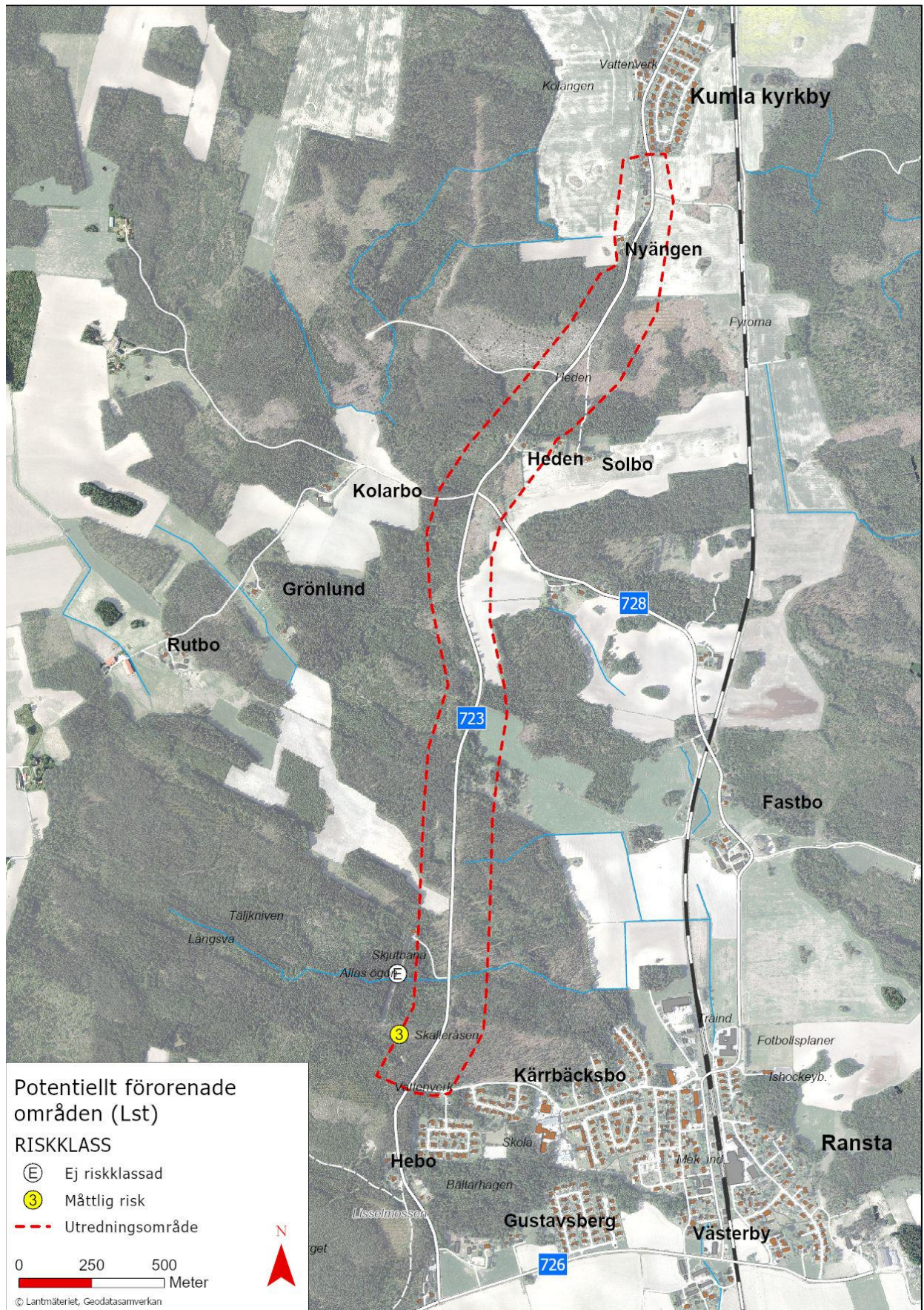
Utanför utredningsområdet, i södra delen, finns en skjutbana som inte är riskklassad. I övrigt har inga äldre miljöfarliga verksamheter så som större industrier, större utfyllnadsområden eller liknande påvisats.

Vägar är inte branschklassade, däremot kan verksamheter med anknytning till vägar vara branschklassade. Källor till föroreningar från väg hållning och trafik är slitage på däck och vägar, halkbekämpning, bränslen, bilavgaser, korrosion från fordon m.m. Föroreningarna återfinns främst i väg diken och väg dagvatten.

Typiska föroreningar som kan påträffas i och kring vägar är främst petroleumprodukter genom spill/läckage av drivmedel, bromsolja, frostskyddsmedel m.m. Polyaromatiska kolväten (PAH) förekommer vid vägar som slitage från väggroppen och däck. Längs vägarna och i väg dagvattnet dominerar metallerna bly, zink, kadmium, nickel och koppar. Vägsaltet för halkbekämpning kan i sig utgöra en förorening, men med saltet kan även följa metaller.

