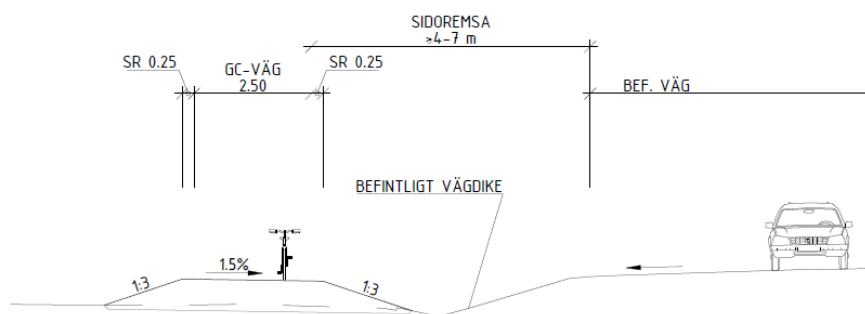
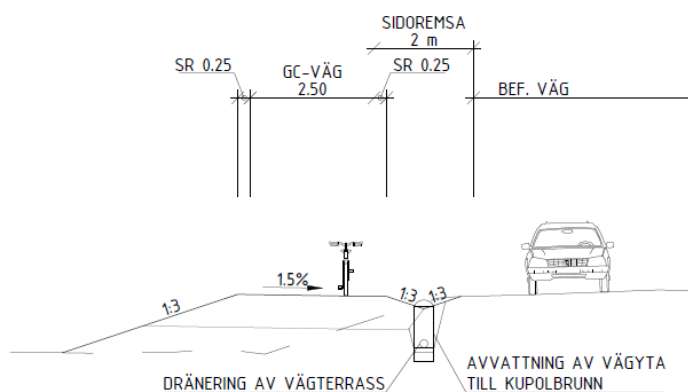


BIBEHÅLLET VÄGDIKE



Figur 5.2.6:1 Typsektion för större delen av sträckan med bibehållt vägdike.

SMAL SIDOREMSA



Figur 5.2.6:2 Typsektion med mittremsa i form av mindre dike samt dräneringsledning för vägdikterrass.

Åtgärder föroreningar

Huvudsakligen placeras den nya gång- och cykelvägen utanför befintligt vägdike. Vägens avrinning påverkas således ej, och gång- och cykelvägen skevas, så att avrinning sker i motstående slänt av samma dike.

Ur reningsperspektiv är det viktigt att framför allt få en hantering av de normala årsflödena. De intensiva regnen som sker mer sällan med flera års återkomsttid står för en så liten andel av den totala regnmängden att en ytlig avrinning direkt till recipienten kan accepteras för dessa regntillfällen.

Vilken andel av årsnederbörden som bör hanteras beror på faktorer som recipientens status och förutsättningar, källans föroreningsgrad, reningseffekter, recipientens avrinningsområde och övrig hantering nedströms. En hantering av 90 % av årsnederbörden kan dock anses vara ett gott riktmärke.

Resultaten av beräkningar visar att 90 % eller mer av årsnederbörden infiltrerar i vägdikets slänter, vilket innebär att inga ytterligare åtgärder är nödvändiga.

Översvämning

Befintligt system har ingen särskild översvämningssproblematik, då det vid skyfallsscenario varken är några stora utbredda dämningarnivåer eller hög konsekvensklass på väg eller kringliggande mark.

Nya vägsträckor och gång- och cykelväg ligger ovan dämningarnivåer.

Förlängda eller nya trummor/broar får kapacitet minst lika med befintligt system.

Markavvattning

Vägområdet har direkt utsläpp eller ligger inom båtnadsområde för dessa markavvattningsföretag:

- Kumla Prästgårds Norra Dikningsföretag, år 1928, ID: 1183
- Väsbybäckens vaf nr 1–2 och Väsby df nr 1–2 1947 ID: 793
- Fräbrunn m fl Dikning ID: 19-SAJ-118
- Sagåns sänkningsföretag 1968 ID: 1697

Kumla Prästgårds Norra Dikningsföretag, inkluderar ett större åkerdike som korsar planerad gång- och cykelväg. Trumma i diket behöver förlängas. Dagvatten från planerad gång- och cykelväg avleds till dikningsföretaget.

Väsbybäckens vattenavledningsföretag nr. 1 och 2, har en större fåra vid namn Västerängsbäcken som klassas som vattendrag. Ny gång- och cykelväg föreslås korsa vattendraget på ny rörbro. Befintlig bro för väg 70 rivs. Ett biflöde till Västerängsbäcken ingående i markavvattningsföretaget korsas av planerad gång- och cykelväg och befintlig trumma i diket behöver förlängas. Dagvatten från planerad gång- och cykelväg avleds till markavvattningsföretaget via dike och bäck.

Fräbrunn m fl Dikning påverkas då ny gång- och cykelväg planeras i samma läge som befintlig dikesfåra. Mellan km 3/060–3/330 är förslaget att diket flyttas i sidled. Dagvatten från planerad gång- och cykelväg avrinner till diket längs sträckan.

Sagåns sänkningsföretag överlappar vägområdet med sitt båtnadsområde på vissa sträckor, men påverkas i övrigt ej.

5.2.8. Jord- och luftledningar

Följande ledningar föreslås läggas om utmed sträckan:

- Markförlagda telekablar följer planerad gång- och cykelväg större delen av sträckan, ca 2,6 km och föreslås läggas om utanför nytt vägområde.
- Markförlagda elkablar av både högspänning och lågspänning följer under planerad gång- och cykelväg vid två tillfällen. Sträckorna är 440 m och 250 m långa. Kablarna föreslås läggas om utanför nytt vägområde.

Utöver dessa omläggningar utförs skyddsåtgärder på ledningar på ett antal platser utmed sträckan.

Fortsatta samråd med ledningsägarna kommer att genomföras under framtagande av bygghandling.

5.2.9. Massor och masshantering

Generellt duger befintliga jordmassor inte till mer än släntbeklådnader, terränganpassningar och släntkilar. Då behovet av detta är begränsat kommer merparten att vara massor som får köras bort. En mindre mängd bergschakt förekommer i projektet, så all bankfyllnad, förstärkningslager med mera kommer köras in från sida. Ovan leran är ett lager matjord som tas bort under banken och används till bland annat släntbeklådnader. Vegetationsmassor ska så långt det är möjligt användas lokalt som beklådning på nya slanter.

Inga förorenade massor över gränsvärde för MKM har påträffats i området och inga av de EU-listade invasiva arterna har påträffats.

Totalt uppgår jordschakten till cirka 5400 m³ där cirka 3700 m³ behöver köras bort. Vegetationsavtagningen uppgår till cirka 10 000 m³.

Bankfyllningen uppgår till cirka 8 900 m³ samt 12 000 m³ i förstärkningslager, såväl bankfyllning som förstärkningslager får tas från sidotag.

5.2.10. Övriga väganordningar

Busshållplatser

Busshållplats Stockholmsvägen (båda hållplatslägena) behålls i befintliga lägen. Södergående riktning rustas upp med taktila plattor och kontrastmarkering för synskadade.

Busshållplats Sörskogsleden (båda hållplatslägena) behålls i befintliga lägen och rustas upp med taktila plattor och kontrastmarkering för synskadade.

Busshållplats Sör Kivsta flyttas något norr- respektive söderut för att uppfylla krav enligt VGU 2020 för närhet till korsning. Hållplatserna utformas enligt kategori 4 med tillägg för väderskydd i riktning mot Sala samt cykelparkering på västra sidan, samma sida som gång- och cykelvägen.

Busshållplats Hättskår behålls i befintligt läge. Hållplatslägena utformas enligt kategori 4 med tillägg för väderskydd i riktning mot Sala samt cykelparkering på västra sidan, samma sida som gång- och cykelvägen.

Busshållplats Gullagrind södra flyttas söder om enskild väg för att få plats med hållplatsen. Hållplatslägena utformas enligt kategori 4 med tillägg för väderskydd i riktning mot Sala samt cykelparkering på västra sidan, samma sida som gång- och cykelvägen.

Busshållplats Ynglinge behålls i befintligt läge. Hållplatslägena utformas enligt kategori 4 med tillägg för väderskydd i riktning mot Sala samt cykelparkering på västra sidan, samma som gång- och cykelvägen.

Busshållplatserna Gullagrind norra och Hogla föreslås läggas ned.

Busshållplats Liljansberg Husta, som tidigare låg med i vägplanen för Väg 70, Kumla kyrkby, planskild korsning med järnvägen, lyfts in i denna vägplan. Busshållplatsen behålls i befintligt läge, hållplatslägena utformas enligt kategori 4 med tillägg för väderskydd i riktning mot Sala samt cykelparkering på västra sidan, samma sida som gång- och cykelvägen.

Samtliga busshållplatser som byggs om får en plattformslängd på 20 meter.

Belysning

Nuvarande utformning av befintlig belysning längs väg 723 i Kumla kyrkby berörs ej av ny utformning. Befintlig belysning längs gång- och cykelväg utmed befintlig järnväg ska kvarstå och berörs ej.

Ny belysningsanläggning ska utföras på följande platser/sträckor:

- Där ny gång- och cykelväg börjar vid korsningen väg 723/Hustavägen behöver ev. kompletteras med belysningsstolpe som ska uppfylla belysningsklass C3.
- Där ny gång- och cykelväg anläggs utmed befintlig järnväg på sträckan 0/000–0/200 ska belysningsklass P3 uppfyllas.
- Busshållplatser Sörskogsleden ska uppfylla belysningsklass P3 samt bussficka ska uppfylla belysningsklass C4. Stolpar ska placeras så att där passagerare stiger av och på blir belyst samt att väderskydd ej skuggar belysningen. Placering ska vara minst 1 meter från vägbankkant.

De sträckor där gång- och cykelvägen planeras med skiljeremsa mellan väg och gång- och cykelväg behöver inte belysas enligt VGU.

Stängsel utmed järnvägen i Kumla kyrkby

Ett lågt stängsel föreslås sättas upp inne i Kumla kyrkby, mellan järnväg och ny gång- och cykelväg på en sträcka om ca 40 meter för att förhindra spring och att människor genar.

6. Effekter och konsekvenser av projektet

Vid bedömning av effekter och konsekvenser jämförs alltid utbyggnadsalternativet med nollalternativet för prognosår 2045. Nollalternativet definieras som att inga åtgärder görs på väg 56/70 mer än normalt vägunderhåll fram till år 2045.

6.1. Trafik och användargrupper

6.1.1. Trafik

När gång- och cykelvägen byggs ut kommer framkomligheten för samtliga trafikslag att öka, då gång- och cykeltrafiken separeras från övriga trafikslag. Åtgärderna på cirkulationsplatsen vid Ringgatan i Sala kommer också att ge en positiv inverkan på trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Sammantaget skapar dessa åtgärder möjlighet att cykla mellan Kumla kyrkby och Sala i stället för att åka bil, vilket påverkar framkomligheten positivt.

6.1.2. Trafiksäkerhet

Vid utbyggnad av gång- och cykelväg parallellt med väg 70 påverkas framför allt trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna positivt. Åtgärderna på cirkulationsplatsen vid Ringgatan kommer också att ge en positiv inverkan på trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

Även trafiksäkerheten totalt gynnas, då det inte uppstår konflikter mellan gående och cyklister med övriga trafikslag som det gör idag.

Utformning av busshållplatser ses över och utformas trafiksäkert med separata fickor för att inte komma i konflikt med övrig trafik.

6.1.3. Kollektivtrafik

Busshållplatsers utformning ses över och samordnas med utbyggnaden av gång- och cykelvägen med möjlighet till parkering av cykel i anslutning till busshållplatserna.

Hållplatserna är tillgänglighetsanpassade och tillsammans med kopplingen till gång- och cykelvägen ges en ökad möjlighet att välja kollektivtrafik, vilket påverkar framkomligheten positivt.

6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

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

6.2.1. Kommunala planer

Översiktsplaner

Projektet är förenligt med gällande översiktsplan för Sala kommun.

