

## Samrådsredogörelse

Väg 70, gång- och cykelväg Kumla kyrkby–Sala  
Sala kommun, Västmanlands län

Vägplan, 2024-06-03

Uppdragsnummer: 164905



**Trafikverket**

Postadress: Trafikverket, Box 1140, 631 80 Eskilstuna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse för Väg 70, gång- och cykelväg Kumla kyrkby–Sala

Författare: Markera AB

Dokumentdatum: 2024-06-03

Ärendenummer: TRV 2019/21407

Uppdragsnummer: 164905

Version: 1.0

Kontaktperson: Jeanette Höök, Trafikverket

## Innehåll

1	Sammanfattning	4
1.1.	Samrådsunderlagsskedet	4
1.2.	Samrådshandlingsskedet	4
2	Samrådsrets	5
3	Samråd	6
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	6
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	6
3.1.2.	Samråd med berörd kommun	6
3.1.3.	Samråd med regional kollektivtrafikmyndighet	6
3.1.4.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	6
3.1.5.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	8
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	9
3.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	9
3.2.2.	Samråd med berörd kommun	10
3.2.3.	Samråd med regional kollektivtrafikmyndighet	12
3.2.4.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	13
3.2.5.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	19

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

Samtliga inkomna synpunkter, minnesanteckningar och annan dokumentation finns diarieförda under ärendenummer TRV 2019/21407.

## 1 Sammanfattning

### 1.1. Samrådsunderlagsskedet

Samrådsmöten i tidigt skede hölls med Länsstyrelsen i Västmanlands län, Sala kommun samt enskilda som kan antas bli särskilt berörda den 13 februari 2020.

Samråd hölls kring vägplan samrådsunderlag inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Samrådsunderlaget fanns tillgängligt på Trafikverkets webbplats för synpunkter under perioden 6–24 april 2020.

Samrådsmöten hölls med Sala kommun respektive Kollektivtrafikförvaltningen Region Västmanland den 10 juni 2020.

Länsstyrelsen i Västmanland beslutade den 6 juli 2020 att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

### 1.2. Samrådshandlingsskedet

Ytterligare samrådsmöte hölls med Sala kommun den 11 september 2020 och med Kollektivtrafikförvaltningen Region Västmanland den 21 september 2020.

På grund av coronapandemin kunde enskilda samråd med berörda fastighetsägare inte hållas under hösten 2020.

Under hösten/vintern 2020 hölls ett antal ledningsägarmöten.

Samrådsmöte hölls med Kollektivtrafikförvaltningen Region Västmanland den 29 januari 2021 samt den 30 mars 2021.

Samrådsmöte hölls med Sala kommun respektive Länsstyrelsen i Västmanlands län den 3 maj 2021.

Ytterligare ett samrådsmöte hölls med Sala kommun den 20 januari 2022 med syfte att framför allt stämna av de detaljplaner som berörs av projektet.

Ett samrådsmöte med enskilt berörda hölls den 14 september 2022 i Ransta Nästa bygdegård i Ransta och samrådshandlingen fanns tillgänglig för synpunkter från och med den 8 september 2022 på Medborgarkontoret, Sala kommun i Sala och Tärna Folkhögskola i Kumla kyrkby. Delar av handlingen fanns även på projektsidan på Trafikverkets webbplats. Inkomna synpunkter har sammanställts och bemötts i denna samrådsredogörelse.

Ett samrådsmöte och besök i fält hölls med ett flertal berörda, framför allt lantbrukare, den 11 oktober 2022.

Efter samråden kring samrådshandlingen pausade Trafikverket projektet med anledning av att finansiering för projektet saknades. Under våren 2023 återupptogs projektet, dock med förändringar av gång- och cykelvägens sträckning. Istället för att gång- och cykelvägen

ansluter vid cirkulationsplatsen vid Lidl inne i Sala, kommer den att anslutas till det enskilda vägnätet i höjd med Gulla grind/Hättskår. I det nya förslaget har dock delar av den gång- och cykelväg på sträckan mellan Kumla kyrkby (från korsningen väg 723/väg 730 (Hustavägen)) och Kilaslinken, som tidigare låg i vägplanen för projekt *Väg 70, planskild korsning med järnvägen*, lyfts in i denna vägplan, för att få till en helhetslösning åtminstone till/från Kumla kyrkby.

De tidigare planerade busshällplatsätgårderna ingår fortfarande i vägplanen, busshällplats Liljansberg Husta, som tidigare låg i vägplanen för projekt *Väg 70, planskild korsning med järnvägen*, lyfts in i denna vägplan.

I och med att förslaget på sträckningen har ändrats, har nya samråd kring vägplan samrådshandling behövts hållas.

Den 22 augusti 2023 hölls ett samrådsmöte med kollektivtrafikförvaltningen Region Västmanland.

Samrådsmöte med syfte att informera om de ändrade förutsättningarna hölls med särskilt berörda den 23 oktober 2023 i Församlingshuset i Kumla kyrkby.

Ett möte hölls med Sala kommun den 19 mars 2024 om berörda detaljplaner.

Ytterligare ett möte hölls med Sala kommun den 25 mars 2024, då vägplan samrådshandling gick igenom.

Samrådsmöte med enskilt berörda hölls den 16 april 2024 i Församlingshuset i Kumla kyrkby och samrådshandlingen fanns tillgänglig för synpunkter under perioden 9–30 april 2024.

Samrådsmötet hölls med Länsstyrelsen den 19 april 2024.

## 2 Samrådsrets

Samrådsretsen har definierats utifrån Trafikverkets rutiner och dokumentmallar. I samrådsretsen ingår berörd länsstyrelse, berörd kommun och de enskilda som särskilt berörs samt berörd regional kollektivtrafikmyndighet, då vägplanen har betydelse för kollektivtrafiken. Eftersom länsstyrelsen har beslutat att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan, är samråd med utökad krets inte aktuellt. Inför samråd kring vägplan samrådshandling i september–oktober 2022 utökades dock samrådsretsen med blåljusmyndigheter samt Försvarmakten.

Enskilda som särskilt berörs framgår av fastighetsförteckningen som upprättas enligt vägförordningen 3 kap. 13§ i skedet vägplan samrådshandling. När det är aktuellt kan även andra samrådsparter ingå i samrådsretsen.

I och med Trafikverkets beslut under våren 2023 om att ändra gång- och cykelvägens sträckning, har samrådsretsen förändrats. Ett antal nya fastighetsägare som tidigare ingick i samrådsretsen i vägplanen för projekt Väg 70, Kumla kyrkby, planskild korsning med järnvägen (TRV 2019/21406) har tillkommit. Samtidigt berörs inte längre ett antal fastighetsägare av intrång för gång- och cykelvägen på sträckan mellan Gulla grind och Sala tätort. Flertalet av dessa fastighetsägare berörs dock fortfarande på andra sätt.

## 3 Samråd

### 3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

#### 3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Samrådsmöte hölls den 13 februari 2020 med Länsstyrelsen i Västmanlands län i Västerås. Syftet med mötet var att informera Länsstyrelsen om projektet samt inhämta information. Trafikverket redogjorde för de inventeringar som hittills gjorts och befintliga förutsättningar. Därutöver diskuterades bland annat vatten- och masshantering samt arkeologi.

#### 3.1.2. Samråd med berörd kommun

Samrådsmöte hölls den 13 februari 2020 med Sala kommun i Sala. Syftet med mötet var att informera kommunen om projektet samt inhämta information. Därutöver diskuterades bland annat kommunens pågående arbete med detaljplan Ängshagen, busshållplatser, förorenade massor. Kommunen anser att gång- och cykelvägen ska anläggas i anslutning till väg 70.

Miljöenheten har i ett yttrande över vägplan samrådsunderlag meddelat att man inte har några synpunkter i detta skede. Om gång- och cykelvägen anläggs på östra sidan av väg 70 bör förorenade områden undersökas och eventuellt saneras.