I vägar och andra asfalterade ytor kan det förekomma äldre asfaltlager med stenkolstjära, (så kallad tjärasfalt) och/eller tjärindränkt bärlager/makadam. Stenkolstjära innehåller höga halter PAH, som är miljö- och hälsoskadliga. Nuvarande vägbeläggning på väg 723, baserat på åldern, kan innehålla stenkolstjära. Hantering av beläggningar med stenkolstjära kan innebära merkostnader vid kvittblivning. Vidare utredning och eventuell provtagning av dikesmassor och beläggning görs i kommande skeden. Om så är fallet krävs särskild hantering enligt Trafikverkets riktlinjer.

Sannolikheten för att mer omfattande markföroreningar ska finnas inom utredningsområdet bedöms vara liten.

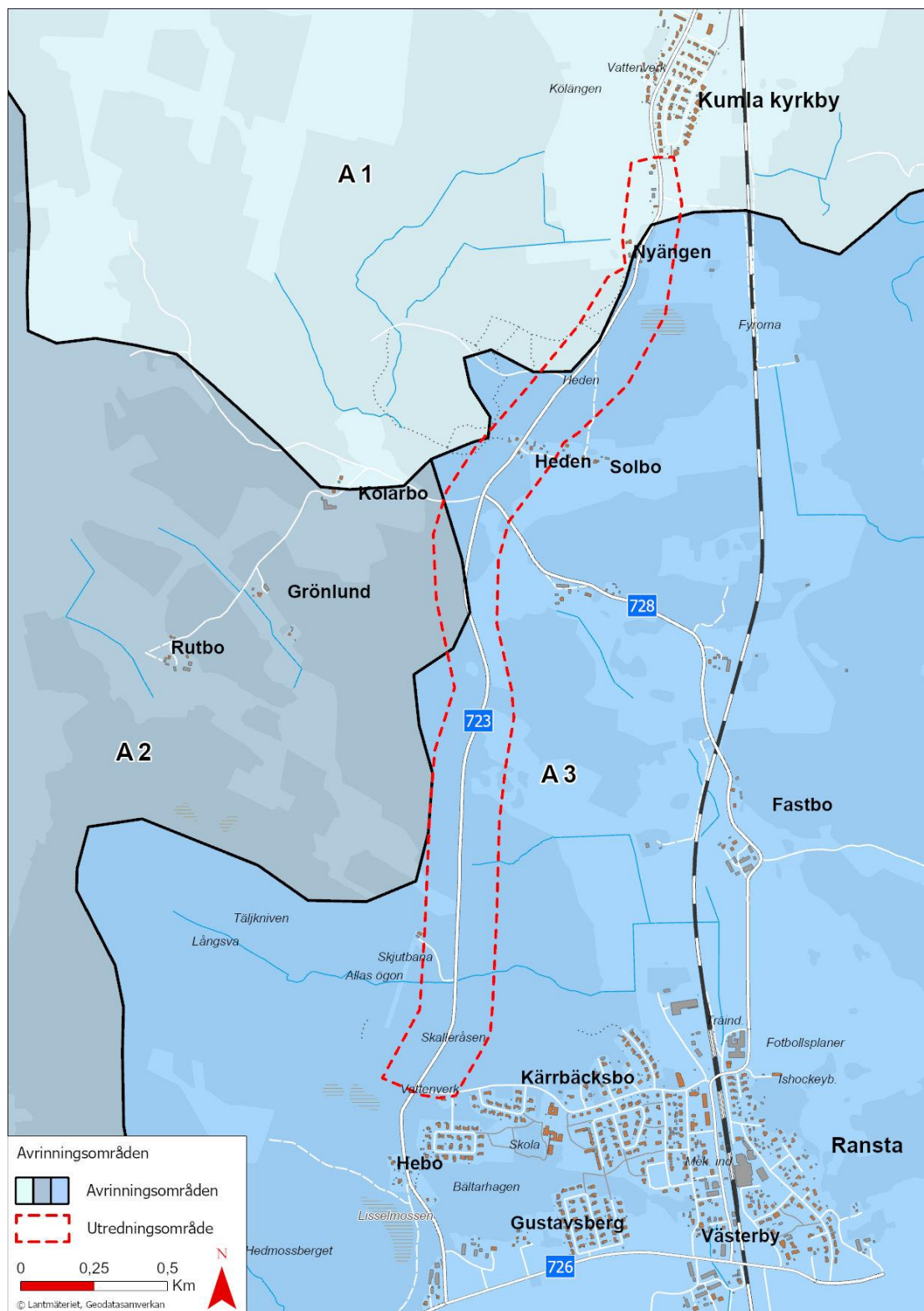


Figur 4.5.7:1 Potentiellt förorenade områden.

4.5.8. Yt- och grundvatten

Väg 723 går på sträckan mellan de två orterna till stora delar ovan grundvattenförekomsten Kumlaåsen (SE663780-154488). Kumlaåsen har god kvantitativ och god kemisk status.

Ransta, Kumla, Varmsätra och Vad/Ransta by har en gemensam vattentäkt vid Hårsved. Hedåker och Rosshyttan har gemensam vattentäkt i Hedåker.



Figur 4.5.8:1 Avrinningsområden (SMHI).

Utredningsområdet ligger på Kumlaåsen och i gränsen mellan avrinningsområden. Inga ytvattenförekomster eller större vattendrag passerar genom utredningsområdet. Ett mindre dike passerar under väg 723 i trumma. Denna trumma är troligen igensatt, och därmed kan det vid stora flöden eventuellt ske dämning över vägen. Vid vilken återkomsttid detta kan vara aktuellt är i hög grad beroende på jordens sammansättning lokalt och därmed genomsläpplighetsförmåga, då vägen befinner sig på Kumlaåsen där marken har hög genomsläpplighet som påverkar faktiska flöden.