Detaljplaner

Gång- och cykelvägen kommer att påverka en antagen detaljplan i Kumla kyrkby och två antagna detaljplaner i Sala tätort, se bilaga Berörda detaljplaner. En vägplan kan inte fastställas om den strider mot gällande detaljplaner. Undantag kan dock göras i vissa fall, då vägplanen innebär en mindre avvikelse från detaljplanen som inte motverkar dess syfte, eller då detaljplanen avses ändras eller

upphävas i närtid. Bestämmelserna om att vägplanen inte får fastställas i strid med detaljplan är inte tillämpliga för tillfällig nyttjanderätt.

Kumla Prästgård 1:2, 1:4, 1:18, 3:4 och 3:5 mm (2004)

I den del där gång- och cykelvägen föreslås anläggas, är det enligt detaljplanen *Naturområde* och *Järnvägsändamål* som berörs av vägrätt och tillfällig nyttjanderätt. Intrånget som gång- och cykelvägen medför i *Naturområde* är förenligt med detaljplanen. Intrånget i markanvändningen *Järnvägsändamål* har godtagits av Trafikverket, varför bedömningen är att avvikelsen kan betraktas som mindre.

Område öster och söder om gymnasiet (1973)

I den del där busshållplats Sörskogsleden (gäller båda hållplatslägena) föreslås byggas om i befintligt läge, är det enligt detaljplanen *Park eller plantering* som berörs av vägrätt och tillfällig nyttjanderätt. Då pågående markanvändning idag är busshållplats och åtgärderna endast består av upprustning av befintlig busshållplats med taktila plattor och kontrastmarkering för synskadade, är bedömningen att avvikelsen är att betrakta som mindre.

Norrbytullsområdet (1981K-1977) (1955)

I den del där åtgärder föreslås i det östra benet (riktning Heby) i cirkulationsplatsen vid Ringgatan är det enligt detaljplanen *Mark som ej får bebyggas* som berörs av tillfällig nyttjanderätt.

Övriga åtgärder som föreslås i cirkulationsplatsen vid Ringgatan görs inom befintligt vägområde, vilket innebär att detaljplanerna där inte påverkas.

6.3. Miljö och hälsa

6.3.1. Landskap

Inom utredningsområdet återfinns två landskapstyper, öppet slättlandskap samt småkuperat mosaiklandskap. Strax söder om utredningsområdet ansluter även skogslandskap. En gång- och cykelvägs påverkan på landskapets form och upplevelse är i hög grad beroende på dess dragning och utformning. Den största påverkan på landskapets form och rumslighet bedöms generellt vara förändrad rumslighet samt visuell påverkan. En gång- och cykelväg bedöms dock inte medföra några visuella eller sociala barriäreffekter. Inga samband bryts och de negativa effekter som uppstår i landskapet bedöms vara små.

6.3.2. Naturmiljö

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 leder till vissa habitatförluster, bland annat för kärlväxter, insekter och fåglar.

I figur 6.3.2:2–6.3.2:5 visas fyra delkartor med objekt med generellt biotopskydd, fridlysta arter och naturvärdesobjekt som berörs.

Strandskydd

Fyra områden med strandskydd berörs. Vid sektion 1/430–1/480 kommer gång- och cykelvägen att beröra strandskydd vid Västerängsbäcken. Gång- och cykelvägen passerar även två mindre vattendrag med strandskydd vid sektionerna 0/195–0/335, och 2/990–3/425. Strandskydd berörs även vid åtgärder avseende en busshållplats, vid Sör Kivsta.

Generellt biotopskydd

Totalt berörs 11 objekt som omfattas av generellt biotopskydd. Tio objekt avser öppna diken. Vid sektionerna 0/010–0/020 berörs en till två träd i en allé med åtta lindar.

Följande öppna diken med generellt biotopskydd kommer att beröras, se tabell 6.3.2:1.

Tabell 6.3.2:1. Öppna diken med generellt biotopskydd kommer att tas i anspråk.

Sektion	Längd (m)
0/295	5
0/945	7
1/205	8
2/185	6
2/680	9
3/100	10
3/255– 3/335	80
3/895	10
4/025	7
Busshållplats vid Sör Kivsta	6

Totalt kommer 148 meter öppna diken att tas i anspråk. Öppna diken fyller en viktig funktion som livsmiljöer, spridningskorridorer och ledlinjer i landskapet för växter och djur.

Vid sektion 3/095–3/255 finns cirka 160 meter öppet dike som sträcker sig parallellt med väg 70. Eftersom detta dike har anlagts med syftet att avvattna en väg, och som är avgörande för vägens funktion och beständighet, utgör det en del av väganläggningen och omfattas därmed inte av biotopskyddsbestämmelserna. Som ersättning för detta dike kommer ett nytt dike med cirka 200 meters längd att anläggas i anslutning till gång- och cykelvägen.

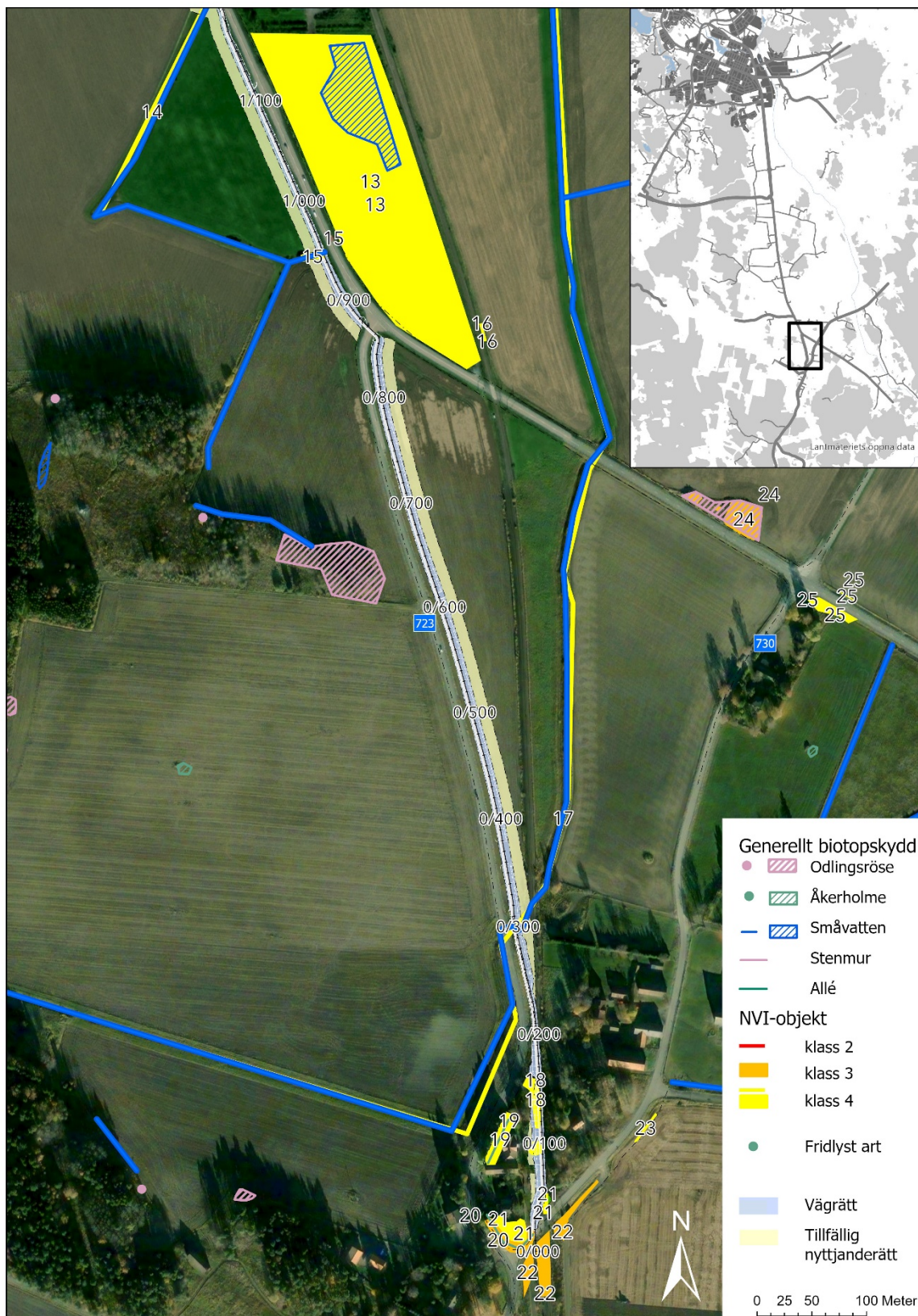
Skyddade arter och rödlistade arter

Gullviva är skyddad genom 9 § Artskyddsförordningen och den har påträffats vid en plats, i anslutning till sektion 0/050.

Inga rödlistade arter berörs.

Objekt med naturvärden

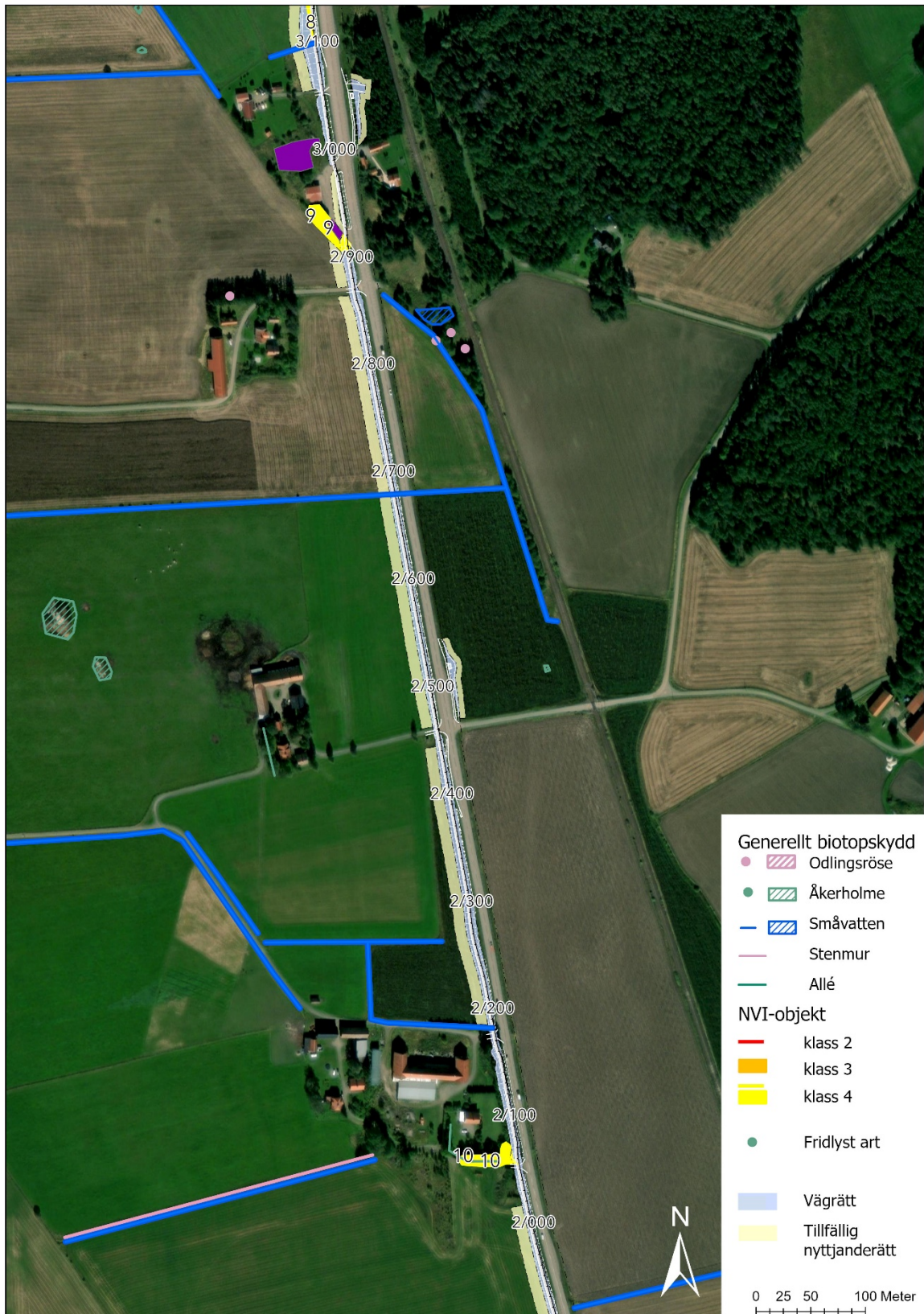
I naturvärdesinventeringen har Västerängsbäcken bedömts som naturvärdesklass 2. Ny rörbro planeras att anläggas i Västerängsbäcken för gång- och cykelvägen och för väg 70. Befintlig rörbro under väg 70 kommer därmed att ersättas. Västerängsbäckens naturvärden bedöms påverkas i liten omfattning. Endast tillfällig grumling i vattnet bedöms uppstå. I Kumla kyrkby berörs en till två träd i en biotopskyddad lindallé med naturvärdesklass 3. Inga objekt med naturvärdesklass 1 finns längs sträckan för gång- och cykelvägen.