Miljöenheten har i ett yttrande daterat den 5 maj 2020 bedömt att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

#### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar yttrandet. Oavsett sida kommer förorenade områden att undersökas.*

#### 3.1.3. Samråd med regional kollektivtrafikmyndighet

Kollektivtrafikförvaltningen Region Västmanland påtalar i ett yttrande över vägplan samrådsunderlag vikten av att busshållplatserna på berörd sträcka längs med väg 70 ses över. Kollektivtrafikförvaltningen har tagit fram ett åtgärdsförslag för dessa hållplatser.

#### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar yttrandet och understryker att busshållplatserna längs berörd sträcka av väg 70 kommer att ses över. Trafikverket tar gärna del av Kollektivtrafikförvaltningens åtgärdsförslag. Trafikverket planerar att hålla ett samrådsmöte med Kollektivtrafikförvaltningen under nästa skede i vägplanprocessen.*

#### 3.1.4. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Samrådsmöte i form av öppet hus hölls den 13 februari 2020 i Kumla församlingshus, Kumlavägen 11 i Sala. Samrådsmötet samordnades med angränsande projekt Väg 70 Kumla kyrkby planskild korsning. Syftet med mötet var att informera om projektet samt inhämta information. Samrådsmaterialet fanns tillgängligt under perioden 12–26 februari 2020 på projektsidan på Trafikverkets webbplats. Minnesanteckningar från samrådsmötet med frågor och svar finns diarieförda under ärendenummer TRV 2019/21407.

Bland de synpunkter som kommit in framförs önskemål om att undvika intrång i fastigheter och jordbruksmark. Med anledning av detta föreslås att gång- och cykelvägen anläggs på befintliga, enskilda vägar. Ett flertal boende föreslår av samma anledning att gång- och cykelvägen anläggs mellan järnvägen och väg 56/väg 70, bland annat med hänvisning till Livsmedelsstrategin, som har beslutats av riksdagen.

Andra synpunkter handlar om önskemål om en gång- och cykelväg från järnvägsövergången i Kumla kyrkby till Tärnabadet, att gång- och cykelvägen blir belyst samt anläggning av busshållplatser på väg 70 för kommande busslinjetrafik mellan Sala och Enköping.

Ett flertal boende anser att de sidoräcken som Trafikverket har satt upp längs med väg 70 och väg 56 upplevs som obehagliga, då det inte längre går att köra ner i vägdkiket när lastbilar passerar cyklister med liten marginal.

Bygdeföreningen Tärnan Cykelgruppen har i en skrivelse utvärderat tre olika sträckningar; anläggning av gång- och cykelvägen längs med västra respektive östra sidan av väg 56/70 samt ett alternativ där enskilda vägar används för gång och cykel mellan Sala och Kumla kyrkby.

### *Trafikverkets kommentarer*

*Trafikverket tackar för synpunkterna. Statlig cykeltrafik får inte ledas in på enskilda vägar utan att Trafikverket också tar över väghållningsansvaret. Den statliga cykelvägen får heller inte anläggas alltför långt ifrån den statliga vägen (dvs. väg 70 och väg 723). Att anlägga gång- och cykelvägen på det enskilda vägnätet är därför inget alternativ. Som en del i projektet kommer Trafikverket att utreda möjligheterna till anläggning av gång- och cykelvägen mellan järnvägen och väg 70/väg 56. Trafikverket arbetar aktivt med att minimera fastighets- och markintrång.*

*Frågan om belysning kommer att tas upp med kommunen. Angående gång- och cykelväg till Tärnabadet tar Trafikverket till sig synpunkterna.*

*Samråd kommer att hållas med kollektivtrafikmyndigheten om busshållplatslägena mellan Sala och Kumla kyrkby för den planerade busslinjetrafiken mellan Sala och Enköping.*

*I och med anläggningen av en separerad gång- och cykelväg kommer det ges möjlighet att cykla trafiksäkert, skilt från 2+1-vägen in mot Sala.*

*Övriga synpunkter som kommit in och som berör hastighetsdämpande åtgärder på väg 723, önskemål om förlängning av trottoarer, gång- och cykelväg vid kyrkogårdsmuren ligger utanför projektet, men Trafikverket tar med sig dessa till sin planerande avdelning.*

**Uppdaterat svar med anledning av Trafikverkets beslut under våren 2023 om att ändra gång- och cykelvägens sträckning:** Trafikverket har omprövat sin tidigare hållning mot bakgrund av att det saknas finansiering för tidigare sträckning samtidigt som ambitionen att få en cykelfunktion i anläggningen längs med sträckan fortfarande är kvar. Nuvarande förslag på sträckning ansluter till en enskild väg som redan idag får statligt bidrag för vägunderhåll, vilket medför att cykelstråket som skapas kommer att hålla en tillräckligt hög kvalitet. En viktig faktor är även att den vägsamfällighet som blir mest påverkad av ökad cykeltrafik från och till den statliga gång- och cykelvägen, är positiva i och med att de inkommer med förslaget. Sammantaget har det medfört att Trafikverket anser att det är motiverat att frångå tidigare hållning om att inte utnyttja de enskilda vägarna.

Vägplan samrådsunderlag fanns tillgängligt på Trafikverkets webbplats för synpunkter under perioden 6–24 april 2020. Följande synpunkter har kommit in till Trafikverket:

Önskemål om att gång- och cykelvägen ansluts till befintligt gatunät i Sala vid OKQ8 vid Sörskogsleden. Detta bör också bli slutpunkten för gång- och cykelvägen, istället för vid Lidl.

Önskemål om port under väg 70 mot Dalarna för gång- och cykelvägen vid Sör Kivsta-rondellen.

#### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket tackar för synpunkterna. Alternativa anslutningar in mot Sala kommer att studeras vidare i samrådshandling.*

### 3.1.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

#### *LRF Sala*

LRF Sala har yttrat sig över vägplan samrådsunderlag. De är kritiska till de intrång i åkermark som föreslagna alternativ medför och vill att Trafikverket beaktar berörda fastighetsägares synpunkter. Intrången har negativ påverkan på jordbruksproduktionen, och åkermarken väster om väg 70 respektive öster om järnvägen anses bördig och högvakastande. Om åkermark måste tas in anspråk, är det viktigt att intrången minimeras.

LRF Sala förordar att gång- och cykelvägen anläggs mellan väg 70 och järnvägen. De önskar även att Trafikverket tittar på en alternativ sträckning av gång- och cykelväg. En alternativ sträcka skulle kunna vara byvägen Sör Kivsta–Norr Kivsta (gamla Salavägen).

#### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar yttrandet. Angående alternativ sträckning av gång- och cykelvägen får statlig cykeltrafik inte ledas in på enskilda vägar utan att Trafikverket också tar över väghållningsansvaret. Den statliga cykelvägen får heller inte anläggas alltför långt ifrån den statliga vägen (dvs. väg 70) enligt Trafikverkets riktlinje för cykelvägar på det statliga vägnätet (TDOK: 2017:0496).*

***Uppdaterat svar med anledning av Trafikverkets beslut under våren 2023 om att ändra gång- och cykelvägens sträckning: Trafikverket har omprövat sin tidigare hållning mot bakgrund av att det saknas finansiering för tidigare sträckning samtidigt som ambitionen om en cykelfunktion i anläggningen längs med sträckan finns kvar. Nuvarande förslag på sträckning ansluter till en enskild väg som redan idag får statligt bidra för vägunderhåll. Den vägsamfällighet som kommer att bli mest påverkad av en ökad cykeltrafik vid nybyggnation av statlig gång- och cykelväg är positiva och har inkommit med förslaget på ny sträckning under samråden. Sammantaget har det medfört att Trafikverket anser att det är motiverat att frångå tidigare hållning om att inte utnyttja de enskilda vägarna.***



## 3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

### 3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen i Västmanland beslutade den 6 juli 2020 att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Det innebär att en miljöbeskrivning och inte en miljökonsekvensbeskrivning ska tas fram för vägplanen.

Samrådsmöte hölls med Länsstyrelsen den 3 maj 2021. Syftet med mötet var att redogöra för projektet så här långt. Trafikverket informerade om att Trafikverket efter inkomna synpunkter från boende i samrådsunderlagsskedet har lagt till en liten gång- och cykelväg till Tärnabadet i Kumla kyrkby. Denna gång- och cykelväg ligger inom utredningsområdet och kommer att ingå i den vägplan som tas fram för projekt Väg 70, Kumla kyrkby, planskild korsning med järnvägen (TRV 2019/21406).