Kortfattad beskrivning av avrinningsområden med dess huvudsakliga beskaffenhet och avledning:

Samtlig avrinning sker till Sagån med biflöden som slutligen mynnar i Mälaren väster om Enköpingsnäs.

A1. Avrinningsområdet omfattar 35 km². Området består av två större avledningsvägar, den del av Västerängsbäcken som är klassad som ytvattenförekomst samt ett anslutande vattendrag. Västerängsbäcken är recipient. Marken består av uppodlad lerjord samt kringliggande moränryggar. Utredningsområdet överlappar detta avrinningsområde något i norr.

A2. Mindre delar av utredningsområdet överlappar detta avrinningsområde enligt SMHI:s gränsdragning. Detta område avrinner till Lillån som är ett biflöde till Sagån. Avrinningsområdet omfattar totalt 62 km² varav utredningsområdet överlappar en mindre del i utkanten av detta. Området består av Lillån med kringliggande åkermark och längs utkanten skogklädda moränryggar eller delvis Kumlaåsen.

A3. Detta är ett avrinningsområde till Sagån som omfattar 30 km² bestående av åkerjord och i de västra delarna Kumlaåsen med kringliggande skogklädd morän. Inom området ligger även Ransta tätort. Utredningsområdet ligger och tangerar avrinningsområdets utkant och marken består till stor del av åsmaterial.

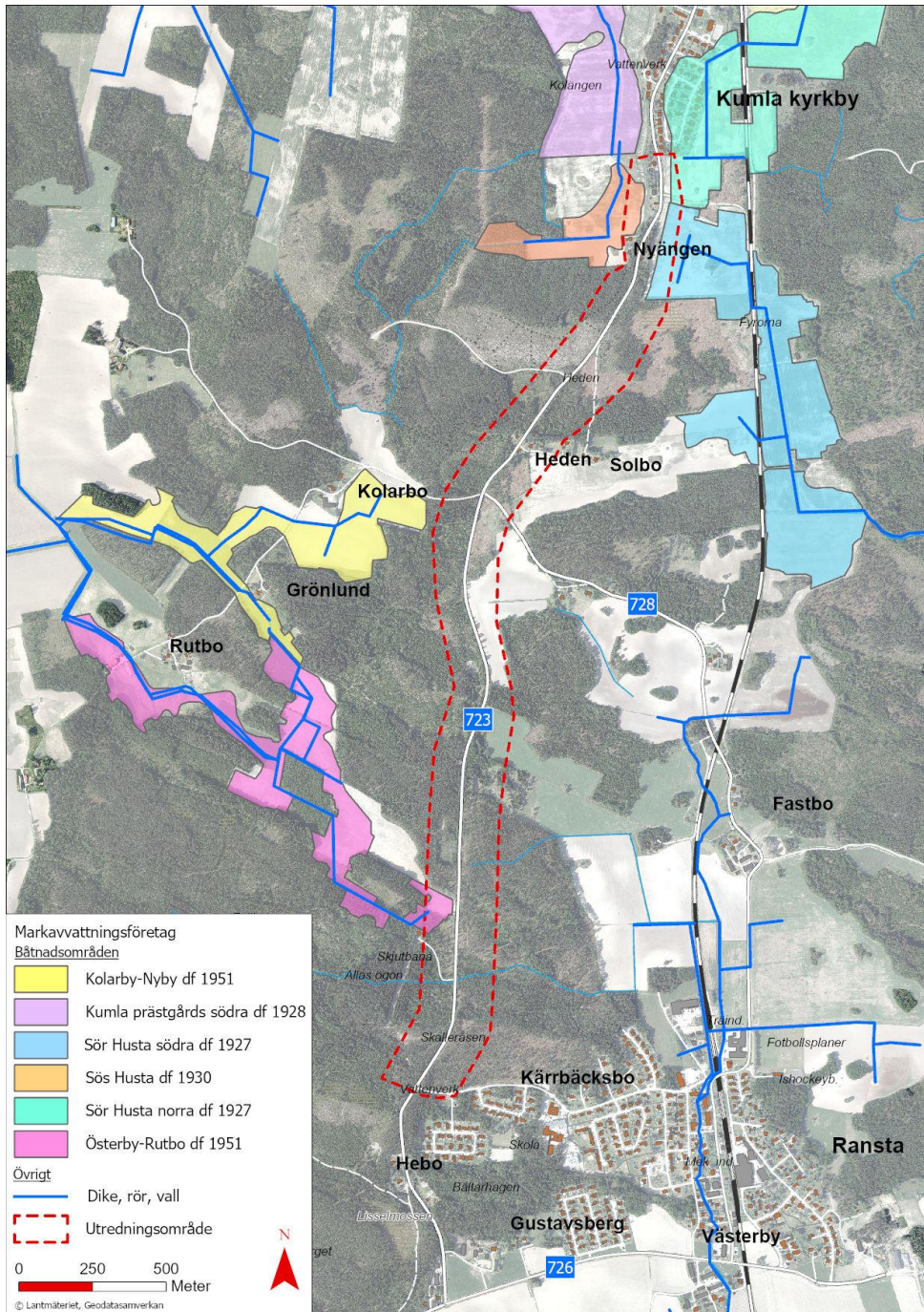


Figur 4.5.8:2 Befintlig trumma, igensatt.