Figur 6.3.2:2. Objekt med generellt biotopskydd, fridlysta arter och naturvärdesobjekt som berörs (delkarta 1).



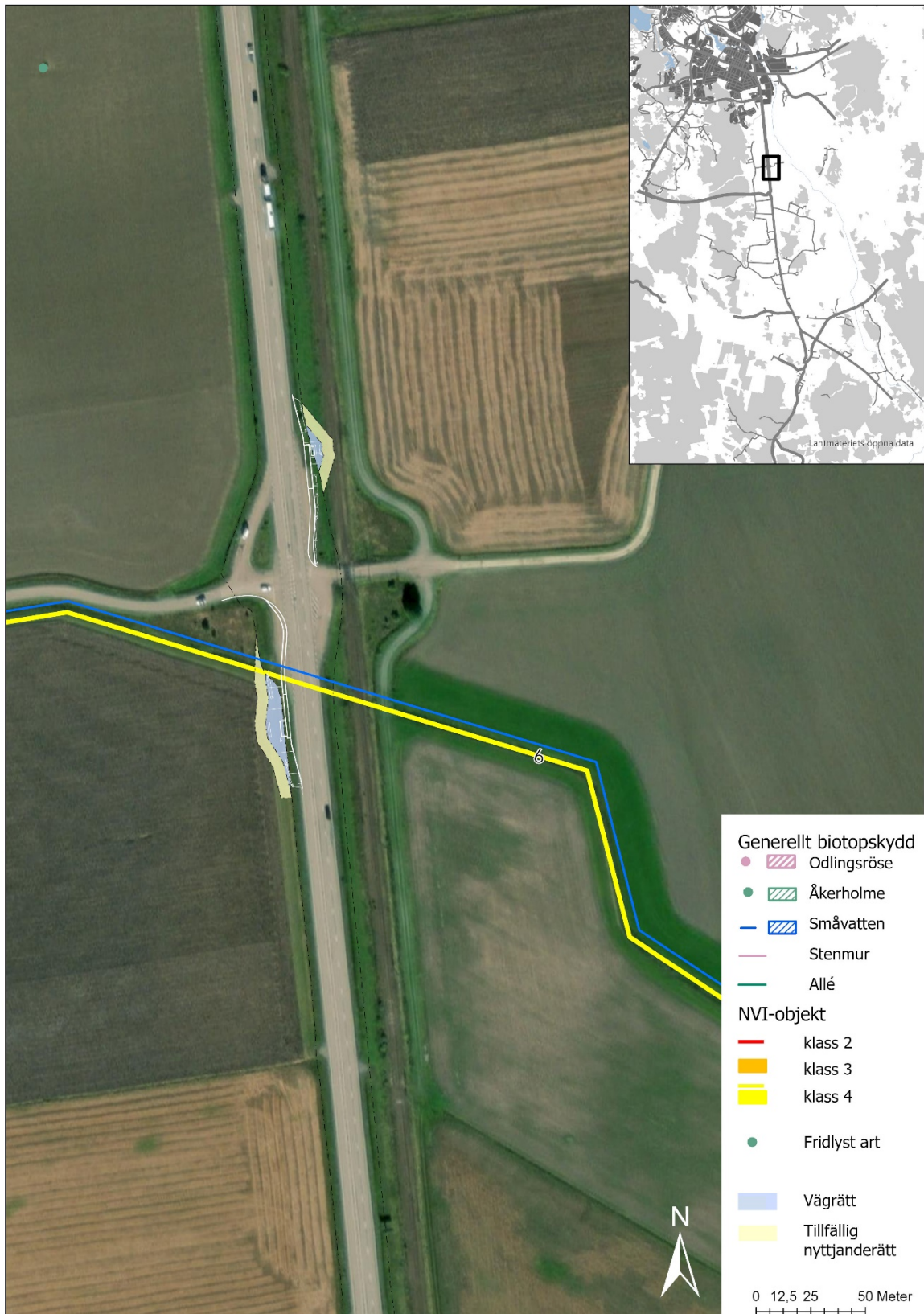
Figur 6.3.2:3. Objekt med generellt biotopskydd, fridlysta arter och naturvärdesobjekt som berörs (delkarta 2).



Figur 6.3.2:4. Objekt med generellt biotopskydd, fridlysta arter och naturvärdesobjekt som berörs (delkarta 3).



Figur 6.3.2:5. Objekt med generellt biotopskydd, fridlysta arter och naturvärdesobjekt som berörs (delkarta 4).



Figur 6.3.2:6. Objekt med generellt biotopskydd, fridlysta arter och naturvärdesobjekt som berörs (delkarta 5).

Invasiva arter

Ingen av de EU-listade arterna eller de arter som föreslås ingå i en kommande svensk förteckning över invasiva främmande arter har påträffats vid naturvärdesinventeringen.

Föreslagna skydds- och försiktighetsåtgärder

Följande skydds- och försiktighetsåtgärder föreslås:

- I en lindallé kan en till två träd komma att beröras. Det är dock oklart om något av dessa träd behöver tas ned och i vilken mån deras rotsystem kan komma att påverkas negativt. Detta kommer att klarläggas närmare i byggskedet. Största möjliga hänsyn kommer att tas till de berörda träden.
- En mindre förekomst av den fridlysta arten gullviva föreslås flyttas till annan likvärdig biotop i närområdet.
- Eventuell förekomst av invasiva arter som berörs ska hanteras i enlighet med Förordning (EU) nr 1143/2014, kommande svensk förteckning över invasiva främmande arter och de riktlinjer/bedömningar som Trafikverket beslutar om.
- Arbete i vatten kommer att ske med särskild försiktighet enligt Trafikverkets miljökrav, så att risken för grumling eller att föroreningar sprids till vattenmiljön minimeras.
- Arbete i vatten bör utföras vid låga vattenföringar.
- Rörbron och trummor som anläggs i vattendrag eller vattenförande diken ska anläggas så att de inte kommer att utgöra hinder för migrerande vattenlevande djur. Separat torrtrumma för medelstora däggdjur, såsom exempelvis utter, kommer att anläggas vid sidan av rörbron. Skyddsåtgärden är markerade på plankarta 400T0202, se Sk₁.

Med de skyddsåtgärder som fastställs inom ramen för vägplanen bedöms den kontinuerliga ekologiska funktionen i de berörda områdena bestå.

Föreslagna kompensationsåtgärder

Kompensationsåtgärder som ligger utanför vägområdet kan inte fastställas i planen. De avses dock genomföras förutsatt att överenskommelse kan träffas med markägare. I första hand ska kompensation ske i närområdet och med samma typ av biotop. I andra hand genomförs kompensation med andra typer av biotoper och/eller på större avstånd från det påverkade objektet.

Kompensationsåtgärder – generellt biotopskydd

I den biotopskyddade lindallén kan en till två träd komma att påverkas negativt. Eventuellt måste ett träd tas bort. Det är också oklart i vilken mån deras rotsystem kan komma att påverkas negativt. Ersättningsträd kommer att planteras.

Totalt kommer 148 meter öppna diken att tas i anspråk.

Nyanläggning av öppna diken, som en kompensationsåtgärd i ett jordbrukslandskap, är i regel problematiskt, då det ofta medför en försämrad arrondering för jordbrukaren. I det berörda området bedrivs ett högproduktivt jordbruk och det saknas i många fall naturliga strukturer att knyta an till. Platser för att kompensera öppna diken och där en stor nytta av åtgärderna kan uppnås, är svåra att hitta längs aktuell sträcka. Lokalisering av kompensationsåtgärderna måste även ske i samråd med markägare. För att kompensera de öppna diken som tas i anspråk av ny gång- och cykelväg kommer det därför att eftersträvas att istället anlägga småvatten eller våtmark på annan plats i närområdet. Detta kommer Trafikverket att studera i det fortsatta arbetet med vägplanen och bygghandling.

6.3.3. Kulturmiljö

Vid lokalisering av gång- och cykelvägen har så stor hänsyn som möjligt tagits för att minimera intrång i den kulturmiljövärden som finns i området. Den arkeologiska utredningen (etapp 1) som genomfördes i området under oktober–november 2019 föreslog i några fall en fortsatt arkeologisk utredning etapp 2, alternativt i ett par fall en förundersökning av fornlämningarna.

I den arkeologiska utredningen etapp 2 som genomfördes under maj 2021 ingick objekt 5 från den arkeologiska utredningen etapp 1. Objekt 5 avser möjlig förhistorisk boplats (ett område från Lugnet till Liljansberg). Ingen fornlämning påträffades inom objekt 5.

6.3.4. 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. Då vägområdet ligger i välventilerad landsbygdsmiljö med god luftomsättning, bedöms projektet inte medföra risk för att miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft överskrids.

6.3.5. Transporter med farligt gods

Ingen transport med farligt gods sker på gång- och cykelvägen.

Befintlig väg 56/70 är inte utformad med åtgärder för fördröjning eller anläggningar för att fanga in ett eventuellt utsläpp till mark och vatten som kan uppkomma efter olyckor med farligt gods.

Vid olycka med utsläpp av miljöfarligt ämne kan gång- och cykelvägen troligen medföra att en viss fördröjning kan ske innan utsläpp sker till vattenmiljön. Detta på grund av att gång- och cykelvägens uppbyggnad och väglänter ger en viss förbättrad infiltrationsmöjlighet och en ökad reningskapacitet, jämfört med nuvarande förhållanden.

6.3.6. Förorenad mark

Potentiellt förorenade områden

Vid Ynglinge 1:7, före detta drivmedelstation, bedöms inga saneringsåtgärder vara nödvändiga för planerad gång- och cykelväg.

Vid objekt 101 570 (f d tungmetallgjuteri, kemtvätt och mejeri) visade analyserna i en av tre provpunkter förhöjda halter av zink, barium, kvicksilver m fl tungmetaller i halter överskridande Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM).

I anslutning till detta objekt avses gång- och cykelvägen anläggas något förhöjd så att endast matjord behöver schaktas bort. Schaktmassor kommer att omhändertas och transporteras till godkänd deponi. Ytterligare undersökning rekommenderas i samband med byggnation. Anmälan om avhjälpandeåtgärd sker till tillsynsmyndighet.

Vägdikesmassor

Eftersom uppmätta halter av metaller och organiska ämnen i undersökta dikesmassor är lägre än riktvärde för MKM bedöms genererade massor i samband med byggnation av gång- och cykelväg kunna användas inom projektet.

Dikesprov benämnt V723:D4,P1 är taget i diket väster om Väg 723. Då GC-vägen kommer att anläggas öster om väg 723 kommer ett kompletterande dikesprov i östra diket att tas i samband med att bygghandling tas fram.

