

DELFÖRSTÖRING, SKALA 1:2000/A1

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Planområdesgräns
- - - Användningsgräns
- + Administrativ gräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

- VÄG Väg
- E Pumpstation
- E₁ Transformatorstation
- G Drivmedelsförsäljning
- Z Verksamheter

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Bebyggandets omfattning

- 15 Högsta byggnadshöjd i meter, 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

Placering

- p Byggnad ska placeras minst 10 m från körbanekant på väg som utgår allmän plats och minst 2 m från fastlighetsgräns, 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Utförande

- b Dagvatten ska renas och i möjlig mån fördröjas och infiltreras inom den egna fastigheten, 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Stängsel och utfart

- o o o o Utfartsförbud, 4 kap. 9 §

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Huvudmannaskap

Huvudmannaskapet är kommunalt för allmän plats, 4 kap. 7 §

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år, 4 kap. 21 §

Villkor för startbesked

Startbesked får inte ges inom kvartersmark för Z och G innan anläggning för dagvattenhantering har anlagts, 4 kap. 14 § 1 st 1 p.

Gemensamhetsanläggning

g₁ Markreservat för gemensamhetsanläggning, 4 kap. 18 § 1 st 1 p.

g₂ Markreservat för gemensamhetsanläggning för dagvattenanläggning, 4 kap. 18 § 1 st 1 p.

Strandskydd

Strandskyddet är upphävt inom hela planområdet, 4 kap. 17 §

GRUNDKARTANS BETECKNINGAR

Grundkartan är upprättad av Västmanland-Dalarna miljö- och byggförvaltning i januari 2022. Grundkartans koordinatsystem SWEREF 99, 16, 30, RH 2000. Observera att teckenförklaringen är allmän och innehåller länkbara kartelement. Alla element behöver därför inte återfinnas i den här aktuella grundkartan.

Fastlighetsgränser m.m.

- o Traktgräns/Kvarterstraktgräns
- o Fastlighetsgräns
- o AVESTA t:10
- o Gränspunkt
- o Registernamn
- o Registernummer

Byggnader

- Verksamhet huslvtak
- Bostad huslvtak
- Komplementbyggnad huslvtak
- Transformator - skämtak

Markdetaljer

- Staket
- Häck
- Väggkant kantsten
- Väggkant asfalt/grus
- Slätt
- Stammur - stödmur
- Ägostagsgräns
- Strandlinje
- Vattendrag
- Järnväg
- Höjdkurva
- Eitstoppe/telestolpe - belysningsstolpe
- Sänkmark - barrskog - lövskog
- Åker - ång
- Barträd - lövträd

HANDLINGAR

Till planen hör förutom denna plankarta med bestämmelser

- planbeskrivning med konsekvensbeskrivning
- samrådsredogörelse
- granskningssutåtande
- grundkarta
- fastlighetsförteckning
- PM Buller Lerbäcksleden
- Rapport Dagvatten Lerbäcksleden
- PM Bedömning infiltrationsmöjlighet Lerbäcksleden
- PM Miljö kvalitetsnormer för vatten vid Lerbäcksen

UPPLYSNINGAR

Planen är upprättad enligt plan- och bygglagen (PBL 2010:900 t.o.m. SFS 2020:603) Planen handläggs med utökat förfarande

- Godkänd för samråd
- Godkänd för granskning
- Antagen
- Vunnit laga kraft
- Instans
- Delegation
- Kommunstyrelsens plan- och näringsutskott
- Kommunstyrelsen

Datum
2021-05-18
2022-01-17
2022-04-11
2022-05-03

PLANKARTA

DETALJPLAN FÖR LERBÄCKSLEDEN m.m. AVESTA KOMMUN DALARNAS LÄN

UPPRÄTTAD AV VÄSTMANLAND-DALARNAS MILJÖ- OCH BYGGFÖRVALTNING 2022-01-13

CECILIA ERIKSSON
PLANARKITEKT

PETER GRANQVIST
PLANINGENJÖR

FREDRIK ROOSLIEN
PLAN- OCH BYGGGCEH

Kommunstyrelsen har antagit denna plan genom beslut 2022-04-11
Detaljplanen vann laga kraft 2022-05-03

Detaljplan för
LERBÄCKSLEDEN m.m.
Avesta kommun, Dalarnas län

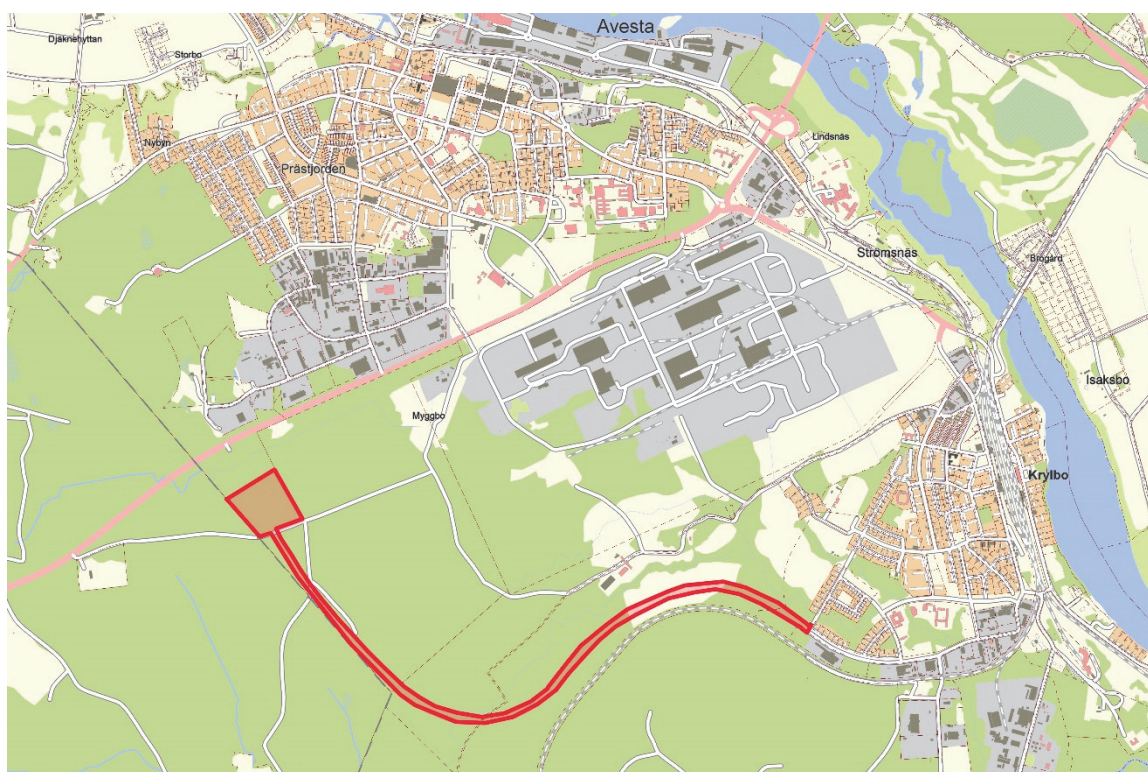
Upprättad av Västmanland-Dalarna miljö- och byggförvaltning 2022-01-13.

Cecilia Eriksson
Planarkitekt

Peter Granqvist
Planingenjör

Fredrik Rooslien
Plan- och byggchef

PLANBESKRIVNING



Innehållsförteckning

PLANENS BAKGRUND OCH SYFTE	4
Bakgrund	4
Syfte	4
PLANDATA	4
Läge och areal	4
Markägareförhållanden	4
ORGANISATORISKA FRÅGOR	5
Planhandlingar	5
Tidplan	5
Genomförandetid	6
Avtal	6
Nybyggnadskarta	6
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	6
Översiktliga planer	6
Program	7
Detaljplaner	7
Riksintressen	7
Strandskydd	8
Tekniska utredningar	8
FÖRENLIGT MED 3, 4 OCH 5 KAP. MB	9
MILÖBEDÖMNING/MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING.....	9
Undersökning av behovet av miljöbedömning.....	9
FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR	10
Natur	10
Bebyggelseområden	15
Friytor.....	17
Gator och trafik.....	17
Teknisk försörjning.....	18
Huvudmannaskap	21
Fastighetsrättsliga frågor	22
Hälsa och säkerhet.....	23
Störningar	23
Övrigt	24
HÅLLBARHETSBEDÖMNING.....	24
Bakgrund.....	24
Resultat.....	24

KONSEKVENSBESKRIVNING	24
Konsekvenser för berörda fastigheter	25
Planens ekonomiska konsekvenser	25
MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN	26

PLANENS BAKGRUND OCH SYFTE

Bakgrund

Avesta kommun vill förbättra boendemiljön och bullerpåverkan för boende vid Järnvägsgatan i Krylbo. Detta görs genom att möjliggöra för ny väg, Lerbäcksleden, som är ca 3,6 km lång och sträcker sig mellan väg 68 och Fabriksgatan södra i Krylbo och binder ihop industrierna i Krylbo med Källhagensindustriområde och väg 68. På detta sätt behöver den tunga trafiken inte åka igenom centrala Krylbo.

Den föreslagna vägdragningen utgår från cirkulationsplatsen på väg 68 (färdigbyggd 2021), följer länsgränsen mellan Dalarna och Västmanlands län söder ut för att sedan vika av åt öster längs med järnvägen innan anslutning i söder mot Fabriksgatan. Lerbäcksleden passerar två luftledning. Längs med hela sträckan följer en gång- och cykelväg parallellt med körbanan som ska binda ihop befintliga gång- och cykelstråk. Gång- och cykelvägen ökar tillgängligheten till naturen och bidrar till en trafiksäker miljö. Sträckan kommer att belysas.

Detaljplanens syftar också till att möjliggöra en expansion av Källhagens industriområde söder om väg 68 för att möta behovet av mer industrimark i Avesta kommun. Planen medger därför markanvändning för verksamheter (Z) och drivmedelsförsäljning (G). Med verksamheter avses ett flertal olika slags ytkrävande verksamheter med begränsad påverkan på omgivningen, till exempel viss tillverkning, lager, verkstäder och handel med skrymmande varor d v s sådan handel som ej är lämplig att placera i centrum. Så kallad externhandel ingår inte. I bestämmelsen om drivmedelsförsäljning ingår försäljning i smärre omfattning som är direkt knuten till resenärsservice till exempel kiosk och biltillbehör. Bestämmelserna syftar till att möjliggöra ett brett urval av ytkrävande, ofta transportberoende verksamheter. Mot bakgrund av risker och störningar, och även för att inte begränsa möjligheterna att i framtiden vidareutveckla stålverket öster om planområdet, avses sådana verksamheter där inga större mängder av människor vistas. Planen utgör en del i den större tätortsutbyggnaden, där tätortens yttre gränser flyttas utåt och där nya infarter till tätorten är en naturlig utveckling.

Avesta kommun har gett konsultbolaget AFRY i uppdrag att projektera vägsträckningen. En förstudie genomfördes 2019 av AFRY och fortsatta projekteringen är påbörjad. En arkeologisk utredning för vägen har gjorts och länsstyrelsen bedömer att inga fler arkeologiska åtgärder krävs. Anläggningsarbeten planeras börja när detaljplanen har vunnit laga kraft och pågå cirka 1,5 år framåt. Under arbetet har flera olika aspekter beaktats bland annat trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna, bullerpåverkan vid befintliga bostäder, biologisk mångfald och de geotekniska förutsättningarna.