Aktuellt utredningsområde berör grundvattenförekomsten Kumlaåsen (SE663 780–154 488) som har en beslutad miljö kvalitetsnorm.

Inom utredningsområdet förekommer ett antal markavvattningsföretag. Utbredningen av markavvattningsföretagen se figur 4.5.8:3 .

- Österby-Rutbo df 1951
- Sör Husta df 1930
- Sör Husta södra df 1927
- Sör Husta norra df 1927



Figur 4.5.8:3 Markavvattningsföretag

4.5.9. Markanvändning/Jord- och skogsbruk

Utredningsområdet präglas i huvudsak av skogsmark med inslag av jordbruksmark i den östra delen. Skogen utgörs främst av blandskog bestående av tall, gran, björk och asp. Jordbruksmark är en begränsad resurs som med hänsyn till klimatförändringar, befolkningstillväxt och urbanisering måste ses i ett mycket långt tidsperspektiv. Jordbruksmarken är av nationell betydelse vilket innebär att man bör ta hänsyn till behovet av jordbruksmark även utanför den berörda kommunens egna gränser. Enligt 3 kap 4 § miljöbalken får brukningsvärd jordbruksmark inte tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar, med undantag för väsentliga samhällsintressen som inte kan lokaliseras till annan plats.

Väg 723 sträcker sig längs Kumlaåsens sand- och grusavlagring. På Kumlaåsen syns flera spår av tidigare uttag av sand och grus. Bebyggelse finns främst söder om Kumla kyrkby och vid Heden. I utredningsområdet ingår även en mindre del av ett detaljplanelagt område i Ransta.



Figur 4.5.9:1 Spår av sand- och grustäkt i Kumlaåsen.

4.5.10. Materialresurser

Inom utredningsområdet utgörs marken till största del av isälvsavlagringar i form av grus och sand. Vissa partier är blockrik och storblockig morän. Befintligt jordmaterial kan till stor del nyttjas som bankfyllnad för planerad utbyggnad.

4.5.11. Klimat

Ett förändrat klimat påverkar de flesta områden i samhället och är en stor utmaning för samhällsplaneringen idag och i framtiden. Klimatförändringar leder till ökad nederbörd, stigande havsnivåer och grundvattenhöjning, högre temperatur och ändrad relativ fuktighet. Frekvensen extrema väderhändelser som stormar, skyfall och värmeböljor ökar. Som en följd av klimatförändringarna riskerar också företeelser som översvämning, ras, skred och erosion att öka.

Väganläggningar ska planeras så att de är långsiktigt robusta och är anpassade till framtida klimatförändringar.

De lokala förutsättningarna, bland annat jordart och vattenföring i vattendragen, har stor betydelse för hur stora riskerna är för ras och skred i området. Generellt sett är grundläggningsförhållandena bra för sträckan mellan Ransta och Kumla kyrkby. Avvattningsanläggningen för planerad gång- och cykelväg dimensioneras för flödessituationer med återkomsttid på 5 år och regnvaraktighet beroende av rinntider längs vägen samt en klimatfaktor på 1,25. Trummor för korsande vattendrag dimensioneras för flöden med 50-års återkomsttid.