Då uppmätta och beräknade föroreningshalter överskrider nivåerna för mindre än ringa risk, rekommenderas att en masshanteringsplan tas fram i syfte att säkerställa att schaktmassor som uppkommer i samband med byggnation av gång- och cykelvägar och ombyggnation av vägarna, kontrolleras, hanteras och omhändertas på ett miljöriktigt sätt.

Vid eventuell bortskaffning av vägdikesmassorna från projektet bedöms de dock som avfall, och bedöms utifrån avfallsförordningen. De behöver då köras till mottagningsanläggning eller återanvändas efter anmälan/tillstånd. Naturvårdsverket har tagit fram en handbok för återvinning av avfall i anläggningsarbeten (Naturvårdsverket, 2010). Utifrån nivåer av halter bedöms vägdikesmassorna utmed väg 70 med avseende på bly, kadmium, kvicksilver och PAH-H, ligga över de halter som anses medföra mindre än ringa risk vid återvinning. Utmed väg 723 bedöms vägdikesmassorna med avseende på bly och kadmium, ligga över de halter som anses medföra mindre än ringa risk vid återvinning. Detta kan medföra begränsningar i återanvändandet av massorna på annan plats än i det berörda vägprojektet.

Jord (jungfrulig skogs- och jordbruksmark)

Eftersom uppmätta halter av metaller och organiska ämnen i jordprover är lägre än riktvärde för MKM bedöms genererade massor i samband med byggnation av gång- och cykelväg kunna användas inom projektet.

Uppmätta och beräknade föroreningshalter överskrider nivåerna för mindre än ringa risk. Därför rekommenderas att en masshanteringsplan tas fram i syfte att säkerställa att schaktmassor som uppkommer i samband med byggnation av gång- och cykelvägar och ombyggnation av vägarna, kontrolleras, hanteras och omhändertas på ett miljöriktigt sätt.

Vid eventuell bortskaffning av jord- och sediment från projektet bedöms de dock som avfall, och bedöms utifrån avfallsförordningen. De behöver då köras till mottagningsanläggning eller återanvändas efter anmälan/tillstånd. Naturvårdsverket har tagit fram en handbok för återvinning av avfall i anläggningsarbeten (Naturvårdsverket, 2010). Utifrån nivåer av halter bedöms jungfruliga jordmassor i projektet främst avseende på bly och kadmium ligga över de halter som anses medföra mindre än ringa risk vid återvinning. Detta kan medföra begränsningar i återanvändandet av massorna på annan plats än i det berörda vägprojektet.

Sediment

En gemensam rörbro för GC-vägen och väg 70 avses att anläggas i Västerängsbäcken.

Eftersom uppmätta halter av metaller och organiska ämnen i sedimentprover är lägre än riktvärde för MKM bedöms genererade massor i samband med byggnation av gång- och cykelväg kunna användas inom projektet.

Asfalt

Ingen indikation finns av att tjära ska finnas i asfalten. Risken bedöms därmed ganska låg och kompletterande prover bedöms inte krävas om bortschaktning blir aktuell.

6.3.7. Mark och vatten samt hushållning med naturresurser

Ytvatten

Åtgärder för att minimera gång- och cykelvägens avvattning och eventuella påverkan på ytvatten kommer att genomföras. Enligt beräkningar kommer 90 % eller mer av årsnederbörden att infiltreras i vägdikets slänter.

Inom vägområdet berörs ett större vattendrag, ytvattenförekomsten Västerängsbäcken (SE663897-154 415) och två mindre vattendrag/vattenförande diken. Västerängsbäcken är belägen vid sektion 1/450. En ny rörbro för GC-väg och väg 70 kommer att anläggas i Västerängsbäcken. De mindre

vattendragen är belägna vid sektionerna 0/200–0/340 och 2/995–3/430. En gång- och cykelväg kommer att korsa dessa, genom anläggande av trummor. Vattendragens/dikenas flöden eller vattenstånd kommer inte att påverkas. Utöver dessa kommer även trummor att anläggas i några lågpunkter längs sträckan.

Trafikverket kommer att hantera de arbeten i vatten som krävs som vattenverksamhet i enlighet med 11 kap. miljöbalken. Alla arbetena bedöms vara anmälningspliktiga.

Grundvatten

Cirka 250 meter av gång- och cykelvägens sydligaste del sträcker sig inom grundvattenförekomsten Kumlaåsen (SE663 780–154 488) och cirka 400 m berör dess modellerade tillrinningsområde. Enligt beräkningar kommer 90 % eller mer av årsnederbörden att infiltreras i vägdikets slänter. Kumlaåsens innehåll av sand och grus medför också goda förutsättningar för en naturlig rening innan avrinnande vatten når grundvattnet i området.

Inventering och besiktning av enskilda brunnar kommer att genomföras innan entreprenaden startar.

Jordbruks- och skogsmark

Påverkan på areella näringar sker främst av att gång- och cykelvägen tar i anspråk jordbruksmark medan skogsmark inte berörs. Andelen odlingsbar mark minskar, dock i relativt liten omfattning. Restytor som blir svårbrukade kommer inte att bildas i någon större omfattning och möjligheten att nyttja befintliga brukningsvägar kommer inte att påverkas.

Ingen påverkan sker på något markavvattningsföretag. Det kommer inte heller att ske några direkta utsläpp av vägdagvatten till markavvattningsföretag. Någon särskild fördröjning för att inte påverka markavvattningsföretagens funktion bedöms ej vara nödvändig, då rinntider tillkommer innan avledning från utsläppspunkterna när markavvattningsdiken samt att projektets omfattning är liten och det inte är några större förändringar i markslag och avrinningskoefficienter.

Sammantaget bedöms konsekvenserna för jord- och skogsbruk bli små.

6.3.8. Klimatanpassning

Väganläggningar ska planeras på sådant sätt så att de är långsiktigt robusta och kan klara av framtida klimatförändringar.

Med ett förändrat klimat förändras markens stabilitet och riskerna för ras, skred och erosion som i sin tur kan påverka en väganläggning ökar. Förändringarna i marken kan ha olika orsaker, bland annat ökad nederbörd, ökat portryck i marken eller förändrade grundvattennivåer.

De lokala förutsättningarna, bland annat jordart och vattenföring i vattendragen har stor betydelse för hur stora riskerna bedöms vara. Med hänsyn till jordarterna i landskapet, bedöms risken vara liten att en ny väganläggning påverkas negativt av ras och skred.

Vid anläggande av gång- och cykelvägen kommer hänsyn tas till ett 100-årsregn för Västerängsbäcken.

6.4. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)

Anläggningskostnad inklusive byggherrekostnader har beräknats och uppgår till ca 70 miljoner kronor. En samhällsekonomisk bedömning har inte utförts för detta projekt.

6.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Effekterna av projektet bedöms sammantaget bli små och projektet bedöms inte bidra till några nämnvärda indirekta eller kumulativa effekter. Genom att öka framkomligheten för gång- och cykeltrafik ger projektet förbättrade möjligheter för lokalt näringsliv, kollektivtrafik och friluftsliv.

6.6. Påverkan under byggnadstiden

För att anlägga gång- och cykelväg krävs mark- och anläggningsarbeten, dessa arbeten kommer att medföra buller samt trafikstörningar.

Väg 70/56 kommer att vara öppen med minst ett körfält i vardera riktningen under hela byggskedet.

För väg 723 kan det bli aktuellt med ett körfält öppet på kortare sträckor med signalreglering alternativt vakt.

Vid arbete nära järnväg vid Kumla kyrkby krävs speciella skyddsåtgärder såsom bevakning och låsning av maskiner så att de inte kommer i konflikt med tågtrafiken.

Utbyggnaden av projektet bedöms pågå ca 24 månader.

Förutom vägområdet för själva gång- och cykelvägen, kommer även mark att tas i anspråk med så kallad tillfällig nyttjanderätt. Dessa områden i anslutning till vägområdet kommer att behövas för olika ändamål under byggtiden, bland annat för mellanlagring av massor och material samt uppställning av bodar och maskiner. Det innebär att den marken inte kan användas av markägare under byggtiden.

Påverkan under byggtiden består i hög grad av tillfällig miljöpåverkan, som ger temporära störningar enbart under byggtiden eller en kort tid därefter.

I nuvarande skede går det inte att redovisa i detalj hur en entreprenör ska bedriva arbetet med att bygga vägen. För att minimera påverkan under byggtiden förutsätts att Trafikverkets generella miljökrav följs. Härutöver kommer även objektspecifika miljökrav att ställas vid behov.

Fornlämningsområden och skyddsvärd vegetation som ligger i nära anslutning till vägområdet ska markeras i terrängen, alternativt stängslas in, för att undvika oavsiktlig skada på dessa.

Människor som vistas i närområdet kan temporärt komma att påverkas negativt av buller, försämrad luftkvalitet, damm och vibrationer när arbete pågår samt transporter till och från byggarbetsplatsen. Tillgängligheten i området och framkomligheten på andra närliggande vägar kan komma att försämrats under vissa perioder.

7. Samlad bedömning

Här nedan görs en sammanvägd bedömning för utbyggnad av en gång- och cykelvägs huvudsakliga konsekvenser för olika aspekter. Konsekvenserna jämförs med nollalternativet. I kapitel 6 redovisas påverkan och konsekvenser under respektive aspekt mer i detalj. Bedömningen avser konsekvenser efter att föreslagna skadeförebyggande åtgärder är genomförda. Det går inte fullt ut i detta skede att överblicka vilka åtgärder som till slut är rimliga att genomföra för att minimera negativa konsekvenser. Den samlade bedömningen bygger på antaganden om att relevanta åtgärder vidtas.

Bedömningsgrunderna för de olika aspekterna skiljer sig åt, vilket innebär att konsekvenserna inte kan jämföras med varandra. På en specifik plats eller för enskilda personer och/eller markägare kan konsekvenserna även skilja sig från den samlade bedömningen.

Utbyggnaden medför positiva konsekvenser vad gäller trafik och trafikanter. Utbyggnaden ger ökad framkomlighet och förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Även för lokalsamhälle och regional planering medför projektet positiva konsekvenser. Förslaget är i linje med kommunens översiktsplan och gynnar utveckling såväl regionalt som lokalt.

För landskapet och trafikantupplevelsen bedöms hela projektet medföra liten till måttlig negativ konsekvens. Ny gång- och cykelväg blir ett nytt inslag i landskapet och trafikantmiljön.

Projektet medför intrång i mindre vattendrag och öppna diken. Med föreslagna åtgärder, bland annat kompensationsåtgärder, bedöms projektet sammantaget medföra liten negativ konsekvens för naturmiljön.

För kulturmiljön bedöms projektet leda till liten negativ konsekvens. Inga fornlämningar eller övriga kulturhistoriska lämningar berörs.

För rekreation och friluftsliv medför projektet positiva konsekvenser. Förbättrad möjlighet att via gång och cykling nå rekreationsområden och idrottsanläggningar i Sala.

Konsekvenserna för luft och transport av farligt gods bedöms sammantaget bli positiva. Genom anläggandet av en gång- och cykelväg förbättras möjligheten att gå eller färdas med cykel. Detta bidrar till minskade luftutsläpp och en minskad sannolikhet för olyckor som involverar transporter med farligt gods och gång- och cykeltrafikanter.

Konsekvenserna för förorenad mark bedöms sammantaget bli positiva då alla förorenade massor kommer hanteras enligt gällande lagstiftning.

För vatten som naturresurs bedöms för närvarande projektet leda till liten konsekvens. Endast tillfällig grumling i vattenmiljön kan uppstå.

För mark som naturresurs bedöms projektet leda till måttlig negativ konsekvens. Intrång sker i jordbruksmark, även om intrånget är begränsat.

I kapitel 8 redovisas hur de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalken beaktats. I kapitlet redovisas även en bedömning av i vilken omfattning projektet tillgodoser de nationella miljökvalitetsmålen.

8. Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

8.1. Allmänna hänsynsregler

De allmänna hänsynsreglerna framgår av miljöbalkens andra kapitel och syftar till att öka miljöhänsynen samt att förebygga negativa effekter av verksamheter. Hänsynsreglerna innehåller åtta grundläggande principer som alltid ska iakttas när en verksamhet bedrivs eller planeras. Nedan beskrivs kortfattat hur hänsynsreglerna beaktats i aktuellt vägprojekt.