Överskottsmassor kommer att detaljstuderas vidare i bygghandlingsskedet.

Länsstyrelsen har i ett yttrande över vägplan samrådshandling den 24 oktober 2022 skrivit att Länsstyrelsen håller med om att en masshanteringsplan ska tas fram för att säkerställa hanteringen av massor. Anmälan om avhjälpandeåtgärd ska lämnas in till Sala kommun i god tid. Länsstyrelsen ställer sig positivt till att kompensationsåtgärder föreslås och understryker vikten av att dessa åtgärder genomförs där förutsättningar är goda för att de ska göra nytta.

#### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar Länsstyrelsens synpunkter i yttrandet.*

Ett samrådsmöte hölls med Länsstyrelsen den 19 april 2024. På mötet deltog även Sala kommuns kommunekolog. Syftet med mötet var att Trafikverket skulle redogöra för det upprättade förslaget, diskutera eventuella miljöfrågor samt informera Länsstyrelsen om projektets fortsatta tidplan. De frågor som togs upp gällde förorenad mark och lämplig storlek på den våtmark som föreslås som kompensationsåtgärd för de antal öppna diken som tas i anspråk av projektet. Trafikverket uppmanades ta kontakt med Sala kommun i god tid om den förorenade marken. Trafikverket informerade om att man avser översända den rapport som har tagits fram från provtagningen hittills av förorenade områden till Sala kommun. Länsstyrelsen återkommer om artskyddssamråd är nödvändigt eller inte för den förekomst av gullviva som påträffats samt om storlek på våtmarken.

Länsstyrelsen yttrade sig den 2 maj 2024 i samband med samrådet kring samrådshandlingen. Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning avseende miljö kvalitetsnormer. Eventuella kompensationsåtgärder som ligger utanför vägplanen kan komma att kräva samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken eller annan prövning. Länsstyrelsen upplyser om följande kulturmiljövärden och som Trafikverket bör ta hänsyn till i det fortsatta arbetet: det f.d. mejeriet i Kumla kyrkby och som omfattas av förbud mot förvanskning enligt plan- och bygglagen, att en del av Kumla kyrkby är utpekad i kulturminnesvårdsprogram för Sala kommun och där arbete pågår med ett nytt kulturmiljöunderlag för Sala kommun samt att delar av vägplanen även berör sockencentrat Kumla kyrkby. Länsstyrelsen informerar om att projektet kan komma att påverka befintliga vattendomar. Omprövning av markavvattningsföretag kan behöva ske om mer avrinningsvatten från väg 70 avleds till Västerängsbäcken. I yttrandet nämns även den negativa påverkan som eventuellt mer vatten som tillförs till dikesansläggningen kan få för

järnvägen och t.ex. jordbrukare. Länsstyrelsen har inget att erinra vad gäller allmänna hänsynsregler, riksintressen och fornlämningar.

### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar Länsstyrelsens synpunkter i yttrandet. Plan- och miljöbeskrivningen har kompletterats under avsnitt 4.6.4 Kulturmiljö/bebyggelsen med avseende på att det före detta mejeriet finns med i Riksantikvarieämbetets bebyggelseregister, men att byggnaden inte är byggnadsminnesförklarad och därmed inte har något lagskydd.*

*TRVINFRA-00231 kommer att efterlevas. Gällande avrinning till befintliga vattendrag och markavvattningsföretag kommer Trafikverket att se till så att situationen inte förvärras för någon. En bedömning av om markavvattningsföretagen behöver omprövas kommer att göras i bygghandlingsskedet.*

### 3.2.2. Samråd med berörd kommun

Samrådsmöte hölls med Sala kommun den 10 juni 2020. Syftet med mötet var att diskutera anslutningen av gång- och cykelvägen in till Sala tätort. Trafikverket hade inför mötet tagit fram ett alternativt förslag där gång- och cykelvägen ansluts till kommunens befintliga gång- och cykelvägnät strax söder om tvätthallen vid Sörskogsleden istället för vid cirkulationsplatsen vid Ringgatan (Lidl). Förslaget hade bland annat tagits fram med anledning av inkomna synpunkter på vägplan samrådsunderlag. Besked från Sala kommun var att detta område planeras att exploateras, varför anslutning av gång- och cykelvägen söder om tvätthallen inte är ett alternativ.

Ytterligare ett samrådsmöte hölls med Sala kommun den 11 september. På mötet redogjorde Trafikverket för det senaste förslaget på gång- och cykelvägen och som innebär att den löper längs med västra sidan av väg 56 från Sörskogsrondellen till Lidl. Kommunen är positiva till förslaget.

Ledningsägarmöte hölls med Sala kommuns VA-verksamhet den 26 oktober 2020. På mötet stämde konfliktpunkter med befintliga ledningar och brunnar av.

Angående belysning av gång- och cykelvägen för Trafikverkets planerande enhet diskussioner med Sala kommun om detta vid sidan av projektet.

Samrådsmöte hölls med Sala kommun den 3 maj 2021. Syftet med mötet var att redogöra för projektet så här långt. Trafikverket förklarade bland annat att ett antal detaljplaner påverkas av anläggningen av gång- och cykelvägen och att kommunen behöver återkomma om det är förenlig med detaljplanerna eller om detaljplanerna behöver ändras.

Samrådsmöte hölls med Sala kommun den 20 januari 2022 med syfte att framför allt stämma av de detaljplaner som berörs av projektet. På mötet redogjorde Trafikverket för de sex detaljplaner som berörs av vägplanen och vilken typ av bestämmelser som gäller enligt detaljplanerna på dessa ställen. Det är av stor vikt att Sala kommun i sitt yttrande anger om detaljplanerna behöver ändras/upphävas eller om "mindre avvikelser" kan tillämpas för den föreslagna byggnationen av gång- och cykelvägen.

Miljöenheten på Sala kommun har i ett yttrande över vägplan samrådshandling den 24 oktober 2022 skrivit att Miljöenheten inte har några ytterligare synpunkter på samrådshandlingen utöver de man framfört tidigare under samrådsmöten.

Plan- och utvecklingsenheten på Sala kommun yttrade sig över samrådshandlingen den 25 oktober 2022. Plan- och utvecklingsenheten är positiv till projektet. I yttrandet framförs

även att gång- och cykelvägen berör detaljplanen Del av Ängshagen, där detaljplanearbete pågår. Placeringen av gång- och cykelvägen är dock avstämt med Trafikverket sedan tidigare. Det föreligger inga hinder för gång- och cykelvägen i förhållande till den nya översiktsplanen.

#### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar yttrandena från både Miljöenheten och Plan- och utvecklingsenheten.*

***Uppdaterat svar med anledning av Trafikverkets beslut under våren 2023 om att ändra gång- och cykelvägens sträckning: Detaljplan Del av Ängshagen berörs inte längre, då gång- och cykelvägens sträckning har kortats ned.***

Ett möte hölls med Sala kommun den 19 mars 2024 om berörda detaljplaner. Syftet med mötet är att stämma av intrång i detaljplaner. Ett utkast till dokumentet Berörda detaljplaner hade bifogats kallelsen och utgjorde underlag för mötet. Sala kommun bedömer att intrången i detaljplanerna *Område öster och söder om gymnasiet* samt *Kumla Prästgård 1:2, 1:4, 1:18, 3:4, 3:5 mm* (Järnvägsändamål) är att betrakta som mindre avvikelser. Intrånget i *Kumla Prästgård 1:2, 1:4, 1:18, 3:4, 3:5 mm* (Naturområde) överensstämmer med detaljplanen. Trafikverket informerade kommunen om att ett yttrande över hur kommunen ställer sig till intrången i detaljplanerna behövs i skede samrådshandling.