Syfte

Huvudsyftet med detaljplanen är att binda ihop industrier i Krylbo med Källhagens industriområde och väg 68 och därigenom avlasta centrala Krylbo från tung trafik och buller. Detta görs genom att möjliggöra en ny väg, Lerbäcksleden. Syftet är också att planlägga mark för verksamheter och försäljning av drivmedel för att kunna tillgodose behovet att utvidga södra Källhagens industriområde.

PLANDATA

Läge och areal

Planområdet ligger emellan Avesta och Krylbo samt ca 2,8 km söder om Avesta centrum. Den planerade vägen, Lerbäcksleden är ca 3,6 km lång och planområdet omfattar ca 14 ha. Området ligger söder om väg 68 invid gränsen mot Västmanlands län och Norbergs kommun.

Markägarförhållanden

Fastigheten Krylbo 6:10 ägs av Avesta kommun. Fastigheterna Krylbo 7:12, Avesta 5:2 och Spåret 1 är i privat ägo. Samfälligheten Krylbo S:5 har flera delägare, se figur 1.



Figur 1. Kartan visar de olika fastigheterna inom planområdet.

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Planhandlingar

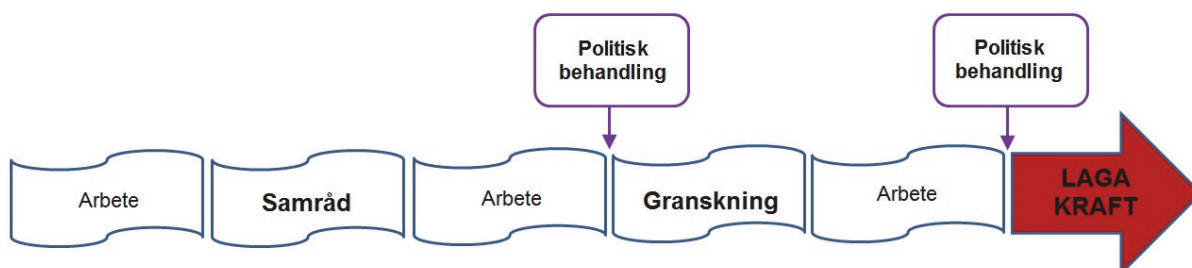
- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning (detta dokument)
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande

Dessutom finns följande handlingar i ärendet:

- Grundkarta
- Fastighetsförteckning
- PM Buller Lerbäcksleden
- Rapport Dagvattenutredning
- PM Bedömning infiltrationsmöjlighet Lerbäcksleden
- PM-Miljö kvalitetsnormer för vatten vid Lerbäcken

Tidplan

Planen är upprättad enligt plan- och bygglagen (PBL 2010:900, t.o.m. SFS 2020:603) och handläggs med utökad förfarande enligt den preliminära tidplanen nedan.



2021-05-18 Beslut om samråd (delegationsbeslut)

2022-01-17 Kommunstyrelsens Plan- och Näringslivsutskott godkänner planförslaget för granskning

2022-04-11 Kommunstyrelsen antar detaljplanen

2022-05-03 Laga kraft för detaljplanen

Genomförandetid

Genomförandetiden är fem år från den dag planen vinner laga kraft. Efter genomförandetidens slut fortsätter planen att gälla tills den ersätts, ändras eller upphävs. Under genomförandetiden gäller vissa rättigheter och skyldigheter kopplade till planens innehåll, bland annat är fastighetsägare garanterade att få utnyttja den byggrätt som detaljplanen medger.

Avtal

Förhandling om markköp pågår mellan kommunen och de berörda fastighetsägarna.

Nybyggnadskarta

Vid uppförande av eventuell ny huvudbyggnad ska nybyggnadskarta användas.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer

Planområdet ligger inom område T1 i översiktsplanen antagen 2007-02-12. Område T1 omfattar Avesta, Skogsbo, Krylbo, Karlbo och Nordanö samt närliggande byar. Planförslaget ligger också inom översiktsplanens delområde I2 som "Framtida industriområde för Outokumpu Stainless AB."

Översiktsplanen säger att: "För att klara efterfrågan på mark för företagsetableringar inför framtiden behöver ytterligare områden göras tillgängliga för traditionell industriverksamhet och för tjänsteproducerande företag, genom planläggning och genom byggande av t.ex. nya Västerboleden i Krylbo.

För Outokumpu Stainless AB:s industriområde och framtida utvecklingsmöjligheter har gjorts en fördjupad översiktsplan, antagen av kommunfullmäktige 1994. Planen visar att företaget har väl tilltagna markområden för framtida expansion och goda möjligheter till utveckling i Avesta, och har varit ett av underlagen för företagets framtidsbedömningar och beslut. Som översiktsplan ersätts den dock av översiktsplanen för Avesta kommun. Det finns ingen konflikt mellan de båda dokumenten och företagets behov inför framtiden vad gäller tillgång på mark, skydds-zoner och trafikförsörjning behandlas fortfarande på samma sätt som i den tidigare fördjupningen. Vid utveckling och nyetablering av företag på de befintliga industriområdena liksom vid etablering av nya verksamhetsområden är det viktigt att tillräckliga skyddsområden finns mellan företag och bostadsområden. Kommunen tillämpar de skyddsavstånd som redovisas i Boverkets handbok "Bättre plats för arbete".

Generellt rekommenderar översiktsplanen att inom de delar av tätortsområdet som ligger inom skyddszonen för Outokumpu Stainless AB:s industriområde får inte tillkomma bebyggelse eller verksamheter som kan störas av eller medföra restriktioner för verksamheten på järnverkets område. Stora skyddsavstånd finns från planområdet till Outokumpu Stainless AB och detaljplanen tillåter inte några användningar som är direkt störande eller där människor varaktigt vistas på platsen. Outokumpu Stainless AB har dessutom väl tilltagna ytor för expansion. Planförslaget bedöms därmed ej strida mot översiktsplanens intentioner även om den i bokstavlig mening avviker från hur framtida industriområden för Outokumpu Stainless AB var tänkta att lokaliseras.

Kommunfullmäktige beslutade den 2017-05-22 att "Översiktsplanen för Avesta kommun" är inaktuell och behöver revideras. Aktualiseringen ska spegla den tillväxtkommun Avesta är och särskilt bygga på jämställdhet, hållbarhet (social, ekonomisk, miljö) demokrati, jämlikhet och medborgarinflytande. Västmanland-Dalarna miljö- och byggförvaltning har påbörjat arbetet med att ta fram en ny kommunomfattande översiktsplan.

För att Avesta och framförallt Krylbo ska kunna utvecklas, bli hållbarare, grönare och med färre störningar för boenden behövs Lerbäcksleden för att avlasta centrala Krylbo från tung trafik. Lerbäcksleden

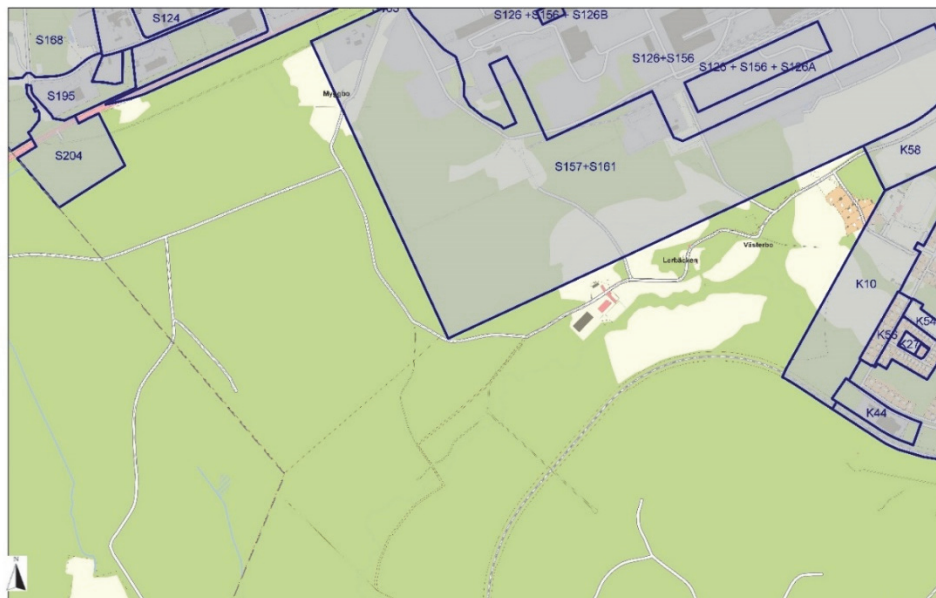
är dessutom ett medborgarförslag som kom fram i arbetet med att ta fram programmet "Program för Krylbo - Utveckling mot en lockande, grön, miljövänlig ekostadsdel", se nästa rubrik.

Program

I programmet: "Program för Krylbo - Utveckling mot en lockande, grön, miljövänlig ekostadsdel" godkänt av Avesta kommunfullmäktige 2015-12-14 föreslås att en ny väg byggs från Fabriksgatans ände vidare väster om Lerbäcksen och ut till RV 68 vid Källhagen, Lerbäcksleden. Vägförslaget kom fram i en bred medborgardialog som ett medborgarförslag. Företagen i områdena får då en snabbare och bekvämare transportväg direkt ut på RV 68 och de boende vid Järnvägsgatan får en bättre och tystare boendemiljö.

Detaljplaner

Den största delen av planområdet är inte detaljplanlagt sedan tidigare men i den östra delen av planområdet gäller för närvarande tre olika detaljplaner "Del av Krylbo" (K10) fastställd 1952-02-15, "Del av kv Spåret m m" (K44) fastställd 1977-09-30 och "Område nordväst Ringvägen" (K11) fastställd 1953-10-30. Den förstnämnda (K10) anger användningen "industriändamål" med en högsta höjd av 14 meter och användningen "park, plantering". Den andra (K44) anger användningen "gata" för den del som berörs. Den tredje (K11) anger användningen "gatumark" och "park eller plantering". Om föreslagen detaljplan antas och vinner laga kraft upphör tidigare detaljplaner att gälla inom planområdet, men fortsätter att gälla som tidigare utanför det nu aktuella planområdet.



Figur 2. Detaljplaner inom och angränsandes till planområdet.

Riksintressen

Planområdet ligger intill riksintresse för järnväg, enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Riksintresset bedöms inte påverkas av detaljplanen då väg och GC-väg ska anläggas med en sådan liten påverkan på järnvägen som möjligt.

Svartåns naturreservat ligger 2 km fågelvägen från planområdet. Den västra delen av naturreservatet är ett utpekade Natura 2000 område enligt Habitatdirektivet med naturtypen 9050, 91E0, näringsrik granskog och svämlövskog. Området är även en utpekade nyckelbiotop av Skogsstyrelsen då det är en överväldningsskog som bland annat hyser en värdefull kryptogam flora. Lerbäcksen mynnar ut i Svartån. Lerbäckens vattenflöde och kvalitet kommer inte att påverkas nämnvärt av projektet om de dagvattenlösningar som dagvattenutredningen och infiltrationsbedömningen föreslår, se avsnittet om "Teknisk försörjning".