Bevisbörderegeln – 2 kap 1§ miljöbalken

Trafikverket är verksamhetsutövare och ansvarig för att verksamheten uppfyller miljöbalkens bestämmelser. Detta har bl.a. genomförts genom framtagna utredningar och denna plan- och miljöbeskrivning. Vidare ställer Trafikverket krav på kvalitets- och miljöstyrning under byggtiden samt objektspecifika miljökrav för entreprenaden.

Kunskapskravet – 2 kap 2§ miljöbalken

Trafikverket har genom att anlita erforderlig kompetens utfört utredningar och samråd med myndigheter och organisationer samlat in kunskap som bidragit till att uppnå goda lösningar.

Försiktighetsprincipen – 2 kap 3§ miljöbalken

Plan- och miljöbeskrivningen innehåller åtgärder som är nödvändiga att vidta för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten medför skador eller olägenheter av betydelse för människors hälsa eller miljön.

Produktvalsprincipen – 2 kap 4§ miljöbalken

Trafikverket kommer i upphandlingen av entreprenaden ställa krav på tillämpning av Trafikverkets miljökrav avseende val av kemiska produkter och byggmaterial.

Hushållnings- och kretsloppsprincipen – 2 kap 5§ miljöbalken

Föreslagna åtgärder sker i anslutning till befintlig väganläggning som fortsatt kommer att nyttjas. Återanvändning av massor kommer att ske i så hög grad som möjligt. Korta transporter eftersträvas.

Lokaliseringsprincipen – 2 kap 6§ miljöbalken

Projektet omfattar åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten längs befintliga väganläggningar. Inga alternativa lokaliseringar har varit aktuella.

Skälighetsregeln – 2 kap 7§ miljöbalken

Nyttan för miljö och hälsa av de åtgärder som föreslås har avvägts mot kostnaderna. Kostnader för åtgärderna anses stå i rimlig proportion till den skyddsverkan som åtgärderna syftar till att uppnå.

Ansvar för skadad miljö – 2 kap 8§ miljöbalken

Om skada uppstår, trots skadeförebyggande åtgärder, åtar sig Trafikverket eller entreprenören reparationer och kompensationsåtgärder i den omfattning det anses skäligt i enlighet med gällande lagstiftning.

8.2. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt styrmedel som regleras i 5 kap. miljöbalken, och beskriver lägsta godtagbara miljökvalitet inom några ämnesområden. Utgångspunkten för en miljökvalitetsnorm är att den tar sikte på tillståndet i miljön och vad människan och naturen bedöms kunna utsättas för utan att ta alltför stor skada.

Avrinning från vägområdet sker österut mot Sagån. Avrinning sker till två ytvattenförekomster; Västerängsbäcken (SE663897-154415) och "Sala flygplats" och mynningen till Lillån (SE664356-154589). Båda dessa ytvattenförekomster har måttlig ekologisk status. Gång- och cykelvägen korsar Västerängsbäcken. Vägprojektet bedöms inte medföra att tillståndet för ytvattenförekomsterna försämras.

Grundvattenförekomsten Kumlaåsen (SE663 780–154 488) har en beslutad miljökvalitetsnorm. Kumlaåsen har god kvantitativ och god kemisk ytvattenstatus. Vägprojektet bedöms inte medföra att tillståndet för grundvattenförekomsten försämras eftersom det modellerade tillrinningsområdet inte berörs.

Projektet bedöms bidra till det långsiktiga arbetet med att miljökvalitetsnormerna för utomhusluft inte ska överskridas i Sala kommun. Föreslagna åtgärder bidrar till en ökad gång- och cykeltrafik och ett minskat behov av biltrafik, vilket kan leda till mindre utsläpp och en bättre luftkvalitet i närområdet.

Vägprojektet berör inga andra miljökvalitetsnormer.

8.3. Miljökvalitetsmål

Sveriges riksdag har beslutat om 16 övergripande miljökvalitetsmål (figur 8.3:1). Miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljökvalitetsmål samt ett antal etappmål inom områdena avfall, biologisk mångfald, farliga ämnen, hållbar stadsutveckling, luftföroreningar och klimat. Sveriges miljömål är det nationella genomförandet av den ekologiska dimensionen av de globala hållbarhetsmålen. Generationsmålet visar på den samhällsomställning som krävs för att vi ska kunna lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta till kommande generationer. För att nå dit krävs politiska beslut och åtgärder i Sverige, EU och internationella sammanhang.

Generationsmålet är tillsammans med de 16 miljömålen ett löfte till framtida generationer om frisk luft, hälsosamma miljöer och rika miljöupplevelser.

Varje län har åtgärdsprogram som ger vägledning och stöd för prioriteringar av insatser. Åtgärdsprogrammen samordnas med andra pågående planer och utveckling inom länet. Åtgärdsprogrammen tas fram av Länsstyrelsen tillsammans med andra aktörer.

Följande program och strategier innehåller åtgärder för att nå miljömålen i Västmanlands län:

- Förvaltningsplan för Norra Östersjöns vattendistrikt, Del 4 Åtgärdsprogram 2022–2027
- Västmanlands regionala utvecklingsstrategi 2030
- Klimatstrategi för Västmanlands län
- Strategi för formellt skydd av skog i Västmanlands län
- Åtgärdsprogram för hotade arter
- Naturvårdsplan för Västmanlands län 2020.

Nio miljökvalitetsmål bedöms vara relevanta med avseende på aktuellt projekt. Nedan följer en kortfattad bedömning av hur projektet överensstämmer med dessa miljömål.



1. Begränsad klimatpåverkan
2. Frisk luft
3. Bara naturlig försurning
4. Giffri miljö
5. Skyddande ozonskikt
6. Säker strålmiljö
7. Ingen övergödning
8. Levande sjöar och vattendrag
9. Grundvatten av god kvalitet
10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
11. Myllrande våtmarker
12. Levande skogar
13. Ett rikt odlingslandskap
14. Storslagen fjällmiljö
15. God bebyggd miljö
16. Ett rikt växt- och djurliv

8.3:1 Sveriges riksdags 16 övergripande miljökvalitetsmål som ska nås till år 2020.

8.3.1. Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning

Miljömålen syftar till att minska utsläppen av föroreningar till luft. Den största källan till luftföroreningar är användningen av fossila bränslen inom transportsektorn. Ämnen som kväveoxider, partiklar och bensen påverkar samtliga luftkvaliteten och är hälsofarliga. Andra föroreningar, exempelvis svaveldioxid, bidrar till försurning av sjöar, vattendrag och skogsmark. Utsläppen från transportsektorn bidrar också till att koldioxidhalterna i atmosfären ökar, vilket påverkar klimatsystemet i sin helhet.

En ny gång- och cykelväg kan bidra till att minska utsläppen lokalt eftersom bättre förutsättningar skapas för att ersätta transporter som sker med bil, med en ökad gång- och cykeltrafik.

Vägprojektet bedöms sammantaget medverka till att miljömål relaterade till minskade luftutsläpp kan uppfyllas.

8.3.2. Giffri miljö

Miljökvalitetsmålet syftar till att förekomsten av ämnen i miljön som har skapats i eller utvunnits av samhället ska inte hota människors hälsa eller den biologiska mångfalden. Halterna av naturfrämmande ämnen är nära noll och deras påverkan på människors hälsa och ekosystemen är försumbar. Halterna av naturligt förekommande ämnen är nära bakgrundsnivåerna. I några markprover är halterna av bly, kadmium, kvicksilver och PAH något förhöjda, vilket innebär vissa begränsningar om massor ska transporteras bort från området och återanvändas eller deponeras. Dessa förhöjda halter kan härröra från diffus spridning från vägtrafik och kan till viss del även komma från den tidigare gruvdriften i Sala.

Vägprojektet bedöms inte motverka att miljömål relaterade till giffri miljö kan uppfyllas.

8.3.3. Levande sjöar och vattendrag

Miljö kvalitetsmålet syftar till att sjöar och vattendrag ska vara ekologiskt hållbara och deras variationsrika livsmiljöer ska bevaras. Naturlig produktionsförmåga, biologisk mångfald, kulturmiljö värden samt landskapets ekologiska och vattenhushållande funktion ska bevaras, samtidigt som förutsättningar för friluftsliv värnas.

Planerad utbyggnad innebär bland annat byggande av ny rörbro över Västerängsbäcken samt omgrävning och kulvertering av vattendrag/diken på kortare sträckor. Trummor som anläggs i vattendrag eller i vattenförande diken ska anläggas så att de inte kommer att utgöra hinder för migrerande vattenlevande djur.

Temporära störningar på vattenmiljön kan uppstå under byggtiden men bedöms inte medföra negativa konsekvenser på sikt. Vägprojektet bedöms inte motverka att miljömål relaterade till vatten kan uppfyllas.

8.3.4. Grundvatten av god kvalitet

Miljö kvalitetsmålet syftar till att skapa en säker och hållbar dricksvattenförsörjning samt en god livsmiljö för växter och djur i sjöar och vattendrag.

Vägprojektet berör till en mindre del grundvattenförekomsten Kumlaåsen (SE663 780–154 488) som har en beslutad miljö kvalitetsnorm. Kumlaåsen har god kvantitativ och god kemisk ytvattenstatus.

Inga vattenskyddsområden berörs av projektet.

Åtgärder under byggtiden säkerställer att eventuella föroreningar i uppschaktade massor inte sprids till grundvattnet. Verksamheten bedöms inte motverka att miljömål relaterade till grundvatten kan uppfyllas.

8.3.5. Ett rikt jordbrukslandskap

Miljö kvalitetsmålet syftar till att odlingslandskapets och jordbruksmarkens värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden och kulturmiljö värdena bevaras och stärks.

Jordbruksmark tas i anspråk i anslutning till gång- och cykelvägen. Biotopskyddade miljöer som är av värde för mångfalden i odlingslandskapet berörs. Skyddsåtgärder och kompenserade åtgärder föreslås som kan skapa nya biotoper. Om ianspråktaga diken kompenseras av genom anläggande av våtmark förbättras förutsättningarna för biologisk mångfald. På kort sikt missgynnas målet, men på lite längre sikt kan projektet därmed medverka till att miljömålet kan uppfyllas.

8.3.6. God bebyggd miljö

Miljö kvalitetsmålet syftar till att städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.

Planerade åtgärder i vägprojektet bidrar till måluppfyllelse genom ökad trafiksäkerhet för såväl oskyddade trafikanter som för motortrafik.

8.3.7. Ett rikt växt- och djurliv

Miljökvalitetsmålet syftar till att den biologiska mångfalden ska bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer. Arternas livsmiljöer och ekosystemen samt deras funktioner och processer ska värnas. Arter ska kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd med tillräcklig genetisk variation. Människor ska ha tillgång till en god natur- och kulturmiljö med rik biologisk mångfald, som grund för hälsa, livskvalitet och välfärd.

Vägprojektet innebär att livsmiljöer för växt- och djurarter kommer att påverkas av vägprojektet. Områden med generellt biotopskydd och mindre områden med vissa naturvärden påverkas negativt. Skyddsåtgärder ska utföras för att värna dessa naturvärden. Inga skyddsvärda arter påverkas. Åtgärder som exempelvis anläggande av småvatten eller våtmark bidrar till att kompensera bortfallet av biologisk mångfald lokalt i området.

På kort sikt missgynnas miljömålet. På lite längre sikt kan föreslagna åtgärder bidra till att miljömålet kan nås.

9. Markanspråk och pågående markanvändning

Vägområdet för allmän gång- och cykelväg i föreliggande plan omfattar förutom själva vägarna med slänter och diken det område som krävs för övriga väganordningar så som busshållplatser. Även det område som krävs för drift och underhåll av väganordningar ingår i vägområdet.

