

Planbeskrivning

Detaljplan för gång- och cykelväg till By



Dokumenttyp	
Beslutad av	
Reviderad av	
Dokumentansvarig	

Innehåll

INLEDNING	5
DETALJPLANENS SYFTE	5
BESLUT	5
PLANFÖRFARANDE	5
HANDLINGAR	5
AKTUELLT PLANOMRÅDE	5
LÄGE OCH AREAL	5
PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING	5
MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN	6
FÖRHÅLLANDE TILL ANNAN PLANERING OCH LAGSTIFTNING	6
KOMMUNALA PLANER OCH PROGRAM	6
Översiktsplan	6
Planprogram	6
Gällande detaljplaner	6
Övriga kommunala planer och program	8
MILJÖBALKEN	8
Rikshintressen	8
Jordbruksmark	9
Miljökvalitetsnormer	10
Naturreservat	10
Biotopskydd	10
Strandskydd	10
Strategisk miljöbedömning	11
AKTUELLT PLANFÖRSLAG	11
NATURLIV OCH VATTEN	11
Landskapsbild	11
Topografi	12
Natur och vegetation	13
Vattenområden	13
KULTURMILJÖ	13
Kulturmiljö och bebyggelse	13
Fornlämningar	13
DELSTRÄCKOR	14
Delsträcka 1 (Gräsmarksvägen – vägen till Hag)	14
Delsträcka 2 (Vägen till Hag – Ulvsby herrgård)	15
GATOR OCH TRAFIK	18

Gång- och cykeltrafik	18
Tillgänglighet	20
HÄLSA OCH SÄKERHET	21
Trafiksäkerhet	21
Ras och skred	22
Markföroreningar	22
TEKNISK FÖRSÖRJNING	23
Dagvatten	23
El	23
Övriga ledningar	23
MILJÖMÅL	23
EKOLOGISKA KONSEKVENSER	23
SOCIALA KONSEKVENSER	24
EKONOMISKA KONSEKVENSER	24
GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN	24
ADMINISTRATIVA FRÅGOR	24
Genomförandetid	24
ORGANISATORISKA FRÅGOR	24
Preliminär tidplan	24
Huvudmannaskap	24
FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR	25
Fastighetsbildningsåtgärder	25
Konsekvenser för enskilda fastigheter	25
EKONOMISKA FRÅGOR	26
Kostnadsfördelning	26
Inlösen och ersättning	26
PLANFÖRFATTARE	26

INLEDNING

DETALJPLANENS SYFTE

Detaljplanens syfte är att möjliggöra en gång- och cykelväg på västra sidan om E45 mellan Gräsmarksvägen (väg 888) i söder och Ulvsby herrgård i norr.

BESLUT

Allmänna utskottet fattade beslut om planuppdrag 2024-10-23.

PLANFÖRFARANDE

Detaljplanen är upprättad enligt plan- och bygglagen (SFS 2010:900) med standard planförfarande. Detaljplanen har utformats enligt boverkets föreskrifter (2020:5) om detaljplan och boverkets allmänna råd (2020:6) om redovisning av reglering i detaljplan.

Standardförfarande tillämpas då detaljplanen är förenlig med översiktsplanen, inte är av betydande intresse för allmänheten samt preliminärt inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Valet av förfarande är möjligt att växla under planarbetets gång om förutsättningar eller omständigheter förändras.

HANDLINGAR

Till detaljplanen hör följande handlingar:

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning (denna handling)
- Undersökning om betydande miljöpåverkan
- Fastighetsförteckning (ej bilagd)

Kompletterande utredningar:

- PM Miljöprovtagning, Sunne Holmby 2:1 Sunne kommun, Mitta, 2025-04-24

AKTUELLT PLANOMRÅDE

LÄGE OCH AREAL

Planområdet ligger längs E45 omedelbart norr om Sunne tätort och är cirka 1,5 km långt samt fem till tio meter brett.

PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING

I huvudsak jordbruksmark samt en mindre del skogs- och industrimark.

MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Planområdet berör tio fastigheter varav en är en samfällad fastighet (tidigare sträckning för nuvarande E45) utan fastighetsbeteckning.

- Holmby 2:1
- Holmby 2:11
- Ulvsby 1:7
- Ulvsby 1:14
- Ulvsby 1:35
- Ulvsby 1:54
- Ulvsby 1:65
- Ulvsby 1:66
- Ulvsby 2:1

Fastigheterna Holmby 2:1 och Holmby 2:11 ägs av kommunen. Övriga fastigheter är i privat ägo.

FÖRHÅLLANDE TILL ANNAN PLANERING OCH LAGSTIFTNING

KOMMUNALA PLANER OCH PROGRAM

Översiktsplan

I fördjupningen av översiktsplanen för Sunne tätort nämns att vikten av att bygga ut gång- och cykelleder till tätorten och stärka kopplingarna mellan tätorten och övriga delar av kommunen. Föreslagen planering redovisas bl.a. i temakartan för kommunikationer.

Planprogram

Det finns inget planprogram för området.

Gällande detaljplaner

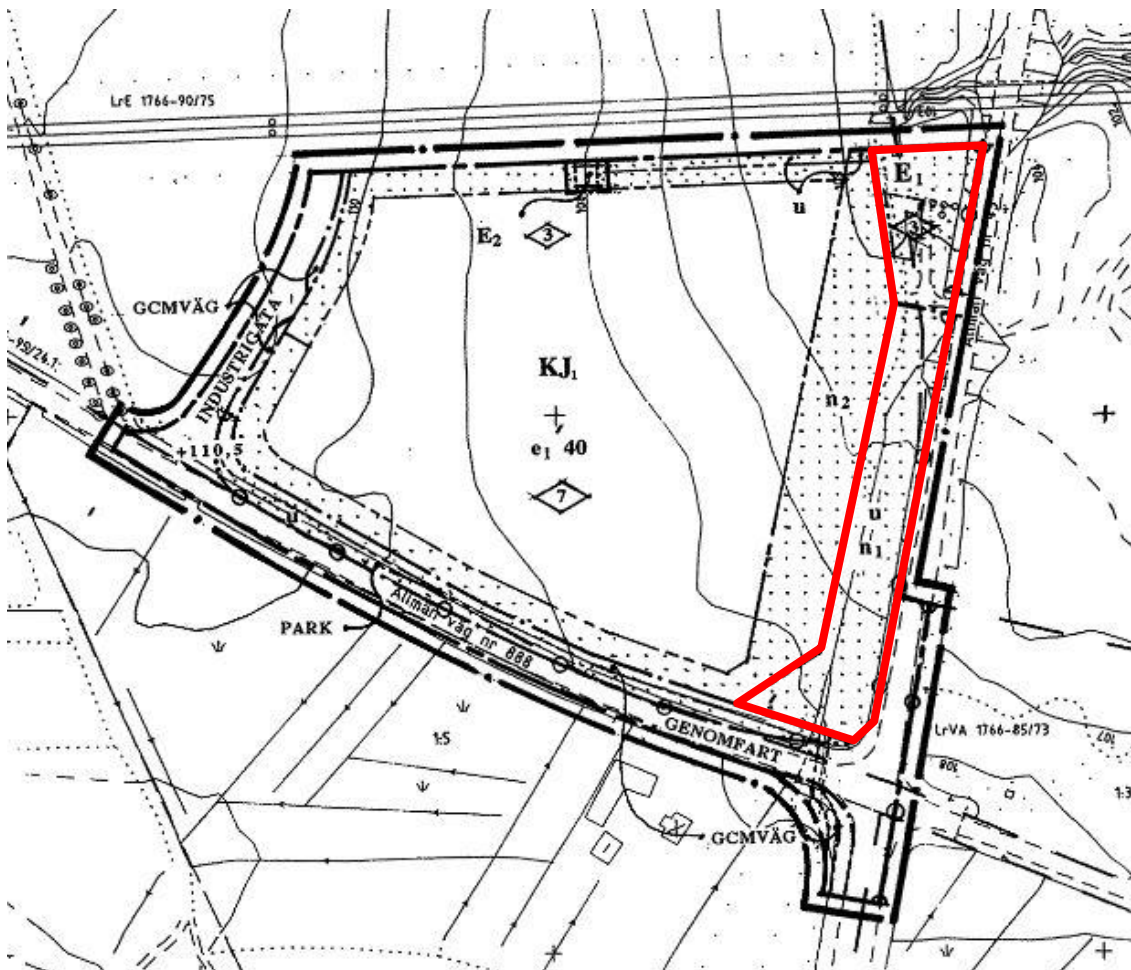
I söder berörs planförslaget av följande detaljplaner:

- DP för del av Holmby 2:1 och Ulvsby 1:7, 1766-P01/3, antagen 1998-06-29
- DP för del av Holmby 2:1 och Ulvsby 1:7, 1766-P02/3, antagen 2001-09-24

Genomförandetiden för de berörda detaljplanerna har gått ut. Berörda delar av de ovanstående detaljplanerna upphör att gälla när planförslaget vinner laga kraft medan övriga delar väster om nu aktuellt planområde fortsätter att gälla som tidigare. Öster om nu aktuellt planområde upphävs delar av de två ovanstående planerna utan att ersättas av ny plan. Upphävda delar är snedstreckade på kartan till vänster.



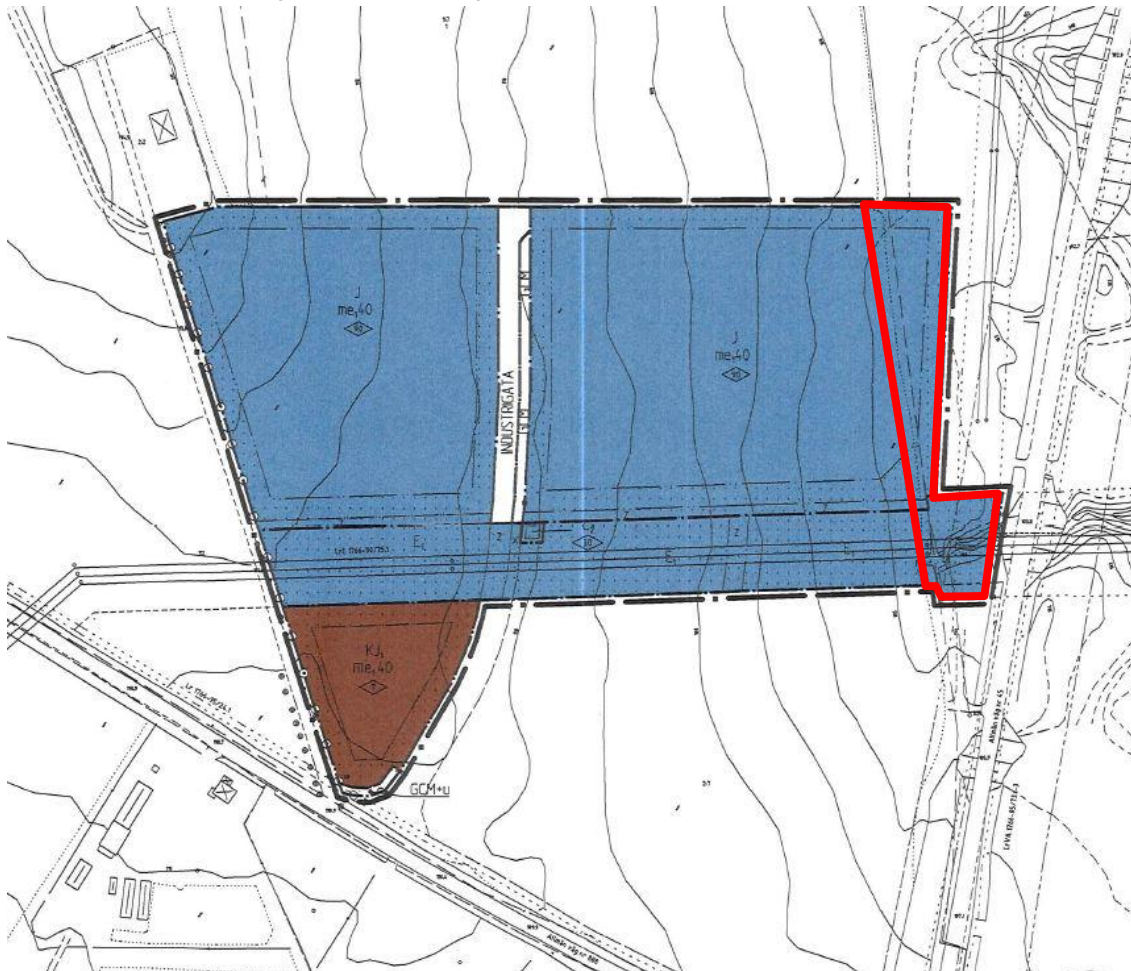
DP för del av Holmby 2:1 och Ulvsby 1:7, 1766-P01/3