Strandskydd

Lerbäcksleden korsar fem mindre vattendrag (fyra inom planområdet) som alla omfattas av strandskydd. Samtliga vattendrag kommer att genomledas med hjälp av trummor. Vid trummornas inlopp och utlopp kommer erosionsskydd att anläggas. Erosionsskyddet kommer bestå av naturligt okrossat material. Uppbyggnad av botten och bottenfåra, i och utanför trumma, ska efterlikna naturens naturliga slingring. Naturliga viloplats för djurliv ska utformas med lokala partier med större stenar. Genomledning ska utformas så att vandringshinder inte uppstår. Dikesrensning av vattendragen kommer att ske uppström samt nedströms trummorna. Dikesrensningen kommer ske så att en tydlig bottenfåra skapas.

Detaljplanen innebär att strandskyddet upphävs inom hela planområdet.

Särskilda skäl för upphävande av strandskyddet

Om särskilda skäl föreligger kan strandskyddet upphävas i enlighet med 7 kap 18 c § Miljöbalken. De särskilda skäl som kommunen anser föreligger för ett upphävande av strandskyddet inom planområdet är följande: området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området (Miljöbalken 7 kap 18c § punkt 5), dvs. infrastrukturanläggning, tätortsutveckling och en naturlig utvidgning av Källhagens industriområde.

Kommunen anser att det är mycket viktigt att Lerbäcksleden mellan södra Källhagen/väg 68 och Krylbo möjliggörs. Den nuvarande trafiknätsstrukturen medför omfattande tung trafik i direkt anslutning till bostadsområden vilket innebär att trafiksäkerhetsproblem och bullerstörningar drabbar stora delar av Krylbo. Den nya vägen ska minska den tunga trafiken i Krylbo.

Denna detaljplan är en påbyggnad på detaljplanen för södra Källhagen (del av Avesta 4:36), S204, som vann laga kraft 2018-02-05 och möjliggör för verksamheter och drivmedelförsäljning. Det är väsentligt för Avestas fortsatta utveckling att möjliggöra etablering av verksamheter i sådant läge som dels ligger bra till ur vägtransportsynpunkt för gods, dels ligger i anslutning till tätorten på sådant sätt att anställda och eventuella kunder kan gå och cykla dit. Dessutom ligger kvartersmarken tillräckligt långt från bostadsområden för att inte störa eller blockera ytterligare bostadsbyggande. Det finns inga andra placeringar i eller runt centralorten där alla de förutsättningarna finns. Källhagens industriområde kan inte växa ytterligare norrut eftersom störningar från industrin och angörande tung trafik då skulle riskera att drabba befintliga bostäder. Österut, norr om väg 68 är området fullt utnyttjat fram till att bostäder och idrottsanläggningar tar vid. Österut om planområdet ägs marken av Outokumpu och utgör reservyta för en eventuell expansion eller omlokalisering av deras tillhörande verksamheter som nu finns på andra håll i Avesta, särskilt i Koppardalen (förhandlingar om markköp pågår mellan kommunen och Outokumpu AB). Då verksamheterna i Koppardalen medför påtagliga störningar för omgivningen och bromsar en önskvärd utveckling med bostadsbyggande i centrum och Koppardalen, och då järnverket med kringverksamheter är en mycket viktig verksamhet för Avesta, är det mycket viktigt att bibehålla deras utvecklingsmöjligheter. Även stora delar av deras mark omfattas av strandskydd.

Denna utveckling av Avesta och Krylbos infrastruktur och tätorter är både i ett kommunalt och i ett regionalt perspektiv ett viktigt allmänt intresse för att staden ska kunna fortsätta växa. Kommunen ser att intresset att ta planområdets väg- och kvartersmark i anspråk på det sätt som avses med planen väger tyngre än strandskyddsintresset (5 kap 7 a § Plan- och bygglagen). På plankartan finns en bestämmelse om upphävande av strandskyddet.

Tekniska utredningar

Som en del i planarbetet har utredningar om väg- och järnvägtrafikbuller genomförts. Läs mer om utredningen i avsnittet "Hälsa och säkerhet" på sidan 23.

AFRY har utfört en geoteknisk undersökning för området, ser mer under förutsättningar och förändringar, sidan 10. Sedvanlig geoteknisk bedömning för att avgöra utformning av grundläggning ska utföras för varje enskild byggnation inom området.

Enheten för Teknisk service har utfört en vägstudie beträffande placering och utformning av ny väg och gång- och cykelväg i och till området. Den senare utredningen har legat till grund för detaljplanens utformning i dessa frågor.

FÖRENLIGT MED 3, 4 OCH 5 KAP. MB

Miljöbalkens 3:e kapitel anger grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden, det 4:e kapitlet anger särskilda bestämmelser för hushållning med mark och vatten för vissa områden i landet och det 5:e kapitlet anger reglerar miljö kvalitetsnormer och miljö kvalitetsförvaltning.

Planområdet ligger inom område för brukningsvärd jordbruksmark som enligt 3 kap 4 § miljöbalken endast får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och att annan mark inte kan tillgodose ändamålet. Kommunen anser att planen är av samhällsintresse för infrastruktur i samband med utvecklingen av Krylbo. Den nuvarande trafiknätsstrukturen medför omfattande tung trafik i direkt anslutning till bostadsområden vilket innebär att trafiksäkerhetsproblem och bullerstörningar drabbar stora delar av Krylbo. Den nya vägen kommer att minska den tunga trafiken och trafikbullret i Krylbo. Kommunen anser därför att det är mycket viktigt att Lerbäcksleden mellan södra Källhagen/väg 68 och Krylbo möjliggörs. Den jordbruksmark som kommer tas i anspråk i och med byggandet av Lerbäcksleden används idag som hästhage, terrängbana och äng.

En bedömning om den lämpligast lokalisering för den nya vägsträckningen har gjorts i förstudien till planläggningen. Lokaliseringsalternativen har vägts mot varandra med avseende på kostnader, markägarförhållanden, funktion, miljö, boendemiljö och samhällsekonomisk nytta och vägdragningen har där efter fastställts. Det föreslagna området bedöms av kommunen vara lämpligt för sitt ändamål och kommunen anser det motiverat att ta angiven jordbruksmark i anspråk. Detta för att tillgodose det väsentliga samhällsintresset att förbättra trafiksituationen och boendemiljön i centrala Krylbo.

I Avesta kommun finns idag ca 10 000 ha brukad jord varav ca 9 500 ha är åkermark. Den brukade jorden är ca 15 % av kommunens markyta, vilket kan jämföras med länsgenomsnittet på drygt 3 % (Översiktsplan Avesta, 2007). Detaljplanens förslag medför att jordbruksmark tas i anspråk på sådant sätt att den upphör att vara brukningsbar. Den brukningsvärda jord som tas i anspråk är cirka 1,6 ha vilket är ungefär 0,0002 % av den totala brukade jorden inom kommunen.

Kommunens bedömning är att detaljplanen inte påverkar dessa hushållningsbestämmelser, miljö kvalitetsnormer eller miljö kvalitetsförvaltning i någon större omfattning. Kommunen anser således att detaljplanens innehåll är förenligt med 3, 4 och 5 kap. Miljöbalken.

MILÖBEDÖMNING/MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Undersökning av behovet av miljöbedömning

Om en detaljplan, eller planändring, kan antas medföra betydande miljöpåverkan så ska kommunen, enligt 4 kap 34 § plan- och bygglagen och 6 kap 9–19 §§ miljöbalken, göra en miljöbedömning. För varje planprojekt är det därför nödvändigt att avgöra om miljöbedömning behövs, d.v.s. om planens, eller planändringens, genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Bedömning om sådant behov föreligger görs genom en så kallad undersökning enligt 6 kap 5–6 §§ miljöbalken.

Den undersökning som kommunen gjort leder till bedömningen att detaljplanen inte har någon betydande miljöpåverkan. Således föreligger inget behov av miljöbedömning enligt 6 kap 9-19 §§, miljöbalken. Slutsatsen av undersökningen baserar sig huvudsakligen på att de nya planbestämmelserna i sig inte är av sådant slag att de medger verksamheter som kan ha betydande miljöpåverkan, inte heller ianspråktagandet av aktuell mark medför någon betydande miljöpåverkan.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur

Topografi, mark och geotekniska förhållanden



Figur 3. SGU:s jordartskarta

I området finns barrskogsklädda höjdparter som tillsammans med dalsänkor formar bergslagsterängen. Planområdet är som högst i nordväst och ligger där på +117,23 och som lägst +82,7 RH 2000 i öst och planområdet sträcker sig över 3,6 km. SGU:s jordartskarta visar att marken inom området till största del består av sandig morän (ljusblå med vita prickar) men också glacial lera (gult), glacial silt (gult med vita streck) och urberg (rött). Marken i kvartersmarksområdet består av sandig morän och är byggbar.

AFRY har gjort en geoteknisk undersökning för den föreslagna vägdragningen, nedan följer en sammanfattning av den.

I dagsläget är det sonderat cirka c/c 100 – 150 meter. Det innebär att markens beskaffenhet mellan punkterna är mycket osäker. Det kan förekomma lokala avvikelser mellan de sonderingspunkter som utförts.

På den första delen av sträckan kan ytligt berg påträffas mellan sonderingspunkterna. Därmed bör fler undersökningar och provtagningar utföras på sträckan. Om berg påträffas inom vägöverbyggnadens konstruktion kan bergschakt i form av knackning eller sprängning erfordras. Vilket kan medföra ökade kostnader för sprängning.

Vägen kommer att passera över Lerbäcken, där tillkommande undersökningar kan erfordras beroende på vilken grundläggningsmetod som väljs för passagen. Detta kan medföra ökade kostnader för projektering av grundläggning samt för utförande av grundläggning.

Enligt SGU:s jordartskartor förekommer myrområden i anslutning till den föreslagna vägsträckningen. Det har inte påträffats någon torv i de utförda sonderingspunkterna, men det kan förekomma längs

sträckan. Om torv påträffas bör torvområdet avgränsas med ytterligare fältundersökningar. Vilket kan medföra kostnader för urgrävning.

Det lerområde som påträffats under den geotekniska undersökningen bör avgränsas i vägens sträckning. Ingen bedömning av sättningar har utförts i detta skede, därmed erfordras ytterligare undersökningar och provtagningar för att konstatera jordens sättningsbenägenhet. Detta kan medföra ökade kostnader pga. grundläggningsmetod.

I ett fåtal av de undersökta punkterna har korttidsobservationer av grundvattnets nivå kunnat göras. Dessa observationer är mycket osäkra, varför den verkliga grundvattennivån kan avvika ifrån dessa observationer. För att säkert undersöka grundvattnets nivå krävs installation av grundvattenrör längs sträckan. En ytlig grundvattenyta kan påverka vägutformningen.

För bygghandling bör det sonderas cirka c/c 40 – 50 meter. Det bör även utföras sonderingar i sektion på flertalet ställen längs sträckan för att kontrollera släntstabilitet och bärighet längs sträckan.

Vegetation

Området ligger inom den naturgeografiska regionen sydligt boreala kuperade områden. Barrskogarna i området är ofta triviala och präglas av skogsbruk. Enligt ekonomiska kartan 1963 och flygfoton från 1960 har området brukats som produktionsskog sedan åtminstone 1960 förutom jordbruksmarken vid Lerbäcken. Skogen är förhållandevis plan och med flera blöta till fuktiga sumpskogspartier eller friskare partier med inslag av lövskog med främst björk och asp. Delar av området är igenväxt med ung gran. Öppnare marker som finns i området är en kraftledningsgata i nordväst och en kultiverad betesmark som till stora delar är kvävepåverkad i östra delen av området. Lerbäcksleden korsar ett flertal diken och några vattendrag.