Av plankartorna framgår gränsen för vägområdet, samt gräns mellan nuvarande och tillkommande vägområde. Det är det tillkommande vägområdet som anges i fastighetsförteckningens arealberäkning, det vill säga det som ligger utanför det befintliga vägområdet för allmän väg.

9.1. Nytt vägområde med vägrätt

Vägrätt uppkommer genom att väghållningsmyndigheten tar mark i anspråk för gång- och cykelväg med stöd av upprättad vägplan som beslutats genom fastställelseprövning. Vägrätten ger väghållningsmyndigheten rätt att nyttja den mark som behövs för gång- och cykelvägen. Väghållningsmyndigheten får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över markens användning under den tid vägrätten består. Vidare får myndigheten tillgodogöra sig alster och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken. Vägrätt upphör när vägen dras in.

Bygget av gång- och cykelvägen kan starta när vägrätt erhållits och innan ekonomisk uppgörelse har träffats gällande intrång och annan skada. Värdebidraget för intrånget utgör den dag marken togs i anspråk. Slutlig ersättning uppräknas från dagen för ianspråktagandet med ränta och index tills betalning sker. Eventuella tvister om ersättningen avgörs i domstol.

Nytt vägområde för gång- och cykelväg samt ny allmän väg framgår av plankartor och fastighetsförteckning och omfattar cirka 3,5 hektar. Av dessa utgörs 2,4 hektar av jordbruksmark och cirka 1,1 hektar av övrig öppen mark.

9.2. Nytt vägområde inom detaljplan

Inom detaljplan uppkommer inte vägrätt inom allmän plats för vilken kommunen är huvudman. I sådana fall ska berörd kommun tillhandahålla mark för allmän väg.

Av bilaga Berörda detaljplaner framgår att nytt vägområde för allmän väg inom detaljplan, där kommunen är huvudman för allmän plats, omfattar 1 384 m². Av dessa utgör 1 354 m² nytt vägområde inom detaljplan för *Kumla Prästgård 1:2, 1:4, 1:18, 3:4 och 3:5 mm* (illustrationskarta 400T0501), kommunalt huvudmannaskap allmän plats och 30 m² nytt vägområde inom stadsplan för *Område öster och söder om gymnasiet*, (illustrationskarta 400T0506), kommunalt huvudmannaskap allmän plats. Sala kommun har bedömt att avvikelserna är att betrakta som mindre avvikelser från gällande detaljplaner.

Inom stadsplan för *Norrbytullsområdet* (1981K-1977), fastighet Sala Industrin 4, är det enbart tillfällig upplåtelse, alltså inget nytt vägområde.

9.3. Område med tillfällig nyttjanderätt

I vägplanen föreslås att Trafikverket under hela eller delar av byggnadstiden tillfälligt får nyttjanderätt till markområden enligt redovisning på fastighetsförteckning och plankarta. Område med tillfällig nyttjanderätt framgår av plankartor och fastighetsförteckning och omfattar cirka 4,7 hektar. Av dessa utgörs 4,2 hektar av jordbruksmark och 0,5 hektar av övrig öppen mark.

Ändamålet med den tillfälliga nyttjanderätten framgår av tabell 9.3:1 nedan.

Tabell 9.3:1 Område med tillfällig nyttjanderätt redovisade på plankartor.

Åtgärd enligt vägplanen	Beskrivning
T1	<i>Avser område för arbetsvägar, etableringar och materialupplag i direkt anslutning till föreslaget vägområde. Gäller från när marken tas i anspråk och fram till nio månader efter godkänd slutbesiktning.</i>
T2	<i>Avser område för tillfällig väg för omledning av allmän trafik i samband med utbyggnad av gång- och cykelväg i anslutning till Västerängsbäcken. Gäller från när marken tas i anspråk och fram till nio månader efter godkänd slutbesiktning.</i>

Områden som tillfälligt nyttjas under byggtiden kommer att återställas i samråd med fastighetsägaren och i förekommande fall med hänsyn till områdets natur- och kulturvärden. Byggtiden är beräknad till 24 månader, från hösten 2025 till hösten 2027.

10. Fortsatt arbete

När vägplanen har fastställts och vunnit laga kraft tas en bygghandling fram. I bygghandlingen specificeras mer i detalj hur gång- och cykelvägen ska utformas genom bland annat tekniska beskrivningar med ritningar och krav på hur projektet ska byggas. Extra fokus kommer att läggas på följande punkter:

- Val av ytskikt i slänter och angränsande ytor
- Passage av Västerängsbäcken

Vidare ska säkerställas att erforderliga tillstånd enligt miljöbalken, som är nödvändiga för ett regelrätt genomförande, finns framme. Bygghandlingen fungerar som ett underlag för byggarbetet och innehåller också krav på försiktighetsmått och skyddsåtgärder. Bygghandlingen måste stämma överens med vägplanen. Endast oväsentliga avvikelser tillåts. Om det förekommer större avvikelser eller förändringar i projektet kan det bli nödvändigt att ändra planen eller att upprätta en ny plan.

10.1. Tillstånd och dispenser

Anmälan om vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken görs till Länsstyrelsen i Västmanlands län. Vattenverksamheterna avser anläggande av ny rörbro över Västerängsbäcken, anläggande/förlängning av trummor, omgrävning av vattendrag mm. Utifrån nu kända förutsättningar bedöms omfattningen av dessa arbeten innebära anmälan.

Vid åtgärder inom markavvattningsföretag anpassas åtgärderna till respektive företags krav och förutsättningar. Omprövning av markavvattningsföretag kan eventuellt bli aktuellt. Eventuella omgrävningar av diken och anläggande av trummor bör kunna hanteras som anmälningsärenden under förutsättning att nya diken och trummor dimensioneras i enlighet med vad som anges inom respektive markavvattningsföretag.

Åtgärder inom område som omfattas strandskydd eller generellt biotopskydd kräver dispens. Förbud mot intrång i område med strandskydd, generellt biotopskydd i jordbruksmark eller i övriga värdefulla naturmiljöer (som i vanliga fall kräver 12:6-samråd med Länsstyrelsen) och där skyddsvärdet på respektive objekt ska tillgodoses så långt som möjligt, gäller inte vid byggande av allmän väg enligt fastställd vägplan. Syftet med områdesskydden ska ändå tillgodoses vid planering av vägprojektet. Länsstyrelsen ska i samband med tillstyrkan av vägplanen göra en bedömning av om strandskyddets och biotopskyddets syften beaktats på ett tillfredställande sätt.

Inga andra dispenser eller tillstånd enligt miljöbalken bedöms nödvändiga.

Eventuellt krävs marklov enligt Plan- och bygglagen för anläggande av gång- och cykelvägen inom detaljplanelagt område.

10.2. Kontroll och uppföljning

Miljökontroll och miljöuppföljning syftar till att säkerställa att vägutbyggnaden görs med miljöhänsyn och enligt de intentioner och beslut som framkommit under tidigare skeden.

Miljökontrollen sker inom ramen för ordinarie kontroll under byggskedet eller genom särskild kontroll i enlighet med miljökontroll- och miljöuppföljningsprogrammet och syftar även till att upptäcka brister och hot så tidigt som möjligt under byggtiden för att snabbt kunna avhjälpa dem.

Uppföljningen kan innebära undersökningar med mera som genomförs efter att åtgärderna är färdigställda för att kontrollera deras funktion.

Vid upprättande av kommande bygghandling ska Trafikverkets generella och objektspecifika miljökrav följas. Trafikverket har som verksamhetsutövare ett ansvar enligt miljöbalken att följa upp och utföra egenkontroll av pågående och utförda projekt. Även entreprenören är ålagda motsvarande krav, bland annat ska en särskild miljöplan upprättas som beskriver hur miljökraven uppfylls under byggtiden. Entreprenören ska även bedriva ett systematiskt miljöarbete inom sin organisation. Miljöarbetet ska vara en stående punkt på dagordningen vid plats- och byggmöten.

Under arbetet med miljöbeskrivningen har följande punkter bedömts som viktiga att kontrollera under byggskedet eller följa upp efter genomförda åtgärder:

- Kontroll att arbeten sker inom fastställt vägområde samt inom område för tillfällig nyttjanderätt, så att intrång i värdefulla miljöer undviks.
- Kontroll att etableringsplatser med uppställning av maskiner, tvätt och drivmedelshantering inte sker så att känsliga recipienter påverkas.
- Planering och kontroll av arbeten i vatten. Särskilda skyddsåtgärder under byggskedet ska vidtagas så grumlingspåverkan så långt möjligt begränsas. Entreprenören ska identifiera alla grumlande arbetsmoment och redovisa lämplig åtgärd för beställaren.
- Kontroll att föreslagna skydds- och kompensationsåtgärder har fått rätt utformning enligt ställda krav. Uppföljning under driftskedet för att följa upp att åtgärderna fått önskad effekt.

Andra krav på kontroll och uppföljning, än de som här anges, kan komma att krävas i samband med anmälningar och tillstånd som kommer att sökas i projektet.

10.3. Viktiga frågeställningar

Viktiga frågeställningar att ta med sig under det fortsatta arbetet är:

- åtgärder för att minimera påverkan i naturmiljöer
- kompensationsåtgärder för skada på objekt som omfattas av generellt biotopskydd (öppna diken) och träd i en allé
- geoteknik och geohydrologin i anslutning till planerad rörbro över Västerängsbäcken
- samråd med markavvattningsföretagen

11. Genomförande och finansiering

11.1. Formell hantering

Denna vägplan kommer att kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprövning. Under tiden som underlaget hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar vägplanen. De sakägare som berörs kommer då att kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Vägplanen och granskningsutlåtande översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet.

Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 17–18 §§ väglagen (1971:948).

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profilritningar om det behövs, eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att vägbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för vägen. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Vaghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Vaghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort vägplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

Fastighetsägare/rättighetsinnehavare får inte utan tillstånd från Trafikverket uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen.

Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i vägplanen.

Detaljplaner

Tre kommunala detaljplaner berörs av denna vägplan, se kapitel 6.2.1 och bilaga Berörda detaljplaner. Avstämning har hållits med Sala kommun och kommunen har yttrat sig i skede samrådshandling över de två detaljplaner som inte stämmer överens med vägplanen. Kommunen bedömer att avvikelserna är mindre avvikelser från gällande detaljplaner.

11.2. Genomförande

Efter det att vägplanen har fastställts och vunnit laga kraft och bygghandling har tagits fram är avsikten att genomföra projektet i form av en utförandeentreprenad. Enligt plan bedöms byggnationen av åtgärder kunna starta under kvartal 2, 2026 under förutsättning att vägplanen är fastställd och medel finns. Öppning för trafik bedöms kunna ske under kvartal 3, 2027.

11.2.1. Tillstånd och dispenser

Kulturmiljölagen

Inga fornlämningar eller övriga kulturhistoriska lämningar berörs.

Förorenad mark – anmälningsplikt

För att återanvända massor på andra ställen än inom projektet krävs en anmälan till miljöförvaltningen i Sala kommun.

Vattenverksamhet – anmälningsplikt

Byggande av ny rörbro över Västerängsbäcken bedöms vara anmälningspliktig vattenverksamhet eftersom Västerängsbäckens medelvattenföring är lägre än 1 m³ per sekund och berörd bottenyta som kan behövas schaktas eller grävas ur understiger 500 m².

Anläggande eller förlängning av trummor och omgrävning av vattendrag utgör också anmälningspliktiga vattenverksamheter.

11.3. Finansiering

Anläggningskostnad inklusive byggherrekostnader för projektet i 2024 års prisnivå bedöms till cirka 70 miljoner kronor exklusive mervärdesskatt. Projektet finansieras genom regional plan och nationell plan.

Kalkylen inkluderar förutom den direkta produktionskostnaden även kostnader för projektering, projektadministration och marklösen.