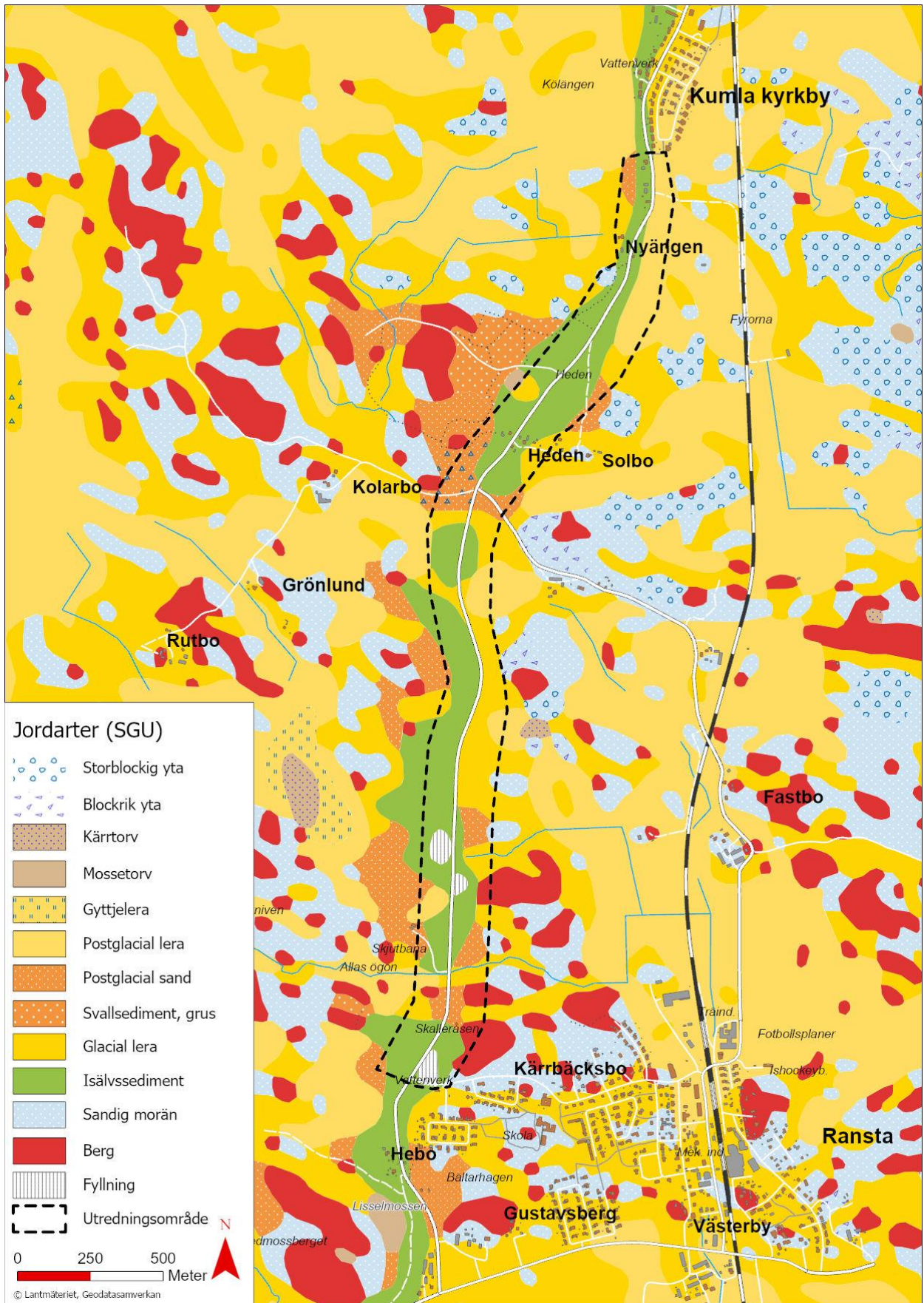
4.6. Byggnadstekniska förutsättningar

4.6.1. Geoteknik

SGU:s jordartskarta visar att utredningsområdet karaktäriseras av åsmaterial, isälvssediment av sand och grus men med inslag av partier med blockrik och storblockig morän. På de delar med åkermark utgörs jorden överst av lera ovan friktionsjord på berg. Områden med berg i dagen återfinns i närområdet på den östra sidan av väg 723. Jorddjupen bedöms variera mellan cirka 0 - 15 meter, enligt uppgifter från SGU:s jorddjupskarta.

Fältundersökningar har inte påbörjats vid upprättande av samrådsunderlaget. Geotekniska fält- och laboratorieundersökningar kommer utföras under nästkommande skeden.

I den södra delen är markytan tämligen plan och marken är bevuxen med barrskog. Längre norrut har området mer variation i topografin, åsen får mer markant topp med högre marknivåer framförallt på den västra sidan av väg 723. Befintlig väg är förlagd på eller strax i kanten av åsen hela vägen från Ransta till Kumla kyrkby. Stabilitets- och sättningsförhållandena är generellt goda och några geotekniska förstärkningsåtgärder bedöms inte vara aktuella.



Figur 4.6.1:1 Jordartskarta

4.6.2. Ledningar

Inom aktuell sträcka förekommer ett flertal olika ledningsslag, innefattande VA, El (hög-, mellan- och lågspänning), tele och opto/fiber.

Ledningsägare för ovan nämnda ledningsslag är enligt följande:

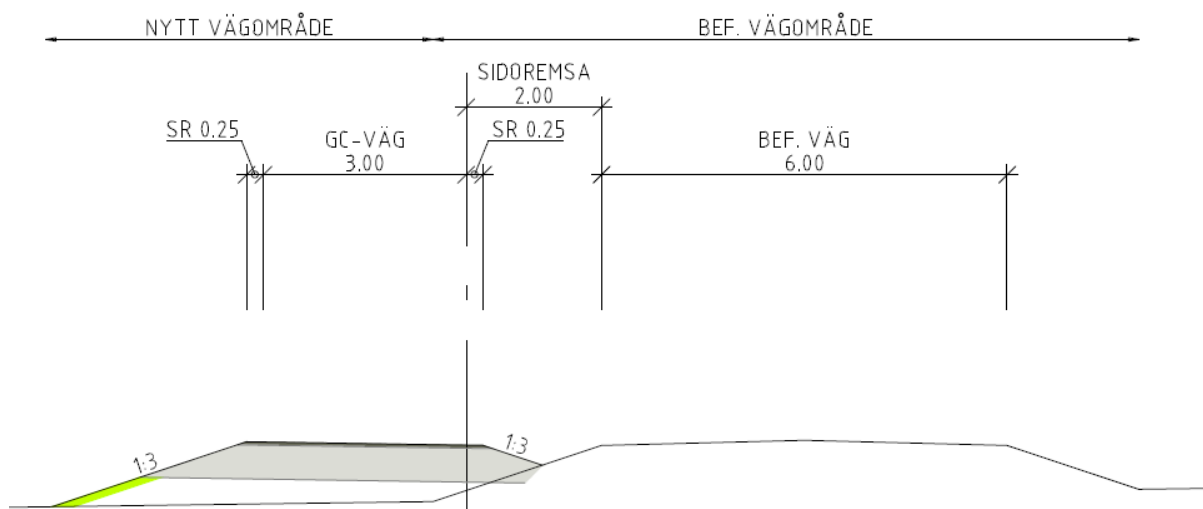
- Lidén data Internetwork
- Skanova
- Sala-Heby Energi Elnät
- Vattenfall
- Sala kommun VA
- Trafikverket (trummor)

En ledningsägare har visat intresse för samförläggning i samband med att ny gång- och cykelväg anläggs.