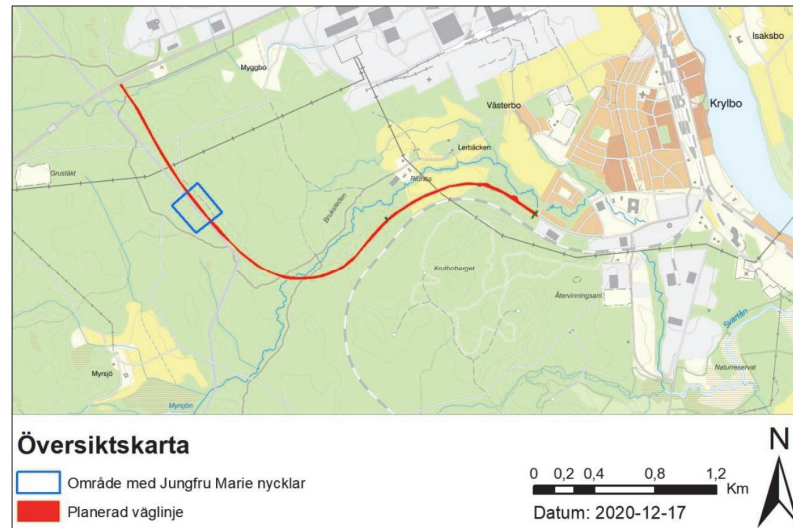
Hela området innefattas av värdetrakt för våtmark, Avesta värdetrakt, enligt länsstyrelsen Dalarna. Trakten är framtagen inom arbete med grön infrastruktur. I övrigt finns inga dokumenterade områden med naturintressen inom inventeringsområdet.

Jungfru Marie nycklar

Inom detaljplaneområdet växer orkidén Jungfru Marie nycklar (*Dactylorhiza maculata*) i ett öppet fuktigt område med dominans av vit-, hus- och björnmossa i fältskiktet. Jungfru Marie nycklar är en fridlyst orkidé enligt 8 § artskyddsförordningen och det är därför förbjudet att flytta den och/eller gräva upp den. Arten är klassad som livskraftig, LC i rödlistan 2010, 2015 samt 2020 (artdatabanken). Runt de fuktiga partierna är det framförallt produktionsskog med förekomst av många fällda träd och buskage. Efter genomförd artskyddsutredning (2020) har det framkommit att lokal bevarandestatus för Jungfru Marie nycklar kan påverkas av planerad verksamhet, se figur 4.

Som en kompensationsåtgärd för planerade vägåtgärder har Avesta kommun parallellt med planprocessen sökt dispens, som beviljades den 29 juni 2021, från artskyddsförordningen avseende flytt av Jungfru Marie nycklar inom vägplaneområdet till en närliggande lokal inom området vid Lerbäcken inom Avesta kommun för att kunna upprätthålla artens gynnsamma bevarandestatus, vilket är syftet med flytten. Genomförandet av flytten planeras till våren/försommaren 2022 fram till och med den 15 juni eller om detta inte är möjligt i september 2022 efter blomningen.

En bedömning om den lämpligast lokalisering för den nya vägsträckningen har gjorts i förstudien till planläggningen. Lokaliseringsalternativen har vägts mot varandra med avseende på kostnader, funktion, miljö, boendemiljö och samhällsekonomisk nytta och vägdragningen har därefter fastställts. Om de exemplar som påverkas av vägplanen flyttas utanför planområdet där god ekologisk funktion och kontinuitet redan finns, bedöms inte gynnsam bevarandestatus påverkas för de flyttade exemplaren.



Figur 4. Översiktskarta med planerad väglinje. Lokalen med Jungfru Marie nycklar är markerad med blå färg. Karta framtagen av AFRY.

Mattlummer

Mattlummer (*Lycopodium clavatum* L) är en lummerväxt som bildar långa, krypande revor med upp-rätta skott. Arten förekommer i hela landet, men är ovanligare i mellersta och södra Sverige (Virtuella floran). Arten är fridlyst enligt 9 § artskyddsförordningen. Detta innebär att det är förbjudet att gräva eller dra upp exemplar av växter med rötterna samt att det är förbjudet att plocka eller på annat sätt samla in exemplar av växter för försäljning eller andra kommersiella ändamål. Arten har bedömts som livskraftig (LC) i rödlistan 2010, 2015 samt 2020.

Mattlummer noterades vid inventeringstillfället 2020 på två lokaler om cirka 10 exemplar närliggande varandra i vägsträckningens nordligare del i nära anslutning till kraftledningen (figur 5). Lokalerna ligger i barrskogsmiljö med mossbeväxta stenpartier, utanför den planerade vägsträckningen. Då lokalerna av Mattlummer ligger utanför vägområdet och arten är bedömd som livskraftig (LC), har en stor utbredning regionalt i Dalarna samt finns lokalt i närområdet bedöms att planerad verksamhet går att utföra utan att det hotar arten varken nationellt, regionalt eller lokalt.

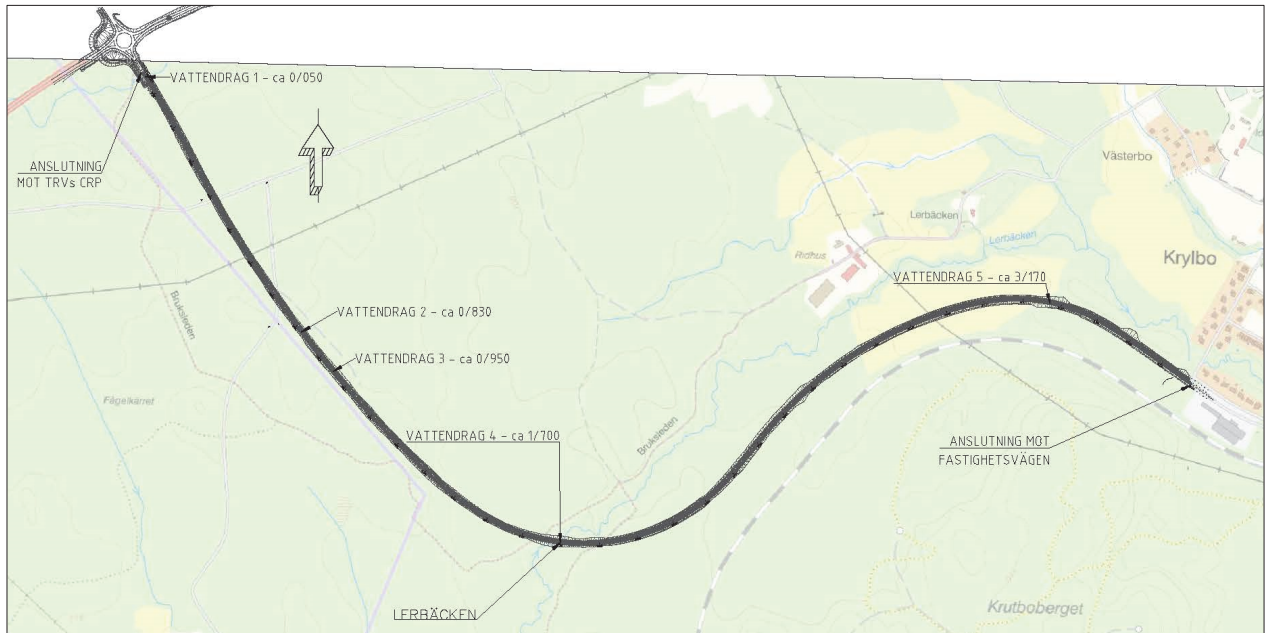


Figur 5. Lokal med Mattlummer utanför planerad väglinje. Varje stjärna innehåller flera individer av arten.

Mattlumner riskerar inte att försvinna från området lokalt om man vidtar försiktighet vid den fortsatta projekteringen samt vid etableringen under byggtiden. **Följande skyddsåtgärder rekommenderas:** Tydligt markera var i området individerna finns och inte ta detta område i anspråk för massupplag eller som arbetsområde. Arbetsområdet bör om möjligt avsmalnas där Mattlumner växer.

Vattendrag

Det finns fyra vattendrag inom planområdet; namnlös bäck 2 (0/830), 3 (0/950) och 4 (3/170) samt Lerbäcken(1/700). Vattendrag 1 ligger utanför planområdet.



Figur 6. Kartan visar var de olika vattendragen ligger. Bild framtagen av AFRY.

Okänd bäck 2 (0/830) och 3 (0/950) är två små skogsbäckar som rinner i kanten av ett område bestående av fuktig grandominerad barrskog med inslag av tall och björk. Inslag av grövre träd och äldre granar men delar är igenväxta med gransly. Sumpskogsliknande partier finns med sockelbildning. Enstaka grova högstubbar med insektsnag och några enstaka grova lågor. Fältskikt med blåbär, skogstry, klotpyrola och husmossa med inslag av fuktiga partier med vitmossor och fräken. I närheten av bäckarna finns en gammal körväg där det växer mycket av orkidén Jungfru Marie nycklar.

Okänd bäck 4 (3/170) är till viss del en meandrande bäckravin och leder till Lerbäcken (Svartån). Sannolikt påverkad av tidigare dikning. Trädskiktet består av gran, björk, asp med inslag av rönn, lönn, hägg, sälg och ask. I buskskiktet växer skogstry. I fältskiktet finns bland annat brännässla, vitsippor, träjon, plister, skogsfräken och vårfryle och olika mossor. Förekomst av död ved både liggande och stående samt enstaka grova granar med socklar. Lövvädd med fnösktickor och spår av hackspettar. Medelålders träd dominerar. Till viss del olikåldrig gran. Större värden i norra delen och naturvärdena fortsätter (och är högre) strax norr om inventeringsområdet.

Lerbäcken (1/700) är en meandrande skogsbäck, 0,5 till 2 m bred med klart vatten, grusbotten med inslag av stenar med näckmossa. Vattendraget leder till Lerbäcken (Svartån). Lugnflytande sträcka. Bäckens omges till delar av en halvöppen våtmark med björk, klibbal, gråal och enstaka granar, till största delen unga träd. Enstaka liggande lågor och kläna högstubbar med tickor, av främst björk. Enstaka träd med hackspettsspår. I objektet dominerar säv och skogsfräken med inslag av arter som svärdsllilja, igelknopp, skogssäv, kärrtistel, lungmossa, mynta, nate, svalting och veketåg samt viol, ängsvädd och ormbunkar.

Raviner

Vattendraget Lerbäcken (Svartån), avrinner från skogsmark via Myrsjön och rinner därefter samman med Kvarnbäcken och vidare ut i Dalälven. Huvudfåran för ån ligger utanför planområdet och kommer inte beröras direkt av den planerade Lerbäcksleden. Den planerade Lerbäcksleden kommer att beröra två biflöden till Lerbäcken. Lerbäckens huvudfåra tangerar men ligger utanför detaljplaneområdet. En naturvärdesinventering avseende biologisk mångfald enligt Svensk Standard (SIS 199000:2014) har genomförts i området. Inventeringsområdet utgörs av en 60 meter bred korridor i den planerade vägens sträckning.