12. Underlagsmaterial och 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), varen 2011

Länsstyrelsen i Västmanlands län (2020). Naturvårdsplan för Västmanlands län – En kartläggning av oskyddade naturvärden i Västmanland

Kulturarvsanalys (2020). Kraka kulturmiljö AB

Sala kommun (2023) Kontrollstrategi för luftkvalitet 2023–2024, Kommunstyrelsens förvaltning, Tekniska kontoret

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

Hitta.se: www.hitta.se

Länsstyrelsen i Västmanlands län, Informationskartan:

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

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

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

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

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

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

VISS (2023) Vatteninformation: <https://viss.lansstyrelsen.se/>

Trafikverket Avvattningsteknisk dimensionering och utformning – MB 310

Trafikverket Batman

Ledningskollen, www.ledningskollen.se

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, 2020-01-31

Riksantikvarieämbetet (2023) Forsök: <https://app.raa.se/open/forsok/>

Länsstyrelsen i Västmanlands län (2019). Handlingsplan för grön infrastruktur i Västmanlands län. Rapport 2019:10

Stiftelsen Kulturmiljövård (2020) En ny GC-väg utmed väg 56/70, sträckan Sala–Kumla kyrkby och Kumla kyrkby–Ransta. Arkeologisk utredning etapp 1. Rapport 2020:39

Stiftelsen Kulturmiljövård (2021) Arkeologisk utredning etapp 2 inför byggande av gång- och cykelväg, Sala–Kumla kyrkby–Ransta i Sala kommun. PM

Relement Miljö i Väst AB 2020. Provtagningsplan förorenad mark inför översiktlig miljöteknisk markundersökning, GC-väg längs väg 723 Ransta–Kumla kyrkby, GC-väg längs väg 70 Kumla kyrkby–Sala samt planskild korsning väg 70, Kumla kyrkby

Naturcentrum AB, Naturvärdesinventering 2020. GC-vägar Ransta–Sala och Väg 70, Kumla kyrkby, planskild korsning



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 1140, 631 80 Eskilstuna. Besöksadress: Björkgatan 73, Uppsala.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se

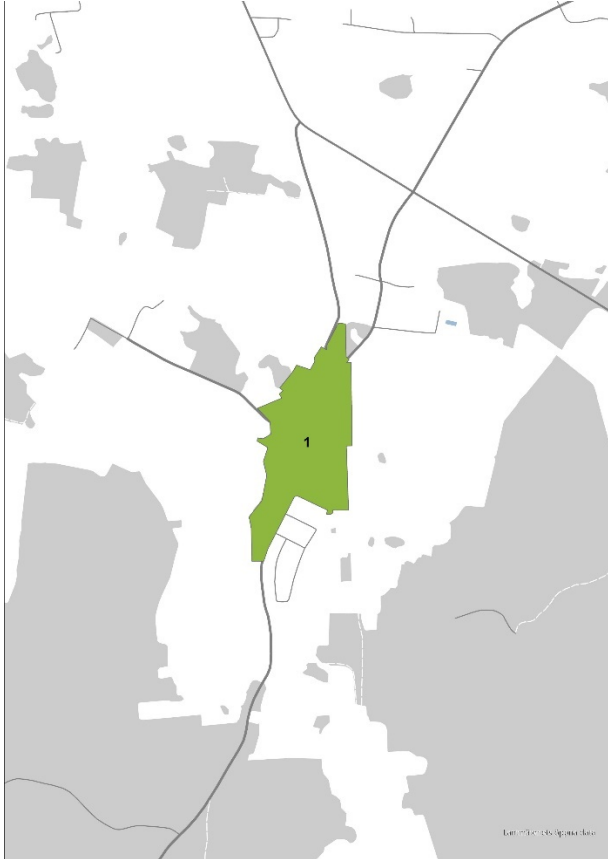
Skapat av
Hohenthal Ida, IVmrv3
Ärendenummer
TRV 2019/21407

Dokumentdatum
2024-04-02

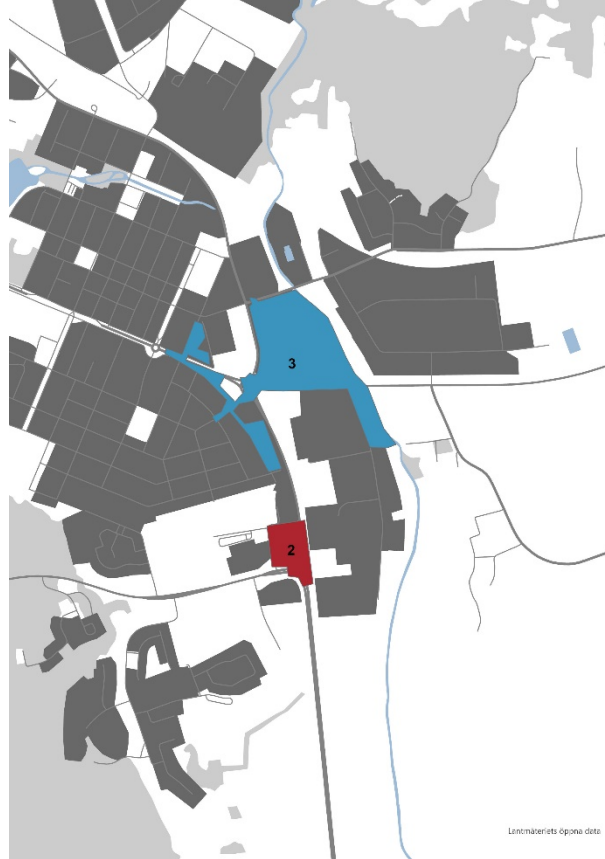
Konfidentialitetsnivå
2 - Intern

Bilaga Berörda detaljplaner

Översiktlig redovisning av berörda detaljplaner



Översiktskarta berörd detaljplan i Kumla kyrkby.



Översiktskarta berörda detaljplaner i Sala.

Nr	Namn	Beteckning	Delområde och berörd sektion väg-/järnvägsplan	Tillåten markanvändning för berörd del av detaljplanen ¹	Typ av markanspråk ²	Överensstämmer med väg-/järnvägsplan? ³ (-/ja/nej)	Mindre avvikelse som inte motverkar planens syfte? ⁴ (-/ja/nej)	Ändra/upphäva detaljplan? ⁵ (ja/nej)	
1	Kumla Prästgård 1:2, 1:4, 1:18, 3:4, 3:5 mm	1981-P154	1a	Naturområde	Vägrätt	Ja	Nej	Nej	
			0/012–0/151						
			1b	Järnvägsändamål	Vägrätt	Nej	Ja	Nej	
			1c	Naturområde	Tillfällig nyttjanderätt	-	-	Nej	
			0/039–0/072 + 0/080–0/126						
2	Område öster och söder om gymnasiet	19-SAS-381	2a	Park eller plantering	Vägrätt	Nej	Ja	Nej	
			0/039–0/160						
			2b	Park eller plantering	Tillfällig nyttjanderätt	-	-	Nej	
			0/039–0/072 + 0/080–0/126						
3	Norrbyttullsområdet	1981K-1977	3a	Mark som ej får bebyggas (prickad mark)	Tillfällig nyttjanderätt	-	-	Nej	
			fastighet Industrin 4						

1) Behöver ej redovisas om detaljplanen avses ändras eller upphävas.

2) Anges som vägrätt, inskränkt vägrätt, äganderätt, servitut, eller tillfällig nyttjanderätt. Om tillfällig nyttjanderätt så redovisas kompletterande

Skapat av
Hohenthal Ida, IVmrv3

Dokumentdatum
2024-04-02

uppgifter i tabell 4.

3) Endast vid permanenta intrång. Om ja redovisas kompletterande uppgifter i tabell 1.

4) Endast vid permanenta intrång. Om ja redovisas kompletterande uppgifter i tabell 2.

5) Om ja redovisas kompletterande uppgifter i tabell 3.

Tabell 1. Kompletterande uppgifter vid överensstämmelse

Nr	Delområde och ianspråktagen areal	Tillåten markanvändning för berörd del av detaljplanen	Detaljplanens syfte (en redogörelse per detaljplan)	Motiv till överensstämmelse	Yttrande inhämtat från byggnadsnämnden (ja/nej)
1	1a	Naturområde	Utreda ev. möjligheten till avstyckning av den f.d. skolan, förutsättningarna för framtida tågstation samt se över plansituationen för hela Kumla kyrkby.	Markanvändningen <i>Naturområde</i> medger anläggning av gång- och cykelväg.	Ja

Tabell 2. Kompletterande uppgifter vid mindre avvikelser som inte motverkar planens syfte

Nr	Delområde och ianspråktagen areal	Tillåten markanvändning för berörd del av detaljplanen	Motiv för att respektive avvikelse från detaljplanen bedöms vara mindre	Detaljplanens syfte (en redogörelse per detaljplan)	Motiv för att detaljplanens syfte inte motverkas vid en sammanvägd bedömning av samtliga avvikelser (en bedömning och motivering per detaljplan)	Yttrande inhämtat från byggnadsnämnden
1	1b 533 m ²	Järnvägsändamål	Trafikverket godtar anläggning av gång- och cykelvägen inom markanvändningstypen.	Utreda ev. möjligheten till avstyckning av den f.d. skolan, förutsättningarna för framtida tågstation samt se över plansituationen för hela Kumla kyrkby.	Anläggning av gång- och cykelväg omöjliggör inte syftet med detaljplanen.	Ja
2	2a 30 m ²	Park eller plantering	Pågående markanvändning idag är busshållplats. Åtgärderna består av upprustning av befintlig busshållplats med taktila plattor och	Få till stånd en reglering av trafiken kring gymnasieskolan.	Pågående markanvändning idag är busshållplats. Upprustningen av befintlig busshållplats påverkar inte regleringen	Ja

Nr	Delområde och ianspråktagen areal	Tillåten markanvändning för berörd del av detaljplanen	Motiv för att respektive avvikelse från detaljplanen bedöms vara mindre	Detaljplanens syfte (en redogörelse per detaljplan)	Motiv för att detaljplanens syfte inte motverkas vid en sammanvägd bedömning av samtliga avvikelser (en bedömning och motivering per detaljplan)	Yttrande inhämtat från byggnadsnämnden
			kontrastmarkering för synskadade.		av trafiken kring gymnasieskolan.	

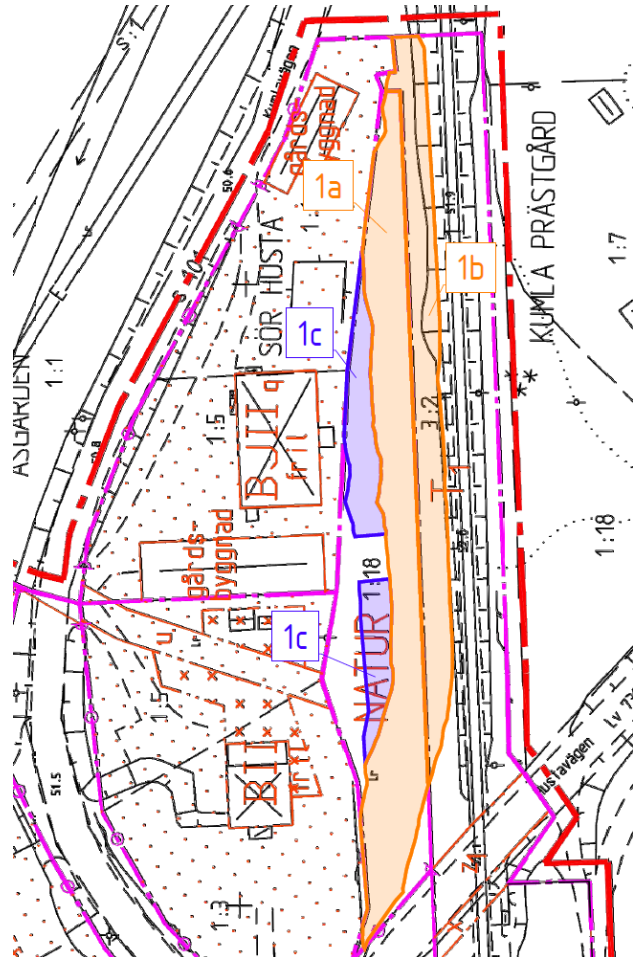
Tabell 3. Kompletterande uppgifter när detaljplanen avses ändras eller upphävas

Nr	Åtgärd (ändra/upphäva hel detaljplan/ upphäva del av detaljplan)	Hur långt kommunen har kommit med detaljplanearbetet	Bedömd tidpunkt för antagande	Skriftligt besked och tidplan inhämtat från kommunen, med datum för när uppgiften lämnades.