Ytterligare ett möte hölls med Sala kommun den 25 mars 2024, då vägplan samrådshandling gicks igenom. Ett bildspel som kommer att presenteras under kommande samrådsmöte med de särskilt berörda den 16 april visades för kommunen. Trafikverket redogjorde även för hur vissa av de hittills inkomna synpunkterna har tagits hänsyn till och inarbetats i handlingen. Kommunen uppmärksammade Trafikverket om att en privat fastighetsägare berörs av markanspråk inom detaljplan Norrbytullsområdet (1981K-1977). Trafikverket är medvetna om detta och kommer att ta kontakt med fastighetsägaren. Fastighetsägaren ingår i samrådsretsen sedan tidigare och berörs endast av tillfällig nyttjanderätt. Området behövs för byggnation av åtgärderna i cirkulationsplatsen. Sala kommun inkommer med eventuella synpunkter i sitt yttrande över samrådshandlingen. Trafikverket redogjorde under mötet även kort för projektets fortsatta tidplan samt informerade om att samrådsmöte kommer att hållas i närtid med Länsstyrelsen och Sala kommuns miljöenhet.

Både Tekniska kontoret och Samhällsbyggnadskontoret på Sala kommun yttrade sig i samrådshandlingsskedet (29 april 2024).

Kommunen önskar att vägplanhandlingarna från det ursprungliga förslaget, då gång- och cykelvägen sträckte sig hela vägen in till Sala tätort, sparas för en eventuell framtida utbyggnad.

Kommunen ställer sig positivt till den förbättring som gång- och cykelvägen innebär i och med kopplingen till busshållplatserna samt de trafiksäkerhetshöjande åtgärderna i cirkulationsplatsen vid Ringgatan (Lidl, St1).

Ett önskemål från kommunens sida är att alla ställen där gång- och cykelvägen passerar bilvägar, görs ”så trafiksäkra som möjligt med skyltning, målning och upphöjning där det är möjligt.”

Kommunen uppmanar Trafikverket att studera passagen av väg 730 (Hustavägen) inne i Kumla kyrkby, då den ligger nära järnvägen och bilister kör väldigt fort där för att hinna över järnvägen innan bommarna går ned.

Vad gäller intrången i detaljplanelagt område och som avviker mot vägplanen, bedömer samhällsbyggnadskontoret avvikelserna som mindre. Enligt kommunens bedömning påverkas inte detaljplanernas syften och det finns ett påtagligt intresse för gång- och cykelvägen.

#### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket tackar för kommunens yttranden.*

*Handlingarna från det tidigare förslaget där gång- och cykelvägen sträckte sig hela vägen in till Sala kommer att sparas.*

*Angående passagerna av Kilaslinken (väg 734) och väg 723 vid korsningen med väg 70, kommer de inte att hastighetssäkras med förhöjning eller liknande på grund av dess närhet till korsning (hastigheten sänks automatiskt i och med att bilister behöver sänka hastigheten när de ska svänga), inte heller med målning. Dessutom planerar Trafikverket att byggas om korsningarna i samband med att järnvägs-korsningen med väg 70 byggs om till en planskild korsning. Passagen över Hustavägen (730) avser Trafikverket att se över mer i detalj under bygghandlingsskedet i syfte att göra den mer trafiksäker.*

*Trafikverket noterar Sala kommuns bedömning av intrången i detaljplanelagt område.*

### 3.2.3. Samråd med regional kollektivtrafikmyndighet

Samrådsmöte hölls med Kollektivtrafikförvaltningen Region Västmanland den 10 juni 2020. Syftet med mötet var att diskutera busshållplatslägen och standard. Ett antal av de hållplatser som berörs längs med sträckan ska ses över och/eller rustas upp, ett par kommer att tas bort. Kollektivtrafikförvaltningen skickar kravspecifikationer för hållplatserna till Trafikverket. Trafikverket tar fram projekteringsförslag som samråds med kollektivtrafikförvaltningen i september 2020.

Regionen har i dagsläget inga planer på en busslinje mellan Sala och Enköping eftersom resandeunderlaget inte motiverar en sådan linje. Det är därför inte aktuellt att anlägga hållplatser i anslutning till den nya planskilda korsningen med järnvägen på väg 70.

Ytterligare ett samrådsmöte hölls med Kollektivtrafikförvaltningen den 21 september. På mötet redogjorde Trafikverket för det senaste förslaget på projektering med avseende på de busshållplatser som berörs av projektet. Busshållplatserna Gullagrind Norra och Hogla föreslås läggas ned. Hållplats Stockholmsvägen föreslås flyttas söderut. Utformningen vid Sörskogsleden och Gullagrind Södra studeras vidare. Ett flertal busshållplatser behöver tillgänglighetsanpassas. Cykelparkeringar ska anläggas vid ett antal av busshållplatserna.

Ett uppföljande samrådsmöte hölls med Kollektivtrafikförvaltningen Region Västmanland den 29 januari 2021. På mötet redogjorde Trafikverket för det senaste förslaget på projektering med avseende på de busshållplatser som berörs av projektet. Hållplats Sörskogsleden kommer att studeras vidare.

Ytterligare ett samrådsmöte hölls med Kollektivtrafikförvaltningen den 30 mars 2021. På mötet deltog även representanter från Sala kommun. I Sala tätort föreslås busshållplatserna Sörskogsleden flyttas för att få till en trafiksäkrare utformning. Även in- och utfarter vid Sörskogsrondellen kommer att ses över för att ytterligare öka trafiksäkerheten. Dessutom

föreslås en sänkning av hastigheten på sträckan mellan Sörskogsrundellen och cirkulationsplatsen vid Lidl. Samtliga parter är positiva till Trafikverkets förslag.

Ett samrådsmöte hölls med Kollektivtrafikförvaltningen den 22 augusti 2023. På mötet deltog även representanter från Sala kommun. Trafikverket redogjorde för de ändrade förutsättningarna i projektet och åtgärderna på busshållplatserna gick igenom. Busshållplats Liljansberg Husta lyfts in i föreliggande vägplan, hållplatsen låg tidigare med i vägplanen för Väg 70, planskild korsning med järnvägen (TRV 2019/21406). Kollektivtrafikförvaltningen stämmer av internt och återkommer med eventuella synpunkter efter mötet.

3.2.4. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda  
Efter samrådet kring vägplan samrådsunderlag beslutade Trafikverket med anledning av inkomna synpunkter att en gång- och cykelväg ska anläggas på sträckan mellan korsningen Hustavägen/järnvägen och Tärnabadet. Denna gång- och cykelväg ligger inom utredningsområdet och kommer att ingå i den vägplan som tas fram för projekt Väg 70, Kumla kyrkby, planskild korsning med järnvägen (TRV 2019/21406).

I en sent inkommen synpunkt på vägplan samrådsunderlag finns önskemål om att gång- och cykelvägen anläggs på östra sida av väg 56/70 för att undvika intrång i fastighet.

#### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket tackar för synpunkterna. Alternativ anslutning i Sala till kommunens befintliga gång- och cykelväg har studerats, se punkt 3.2.2 ovan.*

På grund av coronapandemin kunde enskilda samråd med berörda fastighetsägare inte hållas under hösten 2020.

#### *Samråd hösten 2022*

Samråd kring vägplan med status samrådshandling hölls i september 2022. Ett samrådsmöte hölls i Ransta Nästa bygdegård i Ransta den 14 september 2022, dit samtliga som särskilt berörs av vägplanen bjudits in. Det gavs då även möjlighet till enskilda samtal med berörda fastighetsägare. Samrådshandlingen fanns tillgänglig för synpunkter från den 8 september 2022 på Medborgarkontoret, Sala kommun i Sala och Tärna Folkhögskola i Kumla kyrkby. Delar av handlingen fanns även på projektsidan på Trafikverkets webbplats. Minnesanteckningar från samrådsmötet med frågor och svar finns diarieförda under ärendenummer TRV 2019/21407. På begäran av ett flertal lantbrukare förlängdes tiden för när synpunkter på samrådshandlingen senast skulle ha kommit in till Trafikverket. Detta med anledning av det då förestående riksdagsvalet och att tidig höst är en hektisk period för lantbrukarna.

Ytterligare samråd hölls med ett flertal fastighetsägare i Ransta Nästa bygdegård i kombination med ett gemensamt fältbesök den 11 oktober 2022. Detta efter önskemål som inkom efter samrådsmötet den 14 september 2022. Syftet var att besvara flera av de synpunkter och frågor som fastighetsägarna hade. Minnesanteckningar från detta samrådsmöte finns diarieförda under ärendenummer TRV 2019/21407.