De två berörda biflödena har i naturvärdesinventeringen identifierats som två naturvärdesobjekt, det vill säga naturområden med betydelse för den biologiska mångfalden. Biflödet som rinner genom detaljplanens centrala delar omnämns som naturvärdesobjekt nummer 9 i inventeringsrapporten. Det andra biflödet, som korsar detaljplanen i dess östliga delar benämns som naturvärdesobjekt nummer 12.

Objekt nummer 9 utgörs av en meanderande skogsbäck med en bredd som varierar mellan 0,5 och 2 meter. Vattnet är klart och botten består av grus och sten. Bäckens omges av ett våtmarksområde med inslag av död ved och spår av hackspett. Området bedöms ha påtagliga naturvärden då det utgörs av ett variationsrikt naturområde med förhöjda artvärden i förhållande till omkringliggande landskap. Strukturer och processer så som död ved, sten, meandering och vattenfluktuationer ger en variation inom biotopen. Då någon undersökning av limnologiska arter inte gjorts har naturvärdet bedömts som preliminärt.

Objekt nummer 12 beskrivs som delvis meanderande bäck i ravin som leder till Lerbäcken (Svartån) och som är omgiven av blandskog med inslag av rönn, lönn, hägg, sälg och ask. Området bedöms vara påverkat av dikning. Både stående och liggande död ved i olika dimensioner förekommer och området bär spår av hackspett. Äldre granar har socklar. Till viss del olikåldrig gran. Högre naturvärden finns norr om inventeringsområdet (ej inom planområdet). Inslag av löv och ädellöv samt död ved delvis i vatten och variation inom biotopen anges som grund för bedömningen att området är av påtagligt naturvärde. Bedömningen är liksom för område 9 preliminär då ingen undersökning av limniska arter gjorts. Inom objekt nummer 12 har naturvårdsarterna trädet ask och spillkråka påträffats. Inga naturvårdsarter kopplat till skogliga naturvärden har säkert kunnat artbestämmas.

Lerbäcksleden kommer att korsa de två biflödena. För att inte påverka flödet i vattendraget och orsaka vandringshinder kommer biflödena förläggas i trumma under vägen. Omledning av vattendrag är inte aktuellt.

Förläggning av trumma är vattenverksamhet och en anmälan om vattenverksamhet kommer att lämnas in till Länsstyrelsen. I anmälan kommer den exakta dimensioneringen av de planerade trummorna och försiktighetsåtgärder att anges. Förslag till försiktighetsåtgärder är exempelvis grumlingsförebyggande åtgärder och dimensionering av trummor så att dämning förhindras och vandringshinder inte uppstår.

Vandringshinder och barriäreffekter

Lerbäcksleden skapar en barriär i landskapet för bland annat djur och människor. Vid de 6 korsande vattendragen kommer trummor anläggas för genomledning av vattendrag. Trummorna i projektet ska anläggas så att dessa inte utgör vandringshinder för vattenlevande organismer. Vid passagen över Svartån bör en torrtrumma anläggas för passage av småvilt, se figur 7 för exempel.



Figur 7. Exempel på torrtrumma som föreslås anläggas för passage av småvilt.

Bebyggelseområden

Bostäder

Ingen bebyggelse finns inom planområdet. Vid Lerbäcksledens början vid Fabriksgatan i Krylbo finns ett villaområde med hus i 1-2 våningar. I och med Lerbäcksleden kommer Fabriksgatan att trafikeras av fler fordon. Detta kommer att påverka ljudmiljön negativt för de boende, den bullerutredning som gjorts visar att man håller sig inom riktvärdena för buller. Även utsikten kommer att förändras då en del skog behöver tas ner för att ge plats åt vägen. För att minska de negativa effekterna av vägen kan man bland annat plantera buskar och träd som avgränsar vägen från villabebyggelsen. Redan idag finns en låg vall med träd och buskar som avskärmar Fabriksgatan från villaområdet, denna kan förlängas och göras högre för att skapa en bättre miljö. För mer information om trafikbuller se rubriken "Trafikbuller" på sidan 23.

Arbetsplatser, övrig bebyggelse

Planområdet inrymmer inga arbetsplatser idag. Däremot skapas det möjlighet för etableringar och nya arbetsplatser i området med den aktuella detaljplanen. Den nu föreslagna detaljplanen medger "verksamheter" och drivmedelsförsäljning som tillåts ha en högsta byggnadshöjd 15 meter, vilket bedöms vara lämpligt i förhållande till landskapet. I bestämmelsen "verksamheter" ingår bland annat handel med skrymmande varor och andra verksamheter av likartad karaktär med begränsad omgivningspåverkan och generellt är ytkrävande men har en låg personaltäthet. Exempel på sådana verksamheter är fordonsservice, lager, lokaler för el- och byggföretag, tillverkning med tillhörande försäljning, partihandel och handel med skrymmande varor.

Kommersiell och offentlig service

Kommersiell och offentlig service finns i Avesta och Krylbo centrum. Avesta lasarett ligger ca 3 km nordost om planområdet.

Tillgänglighet

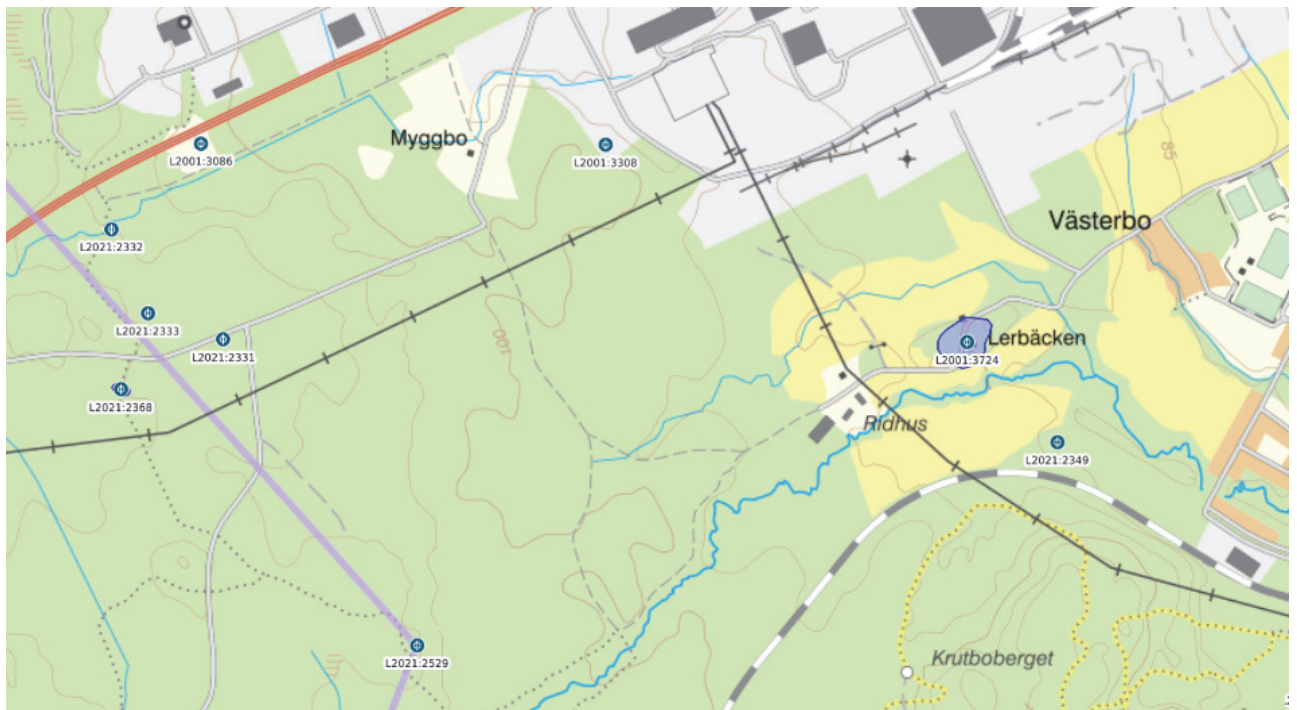
Vid nybyggande inom planområdet ska såväl mark som byggnader utformas så att de är tillgängliga och användbara för alla samhällsgrupper, till exempel personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga, i enlighet med 2 kap 3§ punkt 2 PBL.

Fornlämningar

Fornlämningar och fornfynd skyddas enligt Kulturmiljölagen (1988:950). Dalarnas museum har genomfört en arkeologisk utredning för Lerbäcksleden. Utredningsområdet är ca 3,7 km lång och 30 meter brett utredningen har också undersökt ytterligare områden för tillfälligt nyttjande under byggtiden. Delar av området berör Norbergs kommun i Västmanlands län. Inga kända lämningar fanns registrerade inom området. Sammanlagt påträffades sex nya lämningar, tre utanför utredningsområdet och tre innanför.

Ett område med skogsbrukslämningar (Objekt 5/L2021:2368) ligger ca 80 meter väster om utredningsområdet (i Norbergs kommun) och kommer inte beröras av exploateringen. En kolningsanläggning (Objekt 4/L2021:2333), och ett gränsmärke (objekt 6/L2021:2529) ligger mellan 10–20 meter utanför utredningsområdet kan komma att beröras av vägen. Objekt 6/L2021:2529 markerar länsgränsen mellan Dalarna och Västmanland och ligger i en fortfarande aktiv gräns. Röset är utritat på flera kartor, bland annat en rågångskarta från 1762 (LMS T42-3:2) och benämns som "Hjulstocksbränderöret" och har därför registrerats som övrig kulturhistorisk lämning. Utöver de ovan nämnda lämningar påträffades också ytterligare område med skogsbrukslämningar (objekt 1/L2021:2349) bestående av liggmila och en kojgrund, ett gränsmärke (objekt 2/L2021:2331) samt en resmila (objekt 3/L2021:2332).

Länsstyrelsen bedömer att inga ytterligare arkeologiska åtgärder krävs. Om en fornlämning påträffas under grävning eller annat arbete, ska arbetet omedelbart avbrytas till den del fornlämningen berörs. Den som leder arbetet ska omedelbart anmäla förhållandet hos länsstyrelsen.



Figur 8. Kartan visar fornlämningar i området.

Byggnadskultur och gestaltning

Planområdet är obebyggt och finns inte upptaget i några inventeringar och har i övrigt inga utpekade byggnadskulturella värden. Med tanke på områdets läge invid en av Avestas infarter är det viktigt att bebyggelsens och tomternas utformning bidrar till ett välkomnande och attraktivt intryck av orten.

Vägutformning

Utformningen och sträckningen av Lerbäcksleden är baserad på en förprojektering där trafiksäkerhet och lämplig väggeometri har varit styrande. Den nya vägen har utformats med god anslutning till befintlig väg både i norr, väg 68 och i söder, Fabrikskatan. Målsättningen är att vägen skall anslutas till landskapets topografi på ett så följsamt sätt som möjligt.

Gång- och cykeltrafiken kommer att separeras från vägen och istället ledas via ett separat gång- och cykelstråk som sträcker sig parallellt med vägsträckningen. Lerbäcksleden kommer korsa ett antal befintliga grusvägar. Dessa korsningspunkter kommer att utgå för bilar. Dock kommer grusvägarna att ansluta i nivå till gång- och cykelvägen för att öka tillgängligheten. Inga övergångsställen eller liknande kommer att finnas och som fotgängare eller cyklist får man alltså korsa vägen på egen risk. Eftersom marken omkring Lerbäcksleden inte är detaljplanlagd och detaljplanen i sig själv inte utgör något hinder går det att anlägga en undergång/tunnel under vägen.