5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

En ny gång- och cykelväg inom utredningsområdet kommer ge förbättrade förutsättningar och ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Fler kommer med all sannolikhet att välja att cykla och tillgängligheten till kollektivtrafiken ökar.

Inom utredningsområdet ska två till tre olika förslag för lokalisering av gång – och cykelväg studeras. Ett förslag väster om väg 723, ett förslag öster om väg 723 samt vid behov ett förslag som kombinerar den västra och östra sidan. Gång-och cykelvägen ska vara 3 meter bred och följa Trafikverkets publikation "Vägar och gators utformning 2020". Skiss på hur en gång- och cykelväg bredvid väg 723 skulle kunna se ut visas i figuren nedan.



Figur 5:1 Skiss på sektion för gång- och cykelväg utmed väg 723.

Mellan befintlig väggkant och asfaltkant på gång- och cykelväg ska det minst vara två meter, annars krävs det räcke. På ömse sidor om väg 723 kan det bli aktuellt att öka eller minska detta avstånd på grund av bostäder, markförhållanden osv men på större delen av sträckan gäller ovan redovisad typsektion.

Vidare studier i samrådshandling får påvisa vilken placering som är bäst, men sett ur gång- och cykeltrafikanterens perspektiv är östra sidan att föredra, då såväl bebyggelsen i Ransta och befintlig gång- och cykelväg i Kumla kyrkby är lokaliserad på denna sida. Det innebär att inga korsningar i plan med väg 723 krävs för den genomgående cykeltrafiken. Det finns trånga passager på ömse sidor om vägen som behöver studeras närmare, se bild nedan.



Figur 5:2 Bebyggelse utmed Väg 723.

Vid trånga passager förbi fastigheter kan åtgärder som kantsten mot gång- och cykelväg, smärre justeringar av väg 723 samt avsmalning av gång- och cykelväg vara aktuellt. Det kan även bli aktuellt att gång- och cykelväg löper fritt från väg 723 beroende på topografi, fastigheter m.m.

Åtgärder för förbättring av tillgänglighet och framkomlighet för kollektivtrafik på två hållplatslägen ska studeras. Möjligen kan något eller några hållplatslägen behövas tas bort eller flyttas.

Passager över väg 723 studeras noggrant så att inte farliga korsningspunkter skapas.

Gång- och cykelväg berör grundvattenförekomsten Kumlaåsen (SE663780-154488) som omfattas av beslutade miljö kvalitetsnormer för vatten enligt 5 kap miljöbalken. I den fortsatta planeringen kommer förslag på skyddsåtgärder att redovisas så att den berörda grundvattenförekomstens status inte försämras. Utgångspunkten är att de fastlagda miljö kvalitetsnormerna inte ska motverkas.

Vad gäller naturmiljö behöver närmare studier genomföras avseende vilka tänkbara skyddsåtgärder, hänsyn och försiktighetsmått som bör tas rörande gång- och cykelvägens placering i relation till förekommande naturvärden.

Gång- och cykelvägens placering i förhållande till kulturmiljö kommer i den fortsatta planeringen att utgå från kända fornlämningar, utförd kulturarvanalys och arkeologisk utredning etapp 1. För att inte fornlämningarna med tillhörande fornlämningsområden ska skadas kommer förslag på lämpliga hänsyn att redovisas och beaktas.

5.1. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

Landskap

Inom och i anslutning till utredningsområdet återfinns två landskapstyper, skogslandskap och småkuperat mosaiklandskap. En gång- och cykelvägs påverkan på landskapets form och upplevelse är i allra högsta grad beroende på dess dragning och utformning. Den största påverkan på landskapets form och rumslighet bedöms vara förändrad rumslighet samt visuell påverkan. En gång- och cykelväg bedöms dock inte medföra några visuella eller psykiska barriäreffekter. Inga samband bryts och de negativa effekter som uppstår i landskapet bedöms vara små.

Naturmiljö

Inom utredningsområdet finns inga riksintressen för naturvården, inga Natura 2000-områden, inga naturreservat eller andra skyddade områden enligt miljöbalken. En ny gång- och cykelväg kan främst påverka den biologiska mångfalden och till mindre del även arters spridning i landskapet. Det fysiska intrånget av en ny gång- och cykelväg kan leda till vissa habitatförluster, bland annat för kärlväxter, insekter och fåglar.

Kulturmiljö

Inom utredningsområdet finns inga riksintressen för kulturmiljövård. Ett mindre antal fornlämningar kan komma att påverkas av en gång- och cykelväg. Detta innebär att kulturmiljön kommer att påverkas i relativt begränsad omfattning.