Tabell 4. Kompletterande uppgifter vid tillfällig nyttjanderätt

Nr	Datum laga kraft av detaljplanen	Genomförandetid	Delområde och ianspråktagen areal	Tillåten markanvändning för berörd del av detaljplanen	Hur området används idag
1	2004-04-30	Gått ut 2019-04-30	1c 277 m ²	Naturområde	Impedimentyta (nyttjas i viss mån av angränsande fastigheter)
2	1973-05-18	Uppgift saknas (äldre stadsplan, detaljplanen gäller till dess att ny detaljplan antas).	2b 247 m ²	Park eller plantering	Busshållplats
3	1955-11-18	Uppgift saknas (äldre stadsplan, detaljplanen gäller till dess att ny detaljplan antas).	3a 157 m ²	Mark som ej får bebyggas	Asfalterad yta

Urklipp från respektive detaljplan



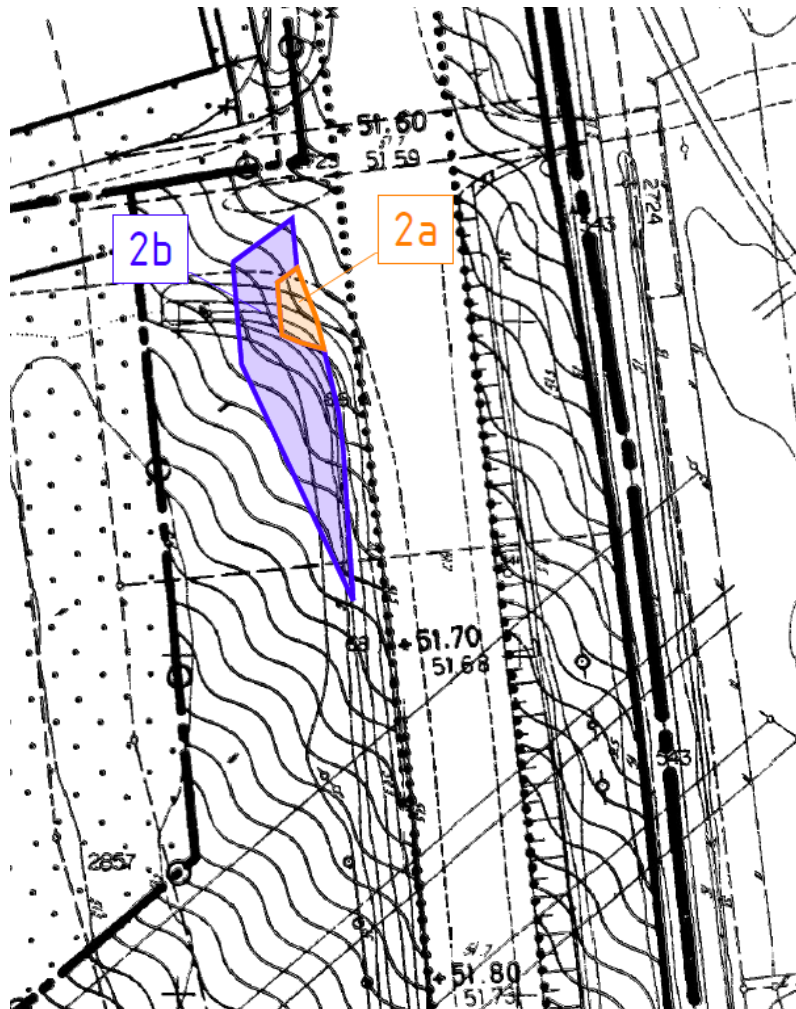
Kvarterensmärk

B	Bostäder
C	Kyrkligt ändamål
C ₁	Samlingslokaler, får inredas till bostad
T ₁	Järnvägsändamål
E ₁	Miljöstation
E ₂	Pumphus
E ₄	Nätstation
S	Skola
J	Mindre industriell verksamhet
	Plan upphävs
e 000	max bruttototalarea

UTFORMNING AV ALLMÄN PLATS











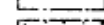



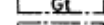
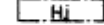
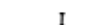
gc-väg	Marken skall hållas tillgänglig för allmän gång- och cykelväg
u	Mark tillgänglig för underjordiska ledningar
Z ₁	Biltrafik över järnvägen
x	Allmän gång- och cykelväg
Z ₂	Marken skall vara tillgänglig för behörig fordonstrafik
kyrkpark	Marken skall vara tillgänglig för allmänheten
kyrka/kyrkogård	Omfattas av skydd för kyrkliga kulturminnen. Tillstånd hos Länsstyrelsen erfordras för förändring av kulturmiljön. Fornlämningar finns, speciellt förhistoriska gravar
radhus	Endast radhus
natur	Naturområde
park	Parkområde
spel/lek	Äldre tennisbana
gårdsbyggnad	Gårdsbyggnad i ett plan

Utdrag från detaljplan 1 samt teckenförklaring. Detaljplanegräns (rosa linje), markanspråk för nytt vägområde med vägrätt (orange linje, yta 1a och 1b) och markanspråk för tillfällig nyttjanderätt (lila linje, yta 1c).


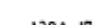
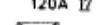





BETECKNINGAR

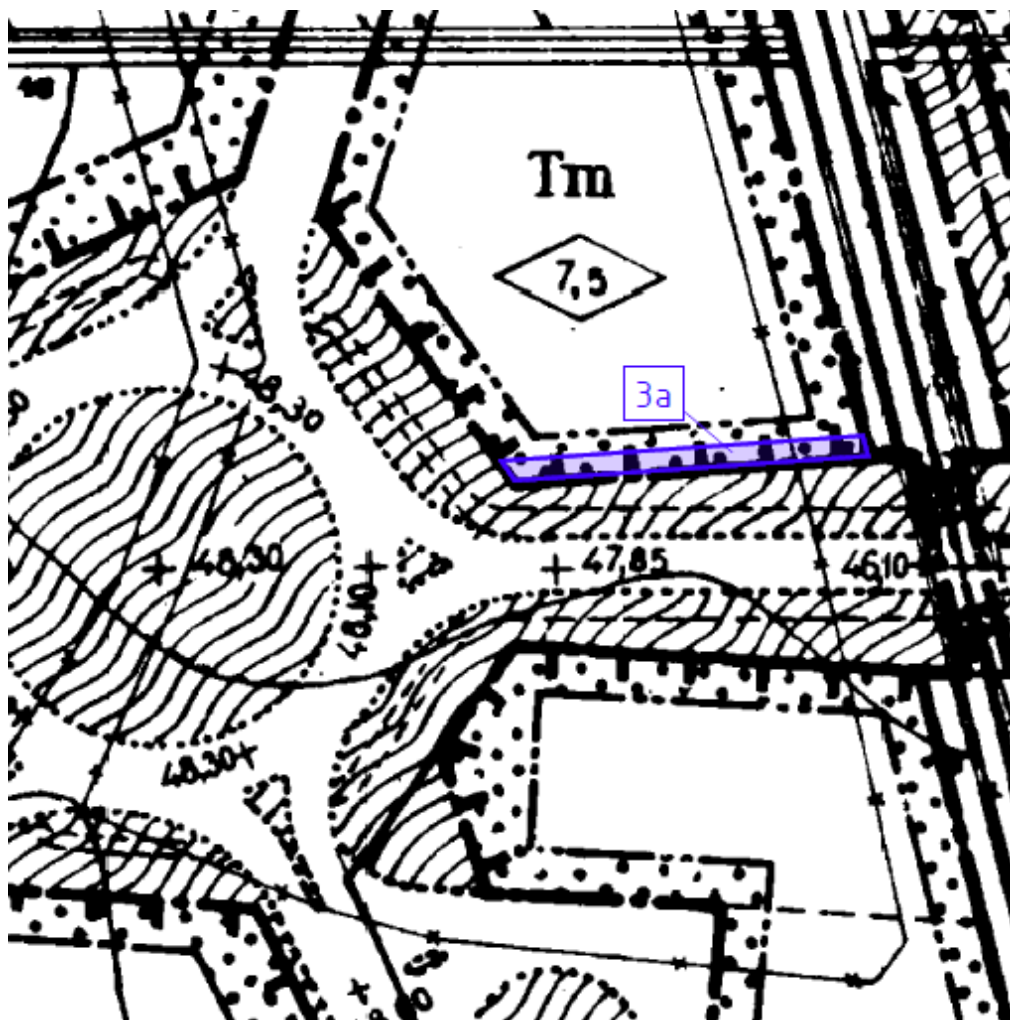
STADSPANEKARTA








-  LINJE BELÄGEN TRE (3) METER UTANFÖR DET OMRÅDE FÖRSLAGET AVSER
-  GÄLLANDE OMRÅDESGRÄNS AVSEDD ATT BIBEHÅLLAS
-  BESTÄMMELSEGRÄNS
-  GÄLLANDE OMRÅDES- OCH BESTÄMMELSEGRÄNS AVSEDD ATT UTGÅ
-  KVARTERS- ELLER ANNAN OMRÅDESGRÄNS
-  FÖRBUD MOT UTFART
-  GRÄNSLINJER EJ AVSEDDA ATT FASTSTÄLLAS
-  ALLMÄN PLATS, GATA
-  MARK SOM ICKE FÅR BEBYGGAS
-  PARK ELLER PLANTERING
-  OMRÅDE FÖR BENSINFÖRSÄLJNING
-  OMRÅDE FÖR HANDEL- OCH INDUSTRIÄNDAMÅL
-  ANTAL VÅNINGAR
-  BYGGNADSHÖJD
-  GATUHÖJD
-  GÄLLANDE GATUHÖJD AVSEDD ATT UTGÅ
-  MARK TILLGÄNGLIG FÖR UNDERJORDISKA LEDNINGAR










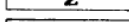

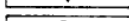
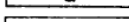
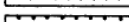
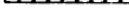
GRUNDKARTA

-  FASTIGHETSGRÄNS
-  120A 17 FASTIGHETSBECKNING
-  HUVUDBYGGNAD RESP UTHUS
-  NIVÅKURVOR
-  STAKET
-  HÄCK

Utdrag från detaljplan 2 samt teckenförklaring. Detaljplanegräns (svart linje), markanspråk för nytt vägområde med vägrätt (orange linje, yta 2a) och markanspråk för tillfällig nyttjanderätt (lila linje, yta 2b).



-  Stadsplanegräns
-  Gällande områdesgräns
-  Områdesgräns
-  Områdesgräns med förbud mot in och utfart
-  Bestämelsegräns
-  Områdesgräns avsedd att utgå
-  Gränslinjer ej avsedda att fastställas

-  Allmän plats, gata
-  Allmän plats, park
-  Område för bostadsändamål
-  Område för bostads- och handelsändamål
-  Område för industriändamål
-  Område för småindustriändamål
-  Område för idrottsändamål
-  Område för motortrafikändamål
-  Område för järnvägsändamål
-  Mark tillgänglig för allmän gatutrafik i ett undre plan
-  Mark tillgänglig för allmän gatutrafik
-  Vattenområde
-  Mark för underjordiska ledningar
-  Mark som får bebyggas med till huvudbyggnad hörande utbyggnad
-  Mark som ej får bebyggas

Utdrag från detaljplan 3 samt teckenförklaring. Detaljplanegräns (svart linje), markanspråk för tillfällig nyttjanderätt (lila linje, yta 3a).

Skapat av
Hohenthal Ida, IVmrv3

Dokumentdatum
2024-04-02

Dokumentegenskaper: Skapat av Hohenthal Ida, IVmrv3 Ärendenummer TRV 2019/21407, Dokumentdatum 2024-04-02, Konfidentialitetsnivå [Konfidentialitetsnivå], Dokumenttyp PM.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.