I skogspartierna bör utglesning ske närmast vägen för att säkerställa goda siktförhållanden och för att få in tillräcklig mängd ljus. Vegetationen ska kännas naturlig på platsen och fältskikt bör bestå av blandad brynvegetation för att förstärka den naturliga karaktären. Där landskapet blir öppnare föreslås alléer av mellanstora träd för att bryta upp vinden.

Ekologiskt byggande

Möjligheten till byggande med ekologiska hänsyn bör beaktas till exempel ifråga om materialval, energiförsörjning, ventilation, sophantering/kompostering.

Friytor

Området innehåller en varierad skogsmiljö med vissa kvaliteter för det rörliga friluftslivet. Rekreation och friluftsliv som bedrivs i området bedöms bland annat vara jakt, bär- och svampplockning, orientering, vandring, cykling, promenad med hund och ridning. Avesta ridskola och Dalaportens OL (orienteringsklubb) ligger cirka 200 m norr om planområdet men använder planområdet för sin verksamhet vid bland annat uteritt och orientering. Avesta ridklubb har sommarhagar och en terrängbana som kommer att korsas av Lerbäcksleden. Älg- och björnjakt förekommer i området. Lerbäcken mynnar i Svartån som ingår i Bäsingens Fiskevårdsområdesförening (FVOF).

Bruksleden som omfattar 25 mil vandringsled och går från Västerås i söder till Avesta norr men korsar inte vägdragningen utan går norr om väg 68 från Lillsjö till Tråbacken. Elever från Karlfeldts gymnasium har under höstterminen 2021 rustat den gamla sträckningen av bruksleden mellan Lerbäcken i Krylbo och Myrsjön. Tanken med sträckan på leden är att den ska fortsätta från Tråbacken via Holmen/Gamla byn vidare ner till Krylbo via älvpromenad i Avesta. Detta för att få ett bättre avslut med buss och tåg-förbindelser för långvandrare och turister. Lerbäcksleden kommer att korsa upprustningen av den gamla streckningen av bruksleden.

Det rörliga friluftslivet blir påverkat negativt av anläggandet av vägen, men positivt av gång- och cykelvägen. Lerbäcksleden kommer skapa en barriär i landskapet, som gör det svårare för djur och människor att korsa. Däremot blir det lättare för oskyddade trafikanter att ta sig till området via den planerade gång- och cykelvägen. De befintliga grusvägarna som Lerbäcksleden kommer att korsa kommer att ansluta i nivå till gång- och cykelvägen för att öka tillgängligheten. Inga övergångsställen eller liknande kommer att finnas och som gångare eller cyklist får man alltså korsa vägen på egen risk. Eftersom marken kring Lerbäcksleden inte är detaljplanlagd och detaljplanen i sig själv inte utgör något hinder går det att anlägga en undergång/tunnel under vägen.

Gator och trafik

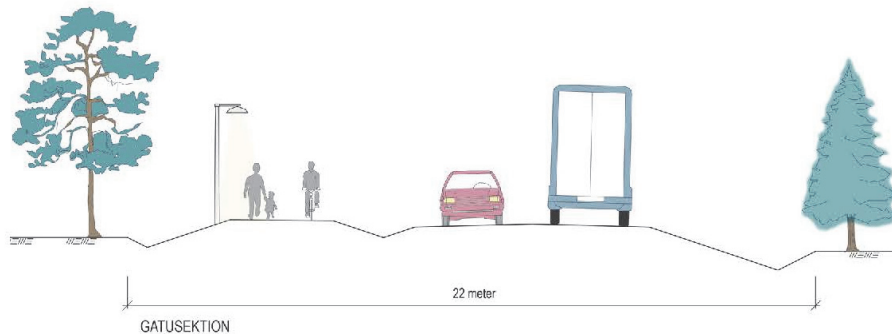
Gatunät, utfart och parkering

En cirkulationsplats, som nu är färdigbyggd (2021) säkerställer tillgängligheten från väg 68 samt mellan norra och södra Källhagen. Lerbäcksleden ger möjlighet till ytterligare expansion av verksamhetsområdet in i Norbergs kommun. Hastighetsbegränsningen på Lerbäcksleden kommer vara 60 km/h. På anslutande vägar är hastigheten 100 km/h på väg 68 och på 40 km/h på Fabriksgatan. Lerbäcksleden inrymmer 3 m gång- och cykelväg med 3 m skiljeremsa samt mark för stödremor.

För att hålla nere antalet in- och utfarter från kvartersmarken till Lerbäcksleden och för att undvika köbildning på Lerbäcksleden har utfartsförbud införts på vardera sida om Lerbäcksleden på kvartersmarken. Möjlighet till infart till kvartersmarken finns längst i söder och längst i norr. För att säkerställa att det finns gemensamma in- och utfarter från kvartersmarken till Lerbäcksleden har två markreservat för gemensamhetsanläggning (g₁) införts på plankartan. Gemensamhetsanläggningarna är 8 m breda och ligger på varsin sida av Lerbäcksleden. Med markreservat för gemensamhetsanläggning (g₁) säkerhetsställs att in- och utfarter till alla delar av de blivande verksamhetsområdena från/till Lerbäcksleden. En gemensamhetsanläggning inrättas av lantmäterimyndigheten genom en anläggningsförrättning.

Befintliga grusvägar som i framtiden kommer att korsa Lerbäcksleden kommer att utgå och det kommer inte att gå att köra över eller ut på Lerbäcksleden. Vändplaner kommer att anläggas på båda sidor av Lerbäcksleden för att det ska vara enkelt att vända om på skogsvägarna.

Parkering, lastning och lossning förutsätts ske inom respektive fastighet. Tillkommande parkeringsbehov kan, och ska, tillgodoses inom planområdet.



Figur 9. Längs med hela sträckan följer en gång- och cykelväg parallellt med körbanan, som ska binda ihop befintliga gång- och cykelstråk. Bild från informationsblad, framtagen av AFRY.

Kollektivtrafik

Inga bussförbindelser finns idag i närheten av planområdet.

Gång- och cykeltrafik

En gång- och cykelväg planeras att ligga parallellt med vägen. Den planerade vägen är ca 3,6 km lång och sträcker sig mellan väg 68 och Fabriksgatan. Gång- och cykelvägen planeras anslutas till befintliga gc-vägar som leder till Avesta och Krylbo centrum.

För gående, ridande och cyklister kommer grusvägarna att ansluta upp till gång- och cykelvägen som kommer att gå längsmed Lerbäcksleden. Inga övergångsställen, broar eller tunnlar kommer att anläggas där skogsvägarna korsar Lerbäcksleden. Om det i framtiden visar sig att det finns ett behov av en gång- och cykeltunnel kommer det att utredas i ett separat projekt.

Teknisk försörjning

Planområdet avses anslutas med dricksvatten- och spillvattenledningar från norr förbi den nya cirkulationsplatsen och anslutas till befintliga ledningar vid Målargatan. Närmaste nätstation finns i Grabbogatan förlängning nordväst om planområdet. Ett E-område för transformatorstation har lämnats i plankartan för att kunna tillgodose de planerade verksamheternas elbehov inom området.

Avesta kommun är även ansvarig för vatten- och avloppsnätet fram till respektive fastigheters förbindelsepunkt. Planområdet ligger utanför verksamhetsområde för vatten, avlopp och dagvatten. Efter detaljplanen vunnit laga kraft är det tänkt att kvartermarken i planområdet införlivas i verksamhetsområdet för vatten och spillvatten. En anslutningsavgift kan komma att tas ut vid anslutning till kommunens VA-nät.

Planområdet förväntas generera ett begränsat antal personekvivalenter, uppskattningsvis mellan 10-50 pe och reningsverkets kapacitet är 30 000 pe. Reningsverkets nuvarande GVB (genomsnittlig veckobelastning) är 27 000 och verkliga belastningen för 2020 var 19 177 pe. Den tillståndsgivna och kommande belastningen på reningsverket med anledning av genomförandet av denna detaljplan bedöms som ytterst begränsad.

Eventuell flytt av ledningar bekostas av exploitör och utförs, efter dialog, på det sätt som ledningsinnehavaren önskar.

Dagvatten

Vid byggnation av nya områden ska dagvatten från parkeringsytor med plats för 20 bilar eller fler renas, till exempel med hjälp av oljeavskiljare eller motsvarande innan utsläpp till recipient eller dagvattennät. Detta kommer att kontrolleras vid bygglov för parkeringar.

Inom planområdet finns inget befintligt ledningsnät. Närmaste del av kommunens ledningsnät för dagvatten finns i Grabbogatan norr om planområdet. Ledningen är belägen betydligt högre än planområdet och dess kapacitet är fullt utnyttjad, inräknat de intilliggande industritomterna som ännu är obebyggda. Därför kan dagvattnet från planområdet efter exploateringen inte ledas dit. Den planerade exploateringen innebär att ytor hårdgörs vilket påverkar flödesbilden- och föroreningsbilden. Dagvattenfrågan har utretts för att bedöma hur förändringarna påverkar området och mottagande recipient.

AFRY har på uppdrag av Avesta kommun tagit fram en dagvattenutredning för kvartersmarken. Sammanfattningsvis har utredningen kommit fram till att dagvattnet kan lösas med öppna dagvattenlösningar genom lokalt omhändertagande, fördröjning nära källan, trög avledning och samlad fördröjning med rening. Lokalt omhändertagande i form av utkastare mot diken samt gröna tak, vilket även bidrar till rening. Fördröjning nära källan i form av dikessystem på fastighet, vilka kopplas ihop med gräsbeklädda diken som går runt hela området. Trög avledning i form av gräsbeklädda breda diken som även bidrar till rening och kan magasinera vatten vid händelse av skyfall. Samlad fördröjning i form av ett fördröjningsmagasin för hela området. Fördröjningsmagasinet är delvis makadamfyllt och delvis vattenfyllt, vilket är den primära reningen.



Figur 10. Skiss med föreslagen dagvattenlösning.

Ett avskärande dike bör anläggas längs den västra kanten av kvartersmarken och vidare till tänkt trumma för vägen, se Figur 10. Detta för att undvika att vatten från omgivande mark leds in på kvartersmarken och sedan hamnar i makadammagasinet. Makadammagasinet är inte dimensionerat för tillkommande flöden från omgivande mark, bara flöden från inom kvartersmarken. Placeringen av vägtrumman är markerad med lila. Eftersom vägprojektet Lerbäcksleden planerar att upphandla entreprenör i totalentreprenad är inte vägtrummans läge fastslagen. Vägtrummans placering är utifrån tolkad topografi och utifrån hur befintligt vatten rinner.

Tillsammans transporterar, fördröjer och renar dessa lösningar dagvatten från området. Utgående flöde efter planerad bebyggelse ökar inte jämfört med utgående flöde före exploatering. Föroreningarna ökar

till viss del från före till efter exploatering då det inte är ekonomiskt försvarbart med så stringent re-
ningsgrad inom området, varpå kompensationsåtgärd kan vara ett alternativ.