I inkomna synpunkter på samrådshandlingen framfördes huvudsakligen följande:

Ett flertal fastighetsägare motsätter sig förslaget att gång- och cykelvägen ska anläggas på den västra sidan av väg 70, främst på grund av de intrång i jordbruksmark som förslaget

innebär. Istället förordas anläggning längs med östra sidan av väg 70, mellan väg 70 och järnvägen alternativt att det befintliga nätet av enskilda grusvägar vid Norr och Sör Kivsta, mellan Kumla kyrkby och Sala, utnyttjas. Som argument uppges, förutom minskade intrång i jordbruksmark, bland annat att porten under väg 56 vid Sör Kivstarondellen inte skulle behöva anläggas och ledningar skulle inte behöva flyttas. Trafikverket uppmanas att utreda alternativet med placering av gång- och cykelvägen mellan väg 56/70 och järnvägen ytterligare samt redovisa kalkyler för varför detta alternativ påstås vara dyrare än föreslagen sträckning på västra sidan av väg 70.

Trafikverkets argument till att välja bort anläggning av gång- och cykelvägen på den östra sidan av väg 70 ifrågasätts och synpunktslämnaren menar att det finns möjlighet att cykla på västra sidan idag och att få skulle vara intresserade av att cykla längs med väg 70.

I en skrivelse framförs att den föreslagna gång- och cykelvägen kommer att underlätta mycket för cyklister. Det framförs också önskemål om att gång- och cykeltrafikanter separeras, framför allt på sträckan mellan cirkulationsplatsen vid Lidl och Sörskogsleden. Den nya cykelvägen bör även anslutas till befintliga gång- och cykelvägar vid Sörskogsleden.

Synpunkt på att Trafikverket bör anlägga räcke på sträckan mellan Sör Kivstarondellen och Sörskogsleden istället för den föreslagna åtta meter breda sidoremsa mellan gång- och cykelvägen och väg 56. Detta med hänvisning till miljöbalkens 3 kapitel, 4 § om hushållning med jordbruksmark.

Önskemål om att obebakad korsning i plan med järnvägen vid Norr Kivsta/Sör Kivsta åtminstone bör utrustas med ljussignal med hänvisning till att det, enligt synpunktslämnare, förväntas bli mer rörelse i området pga. den planerade gång- och cykelvägen.

Önskemål om att Trafikverket kulverterar ett befintligt dike ingående i markavvattningsföretag.

Vad gäller utfarter som föreslås stängas, har berörda fastighetsägare inkommit med egna förslag.

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket tackar för alla synpunkterna.*

*Angående förslag på alternativa sträckningar har Trafikverket utrett alternativet att anlägga gång- och cykelvägen på den östra sidan av väg 56/70 (mellan väg och järnväg). Detta alternativ har valts bort på grund av flera anledningar, vilket delvis beskrivs i plan- och miljöbeskrivningen, avsnitt 5.1.1 Studerade, bortvalda alternativ. Den främsta anledningen till att detta alternativ har valts bort är trafiksäkerhet. Skulle gång- och cykelvägen anläggas utmed den östra sidan av väg 70, skulle det krävas flera passager över eller under väg 56/70, eftersom det finns flest boende och målpunkter utmed den västra sidan av väg 56/70. Att anlägga passager i plan över en väg med hastighetsbegränsning 100 km/h är inte trafiksäkert. Eftersom utrymmet mellan järnvägen och väg 56/70 är väldigt smalt skulle planskilda passager bli väldigt komplicerade och kostsamma (fler än en passage hade varit nödvändig). Dessutom finns en tryckbank mellan väg 56/70 och järnvägen som gång- och cykelvägen inte kan anläggas ovanpå. Därtill har Sala kommun för avsikt att exploatera området söder om Ängshagen, på västra sidan av väg 56. Det är viktigt för kommunen att få till kopplingen med gång- och cykelväg till det området. Där ligger flera verksamheter idag, bland annat Willys. Vidare skulle ett suicidstängsel krävas mellan järnväg och gång- och cykelväg, vilket är negativt ur landskapssynpunkt och för de som ska färdas på gång- och*



cykelvägen. Trafikverket understryker att även i alternativet med anläggning av gång- och cykelvägen på den östra sidan skulle jordbruksmark behöva tas i anspråk, eftersom en anslutning behöver göras in till Kumla kyrkby.

Gällande alternativet att använda befintliga, enskilda grusvägar som cykelväg är det inte aktuellt, eftersom beställningen till Trafikverket gäller en statlig, asfalterad gång- och cykelväg.

Att anlägga en separerad gång- och cykelväg utmed det enskilda vägnätet skulle innebära stora markintrång och kostnader för de markägare som är väghållare för dem. Bland annat i form av skötsel för att tillse att gång- och cykelvägen är farbar året runt men även lantmäteravgifter och dessutom skulle vägarna eventuellt behöva breddas på vissa ställen. Dessutom får gång- och cykelvägen inte plats under befintlig port under väg 56, vilket alltså skulle medföra en kostnad för att bredda den porten. Och man tappar hela kopplingen till kollektivtrafiken på väg 56/70. Trafikverket understryker att gång- och cykelvägen är tänkt att användas för cykelpendling och ur den aspekten är det positivt om det går att cykla en så rak väg som möjligt. Det rör sig alltså inte om någon "upplevelseväg". En gång- och cykelvägen utmed de enskilda vägarna skulle innebära en lång omväg för cyklister och fotgängare.

**Uppdaterat svar med anledning av Trafikverkets beslut under våren 2023 om att ändra gång- och cykelvägens sträckning: Gång- och cykeltrafik kommer att hänvisas till befintliga enskilda grusvägar på sträckan mellan Gullagrind/Hättskär och Sala. Sala kommuns ambition är dock fortfarande att en gång- och cykelväg ska byggas även på denna sträcka.**

Trafikverket har också sett över olika anslutningspunkter av gång- och cykelvägen inne i Sala. Sala kommuns önskemål är att gång- och cykelvägen ansluts vid Lidl och knyter ihop den med den planerade gång- och cykelvägen mot Heby (längs väg 56/72, Uppsalavägen) men även för att det inte finns någon gång- och cykelväg idag på den här sträckan fram till Lidl.

Gång- och cykelvägen kommer att vara separerad med kantsten på sträckan mellan cirkulationsplatsen vid Lidl och cirkulationsplatsen vid Sörskogsleden. Att separera cyklister och fotgängare på själva gång- och cykelvägen går inte, då gång- och cykelvägens bredd är för smal för detta. Däremot separeras cyklister och fotgängare på gång- och cykelvägens överfarter över väg 56. Det ingår inte i beställningen som Trafikverket har fått att ansluta gång- och cykelvägen till befintlig gång- och cykelväg som passerar under Sörskogsleden en bit från väg 56. Gång- och cykelvägen kommer att anslutas till planerad gång- och cykelväg längs med väg 56/72, Uppsalavägen mot Heby.

**Uppdaterat svar med anledning av Trafikverkets beslut under våren 2023 om att ändra gång- och cykelvägens sträckning: Gång- och cykeltrafik kommer att hänvisas till befintligt gång- och cykelvägnät inne i Sala. Sala kommuns ambition är dock fortfarande att en gång- och cykelväg ska byggas längs med väg 56 på sträckan inne i Sala tätort.**

Angående den breda sidoremsan krävs enligt VGU åtta meters bredd när hastigheten är 100 km/h på väg 56 på sträckan mellan Sör Kivstarondellen och Sörskogsleden (en sträcka på ca 2 km). Det skulle vara väldigt kostsamt att sätta ett räcke istället för att ha sidoremsa på hela denna sträcka. På den västra sidan av väg 56 finns på denna sträcka idag ett öppet dike som skulle behöva läggas om ifall räcke skulle sättas upp. Även dräner

och ledningar skulle behöva läggas om. Därtill kan det upplevas som otrevligt för cyklister att hamna så nära biltrafiken på väg 56 där det är hastighetsbegränsat till 100 km/h.