Lokalsamhälle och regional utveckling

Gång- och cykelvägen bedöms påverka näringsliv och kommunal planering positivt. Gång- och cykelvägen ger ökade möjligheter att underlätta och utveckla alternativ kommunikation till biltransporter mellan Ransta och Kumla kyrkby, men även till och från hållplatser tillhörande kollektivtrafiken i området.

Luftkvalitet

Genom anläggandet av en gång- och cykelväg förbättras möjlighet att gå eller färdas med cykel, vilket kan bidra till en förbättring av luftkvaliteten. Däremot innebär byggskedet en påverkan som inte annars hade uppstått.

Mark och vatten samt hushållning med naturresurser

Påverkan på areella näringar kan ske främst av att en gång- och cykelväg tar i anspråk skogs- och jordbruksmark. Vad gäller jordbruksmark kan detta resultera i att andelen odlingsbar mark minskar.

Gång- och cykelvägen kommer att sträcka sig inom grundvattenförekomsten Kumlaåsen (SE663 780–154 488). Åtgärder för att minimera gång- och cykelvägens avvattning och eventuella påverkan på grundvattenförekomsten kommer att genomföras.

Inom utredningsområdet finns ett antal mindre vattendrag. En gång- och cykelväg kommer att korsas dessa, genom anläggande av trummor. Vattendragens flöden eller vattenstånd påverkas inte.

Inom utredningsområdet kan det finnas ett mindre antal enskilda brunnar som eventuellt kan komma att påverkas.

Klimatanpassning

Inga områden i utredningsområdet riskeras att översvämmas vid ett 100-års regn.

Infiltrationskapaciteten i Kumlaåsen bedöms vara god. Vid passage av gång- och cykelväg över vattendrag kommer hänsyn tas till de lokala förhållandena.

6. Åtgärder

I vidare projektering kommer speciell hänsyn tas till passager förbi bebyggelse och tomter som ofta är placerade tätt inpå vägen. Gång- och cykelvägen ligger i normalfallet med en skiljeremsa på två meter mot väg 723, men kan vid trånga passager minskas i bredd eller byggas med kantsten mot väg 723. Det finns även möjlighet att gå bakom fastigheter om det inte anses lämpligt att ligga utmed väg 723.

Profilen på gång- och cykelvägen kommer i princip att följa väg 723. På delsträckor kan det dock vara lämpligare att följa terrängen för såväl landskapsbilden, geoteknik samt undvika intrång i skogs- och jordbruksmark samt fastigheter. Intrången ska minimeras så långt det är möjligt.

Hänsyn ska tas till natur- och kulturvärden, vid behov anpassas placeringen av gång- och cykelvägen alternativt byter sida för att undvika intrång i värdefulla miljöer. Detta får dock vägas mot framkomlighet och trafiksäkerhet vilket påverkas negativt av passager över väg 723.

Trummor i vattendrag kommer att anläggas så att de inte utgör vandringshinder för vattenlevande fauna.

Åtgärder för att minimera påverkan på grundvattenförekomsten från gång- och cykelvägens avvattning kommer att vidtas.

Behov av eventuella kompensationsåtgärder för intrång i områden som omfattas av strandskydd och generellt biotopskydd utreds vidare.

Vid passager över väg 723 samt placering av busshållplatser kommer omsorg läggas på att studera siktförhållanden på väg 723 så att inte farliga korsningspunkter skapas.

7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

En ny gång- och cykelväg inom utredningsområdet kommer inte att påverka något riksintresse eller några skyddade områden enligt miljöbalken. Vad gäller naturvärden och biologisk mångfald finns i området tre mindre vattendrag med strandskydd, ett ängs- och betesmarksobjekt (restaurerbart) beläget i ett odlingslandskap ingående i ett bevarandeprogram, ett naturvärdesobjekt ingående i Länsstyrelsens naturvårdsplan, två objekt med naturvärden enligt utförd naturvärdesinventering, en förekomst med bombmurkla (rödlistad och fridlyst) och 22 objekt med generellt biotopskydd. Utmed sträckan finns några få kända forn- och kulturlämningar varav två rösen, som förmodligen utgör gravar. En grundvattenförekomst, Kumlaåsen (SE663780-154 488), berörs.

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, eftersom gång och cykelvägens linjeföring kommer kunna undvika eller minimera intrång i värdefulla natur- och kulturvärden, samt att grundvattenförekomstens status inte kommer att försämrats.

8. Fortsatt arbete

8.1. Planläggning

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket.

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådsrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Samråd som genomförts i samband med detta underlags upprättande finns beskrivna i projektets samrådsredogörelse.