Nedan presenteras en kort sammanfattning samt slutsatser och rekommendationer för föreslagen dag-
vattenhantering inom planområdet i punktform. Texten har förtydligats något vad gäller recipienter.

- För AO1 ökar flödet från 78 l/s till 788 l/s för ett 10-årsregn, vilket är dimensionerande.
- Fördröjningskravet är att flödet från utredningsområdet vid bebyggelse med klimatkompense-
rat 10-årsregn inte ska överskriva dagens flöde.
- Med föreslagen dagvattenlösning är det möjligt att tillgodose fördröjningsbehovet för avrin-
ningsområde AO1 (ca 800 m³).
- Recipient för den västra delen av utredningsområdet, som består av industrimark med väg, är
befintlig bäck norr om utredningsområdet. För övriga delar av den nya vägen finns ett flertal
små vattendrag som tillsammans leder dagvatten vidare mot antingen ovan nämnda bäck eller
Lerbäcken i den östra halvan. Båda dessa bäckar ansluter sedan till Dalälven via Svartån.
- Föroreningsberäkningar är utförda i utredningen. Alla föroreningar ökar efter exploatering och
det är inte möjligt att med rimliga medel rena till samma nivå som före exploatering. Med re-
ning i gröna tak, gräsdiken och makadammagasin kan halterna och mängderna reduceras till
vad som anses vara acceptabelt. Det är inte ekonomiskt försvarbart att anlägga ytterligare re-
ningsanläggning. Kravställs mer rening föreslås kompensationsåtgärder där reningen ger bättre
effekt.
- Det primära förslaget för fördröjning och rening av dagvattnet är gröna tak med utkastare, di-
kessystem med breda gräsbeklädda diken och magasin för fördröjning och rening.
- Adekvat drift och underhåll är viktigt för att behålla effektivitet, kapacitet och driftsäkerhet i
föreslagna lösningar. Gröna tak behöver skötas. Diken bör rensas regelbundet och kontrolleras
för erosion efter skyfall. Makadam i magasin behöver bytas ut med jämna mellanrum. In- och
utlopp behöver kontrolleras och vid behov rensas. Detta för att nämna några drift- och under-
hållsaspekter som behöver hanteras i förvaltningskedet.

Dagvatten bör om möjligt omhändertas lokalt. På plankartan finns bestämmelsen: *"Dagvatten ska re-
nas och i möjlig mån fördröjas och infiltreras inom den egna fastigheten"*. Varje fastighetsägare och väg-
hållare ansvarar för rening av sitt dagvatten. Det förutsätter också att de ansvarar för att fördröja, och i
möjligaste mån infiltrera dagvattnet inom den egna tomten eller vägområdet. Om inga sådana åtgärder
vidtogs skulle avrinningen från planområdet öka kraftigt jämfört med nuvarande skogsmark, i synnerhet
vid kraftigt regn. Det skulle innebära ökad risk för översvämning på fastigheterna nedströms, kapaci-
tetsproblem i kulverten förbi stålverket och att befintliga föroreningar i bottensediment längre ned-
ströms sprids vidare. Kravet på infiltration och fördröjning handlar inte enbart om att utjämna vatten-
volymen utan också att förhindra spridning av föroreningar från verksamheter inom planområdet, sär-
skilt genom att fånga upp den första mängden dagvatten vid varje regn eftersom den innehåller mer-
parten av föroreningarna.

Ett markreservat för en gemensamhetsanläggning, g₂, för dagvattenhantering har införts på plankartan.
Detta för att säkerhetsställa att det finns ytor för att ta hand om dagvattnet på inom kvartersmarken.
Gemensamhetsanläggningen för dagvatten sträcker sig runt kvartersmarkerna och är tänkt att kunna
användas som till exempel diken. I det nordöstra hörnet av kvartersmarken har en yta på 60 x 60 meter
avsatts för att en dagvattendam ska kunna anläggas och nyttjas av fastighetsägarna till kvartersmarken.
För att kunna nå dagvattendammen och ha ett dike har en yta på 8,8 meter avsatts (där 6 meter är
tänkt till vägen).

Villkor om att en dagvattenlösning måste finnas innan startbesked kan ges inom kvartersmarken för-
verksamheter, Z, och drivmedelsförsäljning, G, har lagts till på plankartan.

Infiltrationskapacitet

AFRY har undersökt hur infiltrationskapaciteten för vägsträckan på uppdrag av Avesta kommun, för en mer utförlig beskrivning se bilagan: PM Bedömning infiltrationsmöjlighet Lerbäcksleden. Grundvattennivån behöver vara djupt i kombination med att jordens hydrauliska permeabilitet är högt för att infiltration ska ske effektivt och perkulationsmagasin vara lämplig anläggning. För de platserna med lägre grundvatten samt mer dränerande jord kan exempelvis fördröjningsmagasin med infiltrationsmöjlighet vara ett alternativ. För de platserna med högre grundvatten och/eller tätare jord är infiltration olämplig.

Bedömning av jordens hydrauliska permeabilitet är att jorden inte är lämplig för infiltration förutom på de platserna där spannet på mätvärdet innebär att jorden troligen är olämplig, men tester kan visa att det är lämpligt. Att ta om hand om dagvattnet på andra sätt än infiltration går men dessa lösningar kan vara lite mer kostsamma och även kräva ett visst underhåll. Detta behöver utredas närmare vid projekteringen av vägen.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

AFRY har tagit fram en bilaga för hur miljö kvalitetsnormerna för vattendrag påverkas av Lerbäcksleden. Nedan kommer en sammanfattning, för en mer utförlig beskrivning se bilagan: PM Miljö kvalitetsnormer för vatten vid Lerbäcksleden.

Sammantaget bedöms infiltrationen i området vara begränsad vilket medför att en dagvattenutredning med förslag på eventuella lämpliga infiltrations- och reningsåtgärder behöver genomföras för att projektet inte ska riskera att påverka miljö kvalitetsnormen (MKN) för Lerbäcken. I övrigt påverkas inte möjligheten att uppnå MKN god ekologisk status 2027 av byggnationen av den nya vägen och den marginella negativa påverkan som sker på bottenfauna samt djurliv bedöms inte försämra status på respektive kvalitetsfaktor.

MKN för kemisk status har i Lerbäcken undantag för perfluoroktansulfonsyra (PFOS), bromerad difenyleter (PBDE) samt kvicksilver (Hg) till 2027. Den avrinnande volymen vatten över året från Lerbäcksleden samt planområdet i norr bidrar med föroreningar som är större efter exploatering jämfört med före exploatering. Enligt beräkningar av föroreningsbelastningen är det främst benso(a)pyren som kommer öka i och med exploateringen. Benso(a)pyren utgör idag redan en risk för sänkt status i vattenförekomsten då påverkan från nuvarande industriområdet i avrinningsområdet också bedöms bidra (VISS, 2021). Det är inte ekonomiskt försvarbart att anlägga ytterligare reningsanläggning vid Lerbäcksleden och planområdet i norr, utan i så fall bör andra kompensationsåtgärder lokaliseras där reningen ger bättre effekt per avskild mängd. Vid försäkran om att de föreslagna åtgärderna införlivas, kommer påverkan av föroreningar från avrinning till bäcken att minskas. Bedömningen blir därmed att risk för sänkt status, på grund av Lerbäcksleden och planområdet, bör vara liten.

Avfall

Kommunalt avfall, vilket bland annat avser normalt hushållsavfall, hämtas genom kommunens försorg och källsortering av sådant avfall ska kunna ske vid fastigheten. Verksamhetsavfall ska källsorteras för att kunna återvinnas. För omhändertagande av avfall från verksamheter ansvarar respektive verksamhetsutövare. Hur detta får ske regleras av olika bestämmelser, främst miljöbalken. I framtiden ska källsortering av allt producerat avfall kunna ske på respektive fastighet.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats i området, vilket i denna plan utgörs av gatu- och naturmark. Med kommunalt huvudmannaskap följer bestämmelser i PBL om marklösen, upplåtelseskyldighet, gatukostnader med mera.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning

Med fastighetsbildning avses bland annat nybildning av fastigheter, ändring av fastigheters gränser och bildande av gemensamhetsanläggningar, servitut och ledningsrätter. Fastighetsbildningsåtgärder prövas i en lantmäteriförrättning som handläggs av Lantmäteriet. Kommunen planerar att köpa mark av Outokumpu för all kvartersmark och merparten av allmän plats Väg inom detaljplanen. Dessutom har kommunen för avsikt att köpa mark av RPS Partners AB som rör en liten del av allmän plats Väg i den östra delen av planområdet. Den mark som kommunen köper överförs lämpligen till kommunens fastighet Krylbo 6:10 genom fastighetsreglering, men slutligt ställningstagande i detta görs av Lantmäteriet vid förrättning. Kommunen ansöker om och bekostar de förrättningar som erfordras.

Tomter för verksamheter kommer att styckas av från kvartersmarken allteftersom köpare finns och den nya vägen iordningställs. Avesta kommun initierar och bekostar då fastighetsförrättning i egenskap av markägare.

Kommunen har stöd av detaljplanen att lösa in den allmänna platsen utan överenskommelse med berörda fastighetsägare.

För att säkerställa att det finns gemensamma in- och utfart från kvartersmarken till Lerbäcksleden har två markreservat för gemensamhetsanläggning (g_1) införts på plankartan. Gemensamhetsanläggningen är 8 m bred och ligger på varsin sida av Lerbäcksleden. Ett utfartsförbud gör att in-/utfarterna från kvartersmarken till Lerbäcksleden kommer ligga i kanterna av kvartersmarken, detta för att undvika köbildning på Lerbäcksleden. Vid en lantmäteriförrättning ska gemensamhetsanläggning, g_1 , bildas. Avesta kommun ansöker om och bekostar lantmäteriförrättningen till denna. Allmänheten bedöms inte beröras av att gemensamhetsanläggning införs.

Ett markreservat för en gemensamhetsanläggning, g_2 , för dagvattenhantering har införts på plankartan. Detta för att säkerställa att det finns ytor för att ta hand om dagvattnet på inom kvartersmarken. Gemensamhetsanläggningen för dagvatten sträcker sig runt kvartersmarkerna och är tänkt att kunna användas som till exempel diken. I det nordöstra hörnet av kvartersmarken har en yta på 60 x 60 meter avsatts för att en dagvattendam ska kunna anläggas och nyttjas av fastighetsägarna till kvartersmarken. För att kunna nå dagvattendammen och ha ett dike har en yta på 8,8 meter avsatts (där 6 meter är tänkt till vägen).

Servitut och andra rättigheter

Befintliga ledningar inom, och intill, planområdet bör vara säkerställda genom ledningsrätt eller servitut. Ansvaret att lösa detta åligger respektive ledningsinnehavare.

De kraftledningar/elledningar som finns inom och intill planområdet är säkerställda genom olika former av koncession. Vid eventuell ombyggnad av linjekoncessionspliktig ledning kan ny koncession behövas, vilket är en stor och tidskrävande process. För kraftledningar gäller generellt att inga åtgärder får vidtas i närheten som innebär att drift- och underhållsarbeten vid dessa försvåras.