**Uppdaterat svar med anledning av Trafikverkets beslut under våren 2023 om att ändra gång- och cykelvägens sträckning: I och med att det inte längre föreslås gång- och cykelväg på denna sträcka är frågan om sidoremsans bredd inte längre aktuell.**

Angående den obehagade järnvägsöverfarten vid Norr Kivsta/Sör Kivsta ingår inga sådana åtgärder i projektet, men Trafikverket tar med sig synpunkten.

Dike ingående i markavvattningsföretag kommer inte att kulverteras, då diket omfattas av strandskydd och delvis även av generell biotopskydd.

Ytterligare samråd kommer att hållas med fastighetsägare som berörs av stängning av utfarter och intrång på asfaltsytor.

### Samråd hösten 2023

Samrådsmöte hölls med särskilt berörda den 23 oktober 2023 i Församlingshuset i Kumla kyrkby. Syftet med mötet var främst att informera de som kan antas bli särskilt berörda om de nya förutsättningarna (ej gång- och cykelväg på hela sträckan). Ett bildspel utgjorde underlag för samrådet och fanns tillgängligt på projektsidan på Trafikverkets webbplats från och med den 9 oktober 2023. Minnesanteckningar från samrådsmötet med frågor och svar finns diarieförda under ärendenummer TRV 2019/21407. Följande synpunkter har kommit in till Trafikverket i samband med samrådet:

- Där gång- och cykelvägen föreslås ansluta till befintlig gång- och cykelväg vid Hustavägen inne i Kumla kyrkby kör bilister väldigt fort idag. Anslutningen behöver utformas så att den blir trafiksäker.
- Önskemål om att gång- och cykelvägen blir belyst.
- Önskemål om att gång- och cykelvägen beläggs med asfalt och att avrinningen säkerställs för att undvika halkolyckor.
- Önskemål om att vinterväghållningsansvaret samordnas mellan Trafikverket och samfälligheterna som underhåller de enskilda grusvägarna som Trafikverket föreslår att gång- och cykeltrafikanter ska använda.
- Önskemål om att Trafikverket bidrar till att de enskilda grusvägar som Trafikverket föreslår att gång- och cykeltrafikanterna ska använda beläggs med asfalt.
- Ett par alternativa förslag på gång- och cykelvägens sträckning har kommit in till Trafikverket. Ett förslag innebär användning av befintliga, enskilda vägar från Tärna folkhögskola och norrut, något väster om väg 70. På så vis undviks bland annat järnvägen i Kumla kyrkby samt intrånget vid fastighet vid Kilaslinken. Ett annat förslag innebär att gång- och cykelvägen ansluts till det enskilda vägnätet redan i höjd med busshållplats Gullagrind södra, en sträcka som enligt synpunktslämnaren används av cyklister i dagsläget, alternativt några hundra meter längre norrut, till en annan enskild väg (dock fortfarande söder om nuvarande förslag till anslutning). Båda alternativen innebär att mindre jordbruksmark behöver tas i anspråk för den nya gång- och cykelvägen.



- En synpunktslämnare är positiv till det nya förslaget, dels för att det sparar pengar när en del av befintligt, enskilt grusvägnät kan användas, dels för att det blir bättre för cyklister.
- Önskemål om att kunna korsa den nya gång- och cykelvägen vid Kumla kyrkby med större jordbruksredskap.
- Synpunkter på järnvägs- och vägkorsningen vid busshållplats Sör Kivsta där busshållplatsätgärder planeras inom projektet. Korsningen är inte trafiksäker i dagsläget, framför allt inte för långa fordon med släp som riskerar att bli stående över järnvägen vid väjning för fordon på väg 70. Järnvägskorsningen saknar ljud, ljus och bommar. Önskemål om att korsningen breddas mot hållplatsläget för att möjliggöra för långa ekipage att i nödfall kunna svänga in på hållplatsläget. Den gångbana som föreslås anläggas från korsningen till hållplatsläget riktning Sala skulle försvåra för en sådan nödsväng. Även önskemål om att placering av vägmärken i denna korsning justeras, så att de inte skymmer sikten.
- Önskemål om att befintlig breddad vägren för högersväng strax norr om busshållplats Ynglinge (det södergående hållplatsläget) förlängs till 24 meter för att långa fordon ska få plats.

#### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket tackar för alla synpunkterna.*

*Trafikverket kommer att se över utformningen av korsningen väg 723/Hustavägen utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv.*

*Gång- och cykelvägen kommer att belysas på en sträcka om ca 200 meter utmed järnvägen i Kumla kyrkby. Trafikverket utreder om det eventuellt också krävs kompletterande belysning vid Hustavägen, där gång- och cykelvägen föreslås ansluta till befintlig gång- och cykelväg. Val av stolptyp bestäms under bygghandlingsskedet. Det finns inga krav enligt Vägar och gators utformning (VGU), som är Trafikverkets kravdokument på utformning av vägar och gator, på att belysa hela sträckan längs med väg 723 utifrån dagens årsmedeldygnstrafiken (ÅDT). Vidare är det även för få invånare i Kumla kyrkby samt för litet antal förväntade cyklister för att motivera belysning på den sträckan. Utmed väg 70 föreslås gång- och cykelvägen att anläggas med skiljeremsa varför belysning inte krävs enligt VGU. Tvåfältsväg utan gång- och cykeltrafik ska enligt VGU ha vägbelysning om ÅDT överstiger 7000, men då detta enligt prognos inträffar om ca 20 år, kan det inte anses motiverat att bygga en belysningsanläggning idag.*

*Gång- och cykelvägen kommer att beläggas med asfalt och få en skevning, så att vatten rinner av.*

*Angående samordningen av vinterväghållningsansvar på det enskilda vägnätet till vilket gång- och cykelvägen föreslås anslutas, får de berörda vägsamfälligheterna redan idag statligt bidrag.*

*Angående att belägga grusvägarna som den nya gång- och cykelvägen föreslås ansluta till, kommer det inte att göras eftersom de enskilda vägarna ingår i trafikklass "mellan", vilken inte medger rätt till beläggningsbidrag.*

*Angående alternativa sträckningar av gång- och cykelvägen får den statliga cykelvägen inte anläggas alltför långt ifrån den statliga vägen (dvs. väg 70 och väg 723) enligt Trafikverkets riktlinje för cykelvägar på det statliga vägnätet (TDOK: 2017:0496). Trafikverket arbetar aktivt med att minimera fastighets- och markintrång. En nackdel*

*med ett av de inkomna förslagen, det där gång- och cykelvägen föreslås anläggas en bit väster om väg 70, är avståndet till befintliga busshållplatser. Även om Trafikverkets nya förslag endast innebär gång- och cykelväg på ungefär halva sträckan mellan Kumla kyrkby och Sala, är Trafikverkets uppdrag i grunden anläggning av en gång- och cykelväg som är tänkt att användas för cykelpendling. Ur den aspekten är det positivt om det går att cykla en så rak väg som möjligt. Trafikverket har för avsikt att bygga så lång sträcka som möjligt utifrån de pengar som finns avsatta för projektet.*

*Trafikverket tar kontakt med berörd fastighetsägare angående behov av att kunna korsa gång- och cykelvägen med jordbruksredskap.*

*Angående väg- och järnvägs korsningen vid busshållplats Sör Kivsta tar Trafikverket med sig synpunkten. I projektet ingår inga åtgärder i järnvägs korsningen.*

*Angående önskemålet om förlängning av befintlig breddad vägren för högersväng norr om hållplats Ynglinge finns det tyvärr inga pengar för att genomföra den åtgärden, det ingår inte i projektet.*

#### *Samråd våren 2024*

Samråd kring vägplan med status samrådshandling för den ändrade lösningen (ej gång- och cykelväg på hela sträckan) hölls i april 2024. Ett samrådsmöte med enskilt berörda hölls den 16 april 2024 i Församlingshuset i Kumla kyrkby. Samrådshandlingen fanns tillgänglig för synpunkter under perioden 9–30 april 2024 på Medborgarkontoret, Sala kommun i Sala och Tärna Folkhögskola i Kumla kyrkby. Delar av handlingen fanns även på projektsidan på Trafikverkets webbplats. Minnesanteckningar från samrådsmötet med frågor och svar finns diarieförda under ärendenummer TRV 2019/21407.