8.2. Viktiga frågeställningar

Följande frågor kommer att ägnas särskild uppmärksamhet i det fortsatta projektet:

- Gång- och cykelpassager i plan över väg 723 ska utredas samt se över och åtgärda befintliga hållplatslägen (2st) för att få en bättre tillgänglighet samt framkomlighet för kollektivtrafiken. Möjligen kan något eller några hållplatslägen behövas tas bort.
- Val av sida om väg 723 för gång- och cykelvägen.
- Landskapsanalysen ska fördjupas och bidra till att gång- och cykelvägen lokaliseras på ett så bra sätt som möjligt i omgivande landskap. Arbetet med gestaltningen av gång- och cykelvägen kommer att genomföras i enlighet med de gestaltungsprinciper som tagits fram.
- En naturvärdesinventering med detaljeringsgrad fält detalj, 30 meter från en föreslagen sträckning av gång- och cykelväg, ska genomföras. För fridlysta växter och invasiva växter ska utbredningen av bestånden, t ex uppskattning av yta/sträcka och antal exemplar, dokumenteras. Tänkbara skyddsåtgärder, hänsyn och försiktighetsmått ska studeras.
- Fördjupad kulturarvsanalys ska genomföras. Effekter och konsekvenser på värdefulla kulturmiljöer och fornlämningar ska studeras.
- Bruknings- och markägofrågor, möjligheten till ett rationellt bruk av skogs- och jordbruksmark.
- Åtgärder för att minimera gång- och cykelvägens avvattning och eventuella påverkan på yt- och grundvatten ska studeras.
- Frågor rörande områden med strandskydd och generellt biotopskydd kommer att hanteras inom vägplanen. När vägplanen är fastställd gäller undantag från förbud enligt skyddsbestämmelserna.
- Gång- och cykelvägens avvattning och eventuell påverkan på yt- och grundvatten ska studeras.
- Massbalans – återanvändning av massor prioriteras och massbalans eftersträvas.
- Fortsatt dialog med Sala kommun om framtida kommunal planering.

9. Källor

Sala kommun (2012) Ortsanalys Kumla kyrkby, 2012-03

Trafikverket (2017) Åtgärdsvalsstudie - Riksväg 70 Simtuna–Sör Kivsta (Sala), publikationsnummer 2017:093, 2017-04-15

Carlsson, H. (den 25 02 2020). PM Cykeltrafik. M4Traffic.

Kollektivtrafikförvaltningen/VL. (den 18 02 2020). Resandestatistik Linje 65. e-post. Kollektivtrafikförvaltningen/VL.

Sveriges Geologiska Undersökning. Jordartskarta 1:25000, hämtad från <https://apps.sgu.se/kartvisare/>

Trafikverket/BaTMan (den 28 02 2020). Uppgifter om befintliga byggnadsverk. Hämtat från <https://batman.trafikverket.se>

Trafikverket. (den 24 02 2020). Trafikuppräkningsstal för EVA och manuella beräkningar 2014-2040-2060. Hämtat från Trafikverket.se: https://www.trafikverket.se/contentassets/affb19b7f99e4c93a3dbe113e62aa198/trafikupprakningstal_vaganalyser_eva_och_manuella_berakningar_180401.pdf

Trafikverket. (den 24 02 2020). Vägflödeskartan. Hämtat från Trafikverket.se: <http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation>

Sala kommun (2001) Plan för Sala ekokommun, Sammanfattning av planeringsunderlag Lokal Agenda 21/Översiktsplan 2000

Sala kommun (2007), Naturvårdsplan för Sala kommun, 2007

Sala kommun (2011) Ekologisk landskapsplan för Sala kommuns skogsinnehav (huvudfastigheten), våren 2011

Sala kommun (2014) Plan för Sala stad, Antagandehandling 2014

Länsstyrelsen i Västmanlands län (2015) Naturvårdsplan för Västmanlands län – En kartläggning av oskyddade naturvärden i Västmanland 2015

Stiftelsen Kulturmiljövård (2019) Arkeologisk utredning etapp 1 inför byggnation av ny gång- och cykelväg mellan Sala-Kumla kyrkby och Kumla kyrkby-Ransta, Sala kommun, Västmanlands län

Kulturarvsanalys (2020). Kraka kulturmiljö AB

Sala kommun (2019) Beräkning av luftkvalitet. Kommunstyrelsens förvaltning, Samhällsbyggnadskontoret, Sala kommun

Google Maps: <https://www.google.se/maps>

Hitta.se: www.hitta.se

Länsstyrelsen i Västmanlands län, Informationskartan:

<https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=7807aadc2ab547798a2918cf2433cof3>

STRADA (2019) Utdrag från Statistikrapport 2020-02-04:

<https://strada.transportstyrelsen.se/Stradauttag.aspx>

Nationell vägdatatabas (NVDB): <http://www.ndvb.se>

PMSV3 – information om belagda vägar: <https://pmsv3.trafikverket.se/>

Statens geologiska institut (2019): <http://www.sgu.se/>

VISS (2019) Vatteninformation: <http://www.viss.lst.se>

Trafikverket Avvattningsteknisk dimensionering och utformning – MB 310

Trafikverket Batman

Ledningskollen, www.ledningskollen.se

Länsstyrelsen Västmanland WebbGIS, <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=7807aad2ab547798a2918cf2433c0f3>

SMHI, <https://vattenwebb.smhi.se/modelarea/>

Trafikverkets publikation ”Vägar och Gators utformning VGU 2020”

Nationella viltolycksrådet, utdrag ur jägarrapporterade viltolyckor 2020-03-31

Naturcentrum AB, Naturvärdesinventering 2019, 3 vägplaner i Sala kommun, 2019-01-31

Riksantikvarieämbetet Fornsök: <https://app.raa.se/open/fornsok/lamning-query>



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 753 23 Uppsala. Besöksadress: Östunagatan 4.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se