Där Lerbäcksleden korsar kraftledningarna i norr måste vägen byggas utan en markhöjning och största vikt och hänsyn till säkerhet måste tas när arbeten med vägen utförs. Till exempel måste maskiner som används under ledningen utrustas med elektronisk eller mekanisk höjdbegränsare om de kan nå över 4,5 meter över mark och i så fall kommer innanför säkerhetsområdet på fyra meter från faslinorna. Jordlinan som ligger där ledningsgatorna går måste också beaktas och skadas de måste Svenska Kraftnät omedelbart kontaktas så vår entreprenör får laga den. Mer information om arbete invid ledningar på Svenska kraftnäts hemsida: [Elsäkerhet | Svenska kraftnät \(svk.se\)](#). Om det inte går att bygga vägen utan markhöjning kan ett alternativ vara att höja upp kraftledningarna genom att byta stolpar, detta sker då efter dialog med Svenska kraftnät.

Innan arbete med att anlägga Lerbäcksleden påbörjas behöver kontakt tas med Svenska kraftnäts samordningsansvarig för en genomgång av säkerheten på plats under anläggandet av vägen. Allt detta gäller också vid arbete vid båda ledningskorsningarna.

Hälsa och säkerhet

Markradon

Markens sammansättning innebär låg till normalhög risk för radon.

Verksamheter enligt planen

Planen medger inga verksamheter som kan medföra någon ändring av riskbilden för planområdet eller dess omgivning. Räddningstjänstens insatstid för att nå planområdet är i normalfallet mindre än 10 minuter.

Förorenad mark

Inga potentiellt förorenade områden bedöms beröras av projektet. Om förorening påträffas är exploatören skyldig att genast underrätta tillsynsmyndigheten.

Trafikbuller

Konsulten Efterklang: part of AFRY har fått i uppdrag att beräkna konsekvensen med avseende på buller av Lerbäcksleden. Nollalternativet är beräknat med dagens vägnät och spår med trafikprognos för år 2040. Utredningsalternativet är beräknat med utbyggd Lerbäcksleden och med trafikprognos för 2040 för spårtrafik. Se tillhörande bullerutredning för en mer utförlig beskrivning.

Beräkningarna visar att ljudnivå vid fasad från vägtrafik ökar marginellt efter att Lerbäcksleden färdigställts. Då riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad inte överskrids på grund av buller från vägtrafik i utredningsalternativet bedöms det att åtgärder inte behövs. I och med Trafikverkets planerade utbyggnad till dubbelspår kan spårtrafiken antas öka och därmed också buller från spårtrafik. I och med det så kommer eventuella åtgärder utredas inom det projektet.

Ljudmiljön vid Fabriksgatan kommer att påverkas negativt i och med byggnationen av Lerbäcksleden. Därför sträcker sig allmän plats gata fram till den befintliga vallen på Fabriksgatan. Detta för att i framtiden kunna förlänga vallen så att Egnahemsvägen stängs av och på så sätt skapa en bättre ljudmiljö för de boende vid Fabriksgatan och Egnahemsvägen.

Transporter av farligt gods

Rekommenderad väg för farligt gods är väg 68 som Lerbäcksleden planeras anslutas till. Farligt gods kommer att transporteras längs Lerbäcksleden till och från industriområdet i anslutning till Fabriksgatan. Idag går dessa transporter längs Järnvägsgatan, centralt genom Krylbo. Dessa transporter tillsammans med den tunga trafiken vill kommunen leda om i och med byggnationen av Lerbäcksleden för att skapa en bättre boendemiljö centralt i Krylbo. Det blir ingen större förändring för boende på Fabriksgatan då dessa transporter redan finns där idag, men istället för att ta en omväg genom centrala Krylbo transporteras det direkt till Fabriksgatans industriområde.

Störningar

Eventuella verksamheter inom planområdet får inte vara störande för omgivningen.

Planområdet ligger inom vad som i gällande översiktsplan benämns Outokumpus intresseområde, motsvarande avgränsning av en tidigare fördjupning av översiktsplan (FÖP) som upphörde att gälla då nuvarande översiktsplan antogs. Det bedöms inte som att verksamheterna inom planområdet kommer att påverkas alltför mycket av störningar från Outokumpus verksamhet.

Övrigt

Kartunderlag

Detaljplanens grundkarta är upprättad i januari 2022 av Kart- och mätenheten vid Västmanland-Dalarna miljö- och byggförvaltning.

HÅLLBARHETSBEDÖMNING

Bakgrund

Avesta kommun har, genom beslutat hållbarhetsprogram, angett att alla beslut med betydande konsekvenser för framtida utveckling i samhället ska åtföljas av en hållbarhetsbedömning. Detta kan då bl.a. gälla beslut rörande större förändringar i den fysiska miljön, vilket ofta blir en följd av fysisk planering. Bedömningar ska utföras mot fyra olika målområden i en skala som går mellan +2 och -2, där +2 är en direkt positiv påverkan på ett mål medan -2 då är något som direkt motverkar ett mål.

Resultat

Den aktuella detaljplanen är av sådan omfattning att den bedöms kunna medföra betydande konsekvenser för framtida utveckling i samhället. Därför har en hållbarhetsbedömning utförts för detaljplanen. Resultatet av denna visar att målområdena *ekologiskt fotavtryck* och *biologisk mångfald* får påverkansgraden -1 medan målområdena *integrering av hållbarhet* och *social hållbarhet* får påverkansgraden 0. Detaljplanen är således neutral och till vis del negativ för kommunens hållbarhet utifrån dessa målområden för det aktuella planområdet. Detaljplanen är däremot övervägande positiv för utvecklingen av Avesta och Krylbo då industriområdena binds ihop och centrala Krylbo kan avlastas på tung trafik och en bättre boendemiljö skapas. Lerbäcksleden är därmed viktig för kommunens fortsatta utveckling mot ett hållbarare samhälle.

KONSEKVENSBESKRIVNING

Förutsättningar

Då planens läge och huvudsyfte redan är fastställt jämförs planförslaget endast med ett nollalternativ, d.v.s. ingen förändring mot dagens situation. I konsekvensmatriserna nedan redovisas de konsekvenser som bedömts vara relevanta samt om dessa anses positiva, mycket positiva, negativa eller mycket negativa.

Planförslaget

- Området detaljplanläggs som allmänplats, gata, och kvartersmark, verksamheter och drivmedelsförsäljning.
- Byggrätt för verksamheter och drivmedelsförsäljning tillskapas.
- Bättre boendemiljö och mindre buller längs med järnvägsgatan i Krylbo när Lerbäcksleden har anlagts och den tunga trafiken går där.
- Större trafikmängd längsmed Fabriksgatan.
- Jordbruksmark tas i anspråk.

Konsekvenser

Minskad belastningen av tung trafik och buller på Järnvägsgatan.	Mycket positivt
Lerbäcksleden skapar en barriäreffekt för djur och människor/friluftslivet.	Negativt
Tillgängligheten till planområdet och naturområdet ökar i och med anläggningen av ny gång- och cykelväg.	Positivt
Viss risk för ökad störning med ändrad markanvändning och eventuell nybyggnation.	Negativt
Större trafikmängd längsmed Fabriksgatan och risk för störning.	Negativt
Jordbruksmark tas i anspråk.	Negativt

Nollalternativet (planområdet utan förändringar)

- Marken fortsätter att vara oexploaterad.
- Fortsatt mycket tung trafik som orsakar buller och en dålig boendemiljö längsmed Järnvägsgatan i Krylbo.
- Området fortsätter att vara natur- och skogsmark. Området kan dock i framtiden komma att avverkas inom ramen för konventionell skogsskötsel.

Konsekvenser

Marken fortsätter att vara oexploaterad.	Neutralt
Fortsatt mycket tung trafik och buller på Järnvägsgatan i Krylbo.	Mycket negativt
Området fortsätter att vara natur- och skogsmark. Området kan dock i framtiden komma att avverkas inom ramen för konventionell skogsskötsel.	Positivt
Fortsatt en mindre mängd trafik längsmed Fabriksgatan.	Positivt
Natur- och jordbruksmarken bevaras.	Positivt

Konsekvenser för berörda fastigheter

Fastigheter inom planområdet

Fastigheter	Konsekvenser
Avesta 5:2	• Mark planläggs och styckas av som allmän plats väg och byggrätt för verksamheter och drivmedelsförsäljning med högsta byggnadshöjd på 15 m tillskapas.
Krylbo 7:12	• Mark planläggs och styckas av som allmän plats väg.
Krylbo 6:10	• Mark planläggs och styckas av som allmän plats väg.
Spåret 1	• Mark planläggs och styckas av som allmän plats väg.
Krylbo S:5	• Mark planläggs och styckas av som allmän plats väg.

Fastigheter som gränsar till planområdet

Fastigheter	Konsekvenser
Avesta 4:36	• Det detaljplanelagda verksamhetsområdet och vägområdet byggs på i och med den nya detaljplanen.

Planens ekonomiska konsekvenser

Exploateringskalkyl

Exploateringskalkyl

Förstudie:	ca. 750 000 kr
Projektering:	ca. 1 970 000 kr
Framtagande av detaljplan:	ca. 350 000 kr
Anordnande av gator:	går ej att säga än i väntan på offert
Iordningställande av gång- och cykelväg:	går ej att säga än i väntan på offert

Summa utgifter: ca. 3 070 000 kr

För kommunen tillkommer även kostnader för markköp, fastighetsavstyckningar och eventuell flytt eller annan förändring av befintliga el-anläggningar i området vid plangenomförandet. Kostnader för detta kommer även det att fördelas på de tomter som säljs.

Den samhällsekonomiska bedömningen är att med trafikflöden på 1200 fordon, varav 22 % tung trafik, får Lerbäcksleden en nettonuvärdeskvot (NNK-idu) på -0,18. Det innebär att kalkylen visar på en samhällelig nettoförlust på 18 öre per investerad krona. Störst nytta uppstår från förbättrad trafiksäkerhet när godstrafik flyttar från Järnvägsgatan till den nya leden. En viss restidsnytta uppstår även, medan drift- och underhållskostnaderna ökar.

Nettonuvärdeskvoten är enbart ett av kriterierna för att bedöma samhällsekonomisk nytta, varför det inte är självklart att Lerbäcksleden är samhällsekonomiskt olönsam. För ett mer komplett underlag behövs en samlad effektbedömning, SEB, upprättas.

Upprättande av detaljplanen finansieras inom Västmanland-Dalarna miljö- och byggförvaltnings budget och kostnaden kommer att täckas genom planavgifter i samband med framtida bygglov.

Övriga ekonomiska konsekvenser för fastighetsägaren

Fastighetsvärden kan påverkas åt både det positiva och negativ hållet beroende på vad framtida köpare värderar.

Övriga ekonomiska konsekvenser för eventuell exploatör

För den som avser bygga inom planområdet tillkommer sedvanliga avgifter kopplade till byggnation, till exempel avgifter för bygglov och bygganmälan.

Övriga ekonomiska konsekvenser för Avesta kommun

Planen föranleder kommunala investeringar i form av anläggning av väg och gång- och cykelväg samt belysning samt framdragning av VA-ledningar till verksamhetsområdet.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Vid upprättandet av denna planbeskrivning har även kommunens samhällsplanerare Elin Karlsson, utredare väghållning Emil Forslund, VA-ingenjör Oskar Gustavsson och markingenjör Anna Norqvist och Ulf Lademyr samt miljöinspektörerna Leif Markfjärd och Peter Östlund.