En skrivelse har kommit in från särskilt berörda efter samrådsmötet. I den framförs att fastighetsägarna ställer ett antal krav för att inte emotsätta sig förslaget pga. att Trafikverket inte har kunnat uttala sig mer precist om den ekonomiska kompensationen och till vilket skick marken, där tillfällig nyttjanderätt föreslås, kommer att återställas efter byggnation. Fastighetsägarna önskar att ersättningen fastställs snarast och att planering av återställning av marken sker i samråd med fastighetsägarna. Fastighetsägarna önskar även att ett plank sätts upp mot gång- och cykelvägen längs med deras fastighet.

En person framförde på samrådsmötet att Hättskär-Fräbrunn samfällighetsförening har önskemål om att busshållplats Hättskär, hållplatsläget i södergående riktning, norr om korsningen med enskild väg flyttas för att underlätta vänstersväng för fordon körandes på väg 70 och som ska in på enskild väg.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket tackar för synpunkterna.*

*Eftersom den mark som tas i anspråk ska värderas vid den tidpunkt då ianspråktagandet sker, dvs. då vägen börjar byggas, är det inte möjligt för Trafikverket att redan nu träffa några överenskommelser om ersättning. Intranget regleras i allmänhet när vägen är färdigbyggd eller under tiden vägen byggs. Då ser man dessutom vilka skador som uppstått på fastigheten. Värdering av intranget kommer att göras av en oberoende värderare. Trafikverket tillämpar en likabehandlingsprincip och kan därför inte uttala sig om den ekonomiska kompensationen i förväg, men Trafikverket kommer att betala ut ersättning för marknadsvärdesminskningen. Ersättningen räknas upp med index och*

*ränta från den dag marken togs i anspråk. På så sätt missgynnas inte fastighetsägaren av att utbetalningen av ersättningen sker efter att marken har tagits i anspråk.*

*Planering av återställning av marken kommer att ske i samråd med fastighetsägarna. Kontakt kommer att tas med fastighetsägarna under bygghandlingsskedet. Arbetet med bygghandlingen påbörjas under hösten 2024.*

*Gällande önskemål om plank; Trafikverket föreslår en skärm i plastmaterial vilket har ett lägre krav på underhåll jämfört med trä.*

*Angående önskemålet om att flytta busshållplats Hättskär, hållplatsläget i södergående riktning bör hållplatspar på väg utan mittremsa vara förskjutna enligt VGU (Vägar och gators utformning – det kravdokument som Trafikverket följer för utformning av vägar och gator). Befintlig väggen är ca 2,7 m bred och kan nyttjas för att underlätta vänstersväng.*

### 3.2.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

#### *Skanova*

Ledningsägarmöte hölls med Skanova den 23 november 2020. På mötet stämdes konfliktpunkter med befintliga ledningar av. Skanova har nyligen köpt ett optonät, som nu inventeras. Med anledning av detta är vissa lägen för opto osäkra i det underlag som erhållits från Ledningskollen.

#### *Vattenfall Eldistribution*

Ledningsägarmöte hölls med Vattenfall Eldistribution den 25 november 2020. På mötet stämdes konfliktpunkter med befintliga ledningar av.

Vattenfall Eldistribution har yttrat sig över vägplan samrådshandling i september 2022. I yttrandet redogörs bland annat för vilka luftledningarna och markkablar som berörs av projektet och Vattenfall Eldistribution informerar om att man har ledningsprojekt inom aktuellt område. Vattenfall Eldistribution önskar delta i ledningssamordningen.

#### *Trafikverkets kommentar*

*Trafikverket noterar yttrandet och informationen i det. Trafikverket kommer att kalla Vattenfall Eldistribution till ledningsägarmöte i bygghandlingsskedet.*

#### *Sala-Heby Energi*

Ledningsägarmöte hölls med Sala-Heby Energi den 2 december 2020. På mötet stämdes konfliktpunkter med befintliga ledningar av.

#### *IP Only Networks*

Ledningsägarmöte hölls med IP Only Networks den 16 februari 2021. På mötet stämdes konfliktpunkter med befintliga ledningar av.

#### *Polismyndigheten*

Polismyndigheten, lokalpolisområde Norra Västmanland, har yttrat sig över vägplan samrådshandling i september 2022. Polismyndigheten ställer sig positiv till förslaget och betonar vikten av att porten under väg 56 vid Sörskogsleden blir tillräckligt belyst och att det gärna är fri sikt genom porten för att den ska upplevas som trygg.

### *Trafikverkets kommentar*

Trafikverket tackar för synpunkterna. Porten kommer att belysas och sikt enligt gällande föreskrifter (VGU) uppfylls.

**Uppdaterat svar med anledning av Trafikverkets beslut under våren 2023 om att ändra gång- och cykelvägens sträckning: Porten under väg 56 har utgått från projektet, eftersom gång- och cykelvägen inte längre kommer att anläggas på denna sträcka.**

LRF Kommungrupp Sala

LRF Kommungrupp Sala har yttrat sig över vägplan samrådshandling i september 2022. I yttrandet hänvisar man till livsmedelsstrategin som har beslutats av riksdagen och LRF motsätter sig föreslagen sträckning som man menar tar värdefull jordbruksmark i anspråk. Istället förordas att Trafikverket ytterligare utreder anläggning av gång- och cykelvägen mellan väg 70 och järnvägen alternativt möjligheterna att utgå från sträckningen av befintliga enskilda vägar. Det senare alternativet skulle, enligt LRF, inte kräva en port under väg 56 samt upplevas som trevligare av gående och cyklister. LRF efterfrågar en samhällsekonomisk analys av föreslagen sträckning samt de två alternativa sträckningarna.

### *Trafikverkets kommentar*

Trafikverket tackar för synpunkterna. Angående förslag på alternativa sträckningar har Trafikverket utrett alternativet att anlägga gång- och cykelvägen på den östra sidan av väg 56/70 (mellan väg och järnväg). Detta alternativ har valts bort på grund av flera anledningar, vilket delvis beskrivs i plan- och miljöbeskrivningen, avsnitt 5.1.1 Studerade, bortvalda alternativ. Den främsta anledningen till att detta alternativ har valts bort är trafiksäkerhet. Skulle gång- och cykelvägen anläggas utmed den östra sidan av väg 70, skulle det krävas flera passager över eller under väg 56/70, eftersom det finns flest boende och målpunkter utmed den västra sidan av väg 56/70. Att anlägga passager i plan över en väg med hastighetsbegränsning 100 km/h är inte trafiksäkert. Eftersom utrymmet mellan järnvägen och väg 56/70 är väldigt smalt skulle planskilda passager bli väldigt komplicerade och kostsamma (fler än en passage hade varit nödvändig). Dessutom finns en tryckbank mellan väg 56/70 och järnvägen som gång- och cykelvägen inte kan anläggas på. Därtill har Sala kommun för avsikt att exploatera området söder om Ängshagen, på västra sidan av väg 56. Det är viktigt för kommunen att få till kopplingen med gång- och cykelväg till det området. Där ligger flera verksamheter idag, bland annat Ängshagsskolan och Willys. Vidare skulle ett suicidstängsel krävas mellan järnväg och gång- och cykelväg, vilket är negativt ur landskapssynpunkt och för de som ska färdas på gång- och cykelvägen. Trafikverket understryker att även i alternativet med anläggning av gång- och cykelvägen på den östra sidan skulle jordbruksmark behöva tas i anspråk, eftersom en anslutning behöver göras in till Kumla kyrkby.

Gällande alternativet att använda befintliga enskilda grusvägar som cykelväg är det inte ett aktuellt alternativ av flera skäl. Beställningen till Trafikverket gäller en asfalterad gång- och cykelväg. Att argumentera för att cyklister och fotgängare ska använda befintliga enskilda grusvägar och samsas med biltrafik uppfyller inte klassificeringen av en gång- och cykelväg, och det är en gång- och cykelväg som Trafikverket och kommunen kommit fram till ska byggas.

Att anlägga en separerad gång- och cykelväg utmed det enskilda vägnätet skulle innebära stora markinträng och kostnader för de markägare som är väghållare för dem. Bland annat i form av skötsel för att tillse att gång- och cykelvägen är farbar året runt men även

lantmäterivgifter och dessutom skulle vägarna eventuellt behöva breddas på vissa ställen. Dessutom får gång- och cykelvägen inte plats under befintlig port under väg 56, vilket alltså skulle medföra en kostnad för att bredda den porten. Och man tappar hela kopplingen till kollektivtrafiken på väg 56/70. Trafikverket understryker också att gång- och cykelvägen är tänkt att användas för cykelpendling och ur den aspekten är det positivt om det går att cykla en så rak väg som möjligt. Det rör sig alltså inte om någon "upplevelseväg". En gång- och cykelvägen utmed de enskilda vägarna skulle innebära en lång omväg för cyklister och fotgängare.

**Uppdaterat svar med anledning av Trafikverkets beslut under våren 2023 om att ändra gång- och cykelvägens sträckning: Gång- och cykeltrafik kommer att hänvisas till befintliga enskilda grusvägar på sträckan mellan Gullagrind/Hättskär och Sala. Sala kommuns ambition är dock fortfarande att en gång- och cykelväg ska byggas även på denna sträcka.**

Trafikverket har också sett över olika anslutningspunkter av gång- och cykelvägen inne i Sala. Sala kommuns önskemål är att gång- och cykelvägen ansluts vid Lidl och knyter ihop den med den planerade gång- och cykelvägen mot Heby (längs väg 56/72, Uppsalavägen) men även för att det inte finns någon gång- och cykelväg idag på den här sträckan fram till Lidl.

**Uppdaterat svar med anledning av Trafikverkets beslut under våren 2023 om att ändra gång- och cykelvägens sträckning: Gång- och cykeltrafik kommer att hänvisas till befintligt gång- och cykelvägnät inne i Sala. Sala kommuns ambition är dock fortfarande att en gång- och cykelväg ska byggas längs med väg 56 på sträckan inne i Sala tätort.**

Den främsta anledningen till att varför samhällsekonomiska analyser i samband med gång- och cykelprojekt inte görs, är för att det saknas godkända verktyg för dessa beräkningar. Tidigare fanns ett verktyg som hette GC-kalk, men Trafikverket har beslutat att inte tillämpa detta verktyg på grund av stora osäkerheter i de beräknade nyttorna. Möjligtvis skulle man kunna genomföra handkalkyler utifrån värderingar i ASEK istället men oftast är det stora osäkerheter i dessa beräkningar också, eftersom man saknar kunskap kring ÅDT-flöden för cyklister. I de få fall mätningar finns tillgängliga är de ofta gjorda under sommarmånaderna, men det saknas mätningar under andra delar av året då flöden är lägre.

Det finns andra skäl än samhällsekonomiska till varför cykelåtgärder ska genomföras. Andra parametrar som ligger bakom dessa åtgärder är till exempel att öka möjlighet till säkra resor för boende utanför tätorter som saknar tillgång till bil.

Försvarmakten

I samband med samrådet kring vägplan samrådshandling under september–oktober 2022 hade Försvarmakten inget att erinra.

#### **Trafikverkets kommentar**

Trafikverket noterar detta.

I samband med samrådet i oktober–november 2023 och de ändrade förutsättningarna i projektet inkom Försvarmakten med ett yttrande där ett antal kriterier på dimensioneringen av väg 70, bland annat bredd och vilken vikt bärande lager på vägen ska klara. Kraven gäller även för framkomlighet under byggtiden.

### *Trafikverkets kommentar*

*Projektet innebär inga åtgärder på väg 70/56 förutom busshållplatsåtgärderna samt hastighetsdämpande åtgärder i cirkulationsplatsen vid Ringgatan (Lidl).*

*Framkomligheten under byggtiden och tillfälliga vägar ska följa TRVK Apv, Trafikverkets tekniska krav för Arbete på väg samt de krav som Trafikverket har ställt på entreprenören i förfrågan, vilket uppfyller Försvarsmaktens krav på framkomlighet under byggtiden.*

### *Kumla-Tärna Bygdeutveckling*

I samband med samrådet i oktober–november 2023 och de ändrade förutsättningarna i projektet har följande synpunkter kommit in:

- Önskemål om avsmalning av väg 723 norr och söder om Kumla kyrkby samhälle för att få ned hastigheten på vägen.
- Önskemål om samordning med Sala kommun för anläggning av gång- och cykelväg mellan Hustavägen och Tärnabadet, då denna sträcka inte ingår i vägplanen.
- Där gång- och cykelvägen föreslås ansluta till befintlig gång- och cykelväg vid Hustavägen inne i Kumla kyrkby kör bilister väldigt fort idag. Anslutningen behöver utformas så att den blir trafiksäker.
- Önskemål om gång- och cykelvägsanslutning mellan busshållplats Folkhögskolevägen och befintlig gång- och cykelväg längs med järnvägen i Kumla kyrkby samt pendelparkering vid denna hållplats.
- Önskemål om att gång- och cykelvägen belyses på sträckan längs med järnvägen i Kumla kyrkby, men helst längs med hela sträckan fram till korsningen väg 70/väg 723, dels belysning vid korsningen väg 70/väg 723 och då gärna högmastbelysning.

### *Trafikverkets kommentar*

*Tyvärr ingår inte åtgärder på väg 723 i projektet. Men Trafikverket tar med sig synpunkter som till exempel avsmalning för att få ned hastigheten genom Kumla kyrkby.*

*Gång- och cykelvägen till Tärnabadet har utgått på grund av att finansiering saknas. En eventuell samordning med kommunen utöver nuvarande förslag på sträckning, bedöms därför inte vara motiverat.*

*Trafikverket kommer att se över utformningen av korsningen väg 723/Hustavägen utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv.*

*Inga åtgärder på busshållplats Folkhögskolevägen ingår i projektet, men Trafikverket tar med sig synpunkterna.*

*Gång- och cykelvägen kommer att belysas på en sträcka om ca 200 meter utmed järnvägen i Kumla kyrkby. Det finns inga krav enligt VGU på att belysa hela sträckan längs med väg 723 utifrån dagens årsmedeldygnstrafiken (ÅDT). Vidare är det även för få invånare i Kumla kyrkby samt för litet antal förväntade cyklister för att motivera belysning på den sträckan. Val av stolptyp bestäms under bygghandlingskedet.*



*Kivsta vägsamfällighet (Sör och Norr Kivsta samfällighetsförening)*

I samband med samrådet i oktober–november 2023 och de ändrade förutsättningarna i projektet inkom vägsamfälligheten med följande synpunkter:

Samfälligheten är positiv till gång- och cykelvägens sträckning mellan Sör Kivsta och Sala, dels för att det sparar både pengar och bördig åkermark när en del av befintligt, enskilt grusvägnät kan användas, dels för att det blir bättre för cyklister, som inte behöver cykla intill väg 70.

Av samma anledning anser samfälligheten att det befintliga, enskilda grusvägnätet även bör användas på sträckan mellan Gullagrind och Sör Kivsta – en del av alternativen skulle dock kräva komplettering/upprustning av enskild väg på vissa sträckor. Det framhålls som en fördel i och med att fler utfarter till väg 70 skulle kunna samlas ihop vid en eventuell framtida utbyggnad av väg 70 till 2+1-väg.

#### ***Trafikverkets kommentar***

*Trafikverket tackar för synpunkterna. Angående alternativa sträckningar av gång- och cykelvägen får den statliga cykelvägen inte anläggas alltför långt ifrån den statliga vägen (dvs. väg 70 och väg 723) enligt Trafikverkets riktlinje för cykelvägar på det statliga vägnätet (TDOK: 2017:0496). Trafikverket arbetar aktivt med att minimera fastighets- och markintrång. Även om Trafikverkets nya förslag endast innebär gång- och cykelväg på ungefär halva sträckan mellan Kumla kyrkby och Sala, är Trafikverkets uppdrag i grunden anläggning av en gång- och cykelväg som är tänkt att användas för cykelpendling. Ur den aspekten är det positivt om det går att cykla en så rak väg som möjligt. Trafikverket har för avsikt att bygga så lång sträcka som möjligt utifrån de pengar som finns avsatta för projektet.*



**TRAFIKVERKET**

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

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)