Påverkade delar av detaljplanen del av Holmby 2:1 och Ulvsby 1:7, 1766-P01/3 (röd markering)

Den planerade gång- och cykelvägen berör den östra delen av det äldre planområdet som till största delen är planlagt för kontor och småindustri. En mindre del i norr planlagd för transformatorstation och/eller avloppspumpstation. Planområdet för gång- och cykelvägen kommer i väster att följa nuvarande fastighetsgränser mot Holmby 2:9 och Holmby 2:10. I öster följer planområdet till största delen planområdesgränsen för gällande plan och i söder ansluter planområdet mot användningsgränserna för befintlig gång- och cykelväg (GCMVÄG) samt mot gatan (GENOMFART).

DP för del av Holmby 2:1 och Ulvsby 1:7, 1766-P02/3



Påverkade delar av detaljplanen del av Holmby 2:1 och Ulvsby 1:7, 1766-P02/3 (röd markering)

Även i planen för utvidgningen av Holmby industriområde berör den planerade gång- och cykelvägen östra delen av det äldre planområdet. I söder är den berörda marken planlagd för kraftledning medan den i norr är planlagd för industri.

Övriga kommunala planer och program

Planförslaget påverkas inte direkt av några övriga kommunala planer och program.

MILJÖBALKEN

Riksintressen

Planområdet berör två riksintresseområden, dels ligger det i sin helhet inom område av riksintresse för rörligt friluftsliv, Fryksdalen, enligt miljöbalken 4 kap. 2§, dels angränsar cirka en

tredjedel av sträckan mot vägområdet för E45 som är en anläggning av riksintresse för kommunikation enligt miljöbalken 4 kap. 8§.

Bedömningen är att planläggningen inte påverkar riksintresset för rörligt friluftsliv. Vad gäller E45 har bedömningen gjorts att den största risken för negativ påverkan av riksintresset handlar om att fordon som ska svänga av på någon av de fyra avtagsvägar som ansluter från väster kan bli stående på E45 om de måste lämna företräde för gående eller cyklister som ska korsa den avtagsväg de ska in på. För att förhindra detta har gång- och cykelvägen flyttats in något i anslutning till korsningarna så att väntande fordon ryms mellan E45 och den korsande gång- och cykelvägen. Vid korsningen längst i söder där avtagsvägen enbart leder upp till ett fritidshus är avståndet mellan planområdesgränsen och asfaltkant E45 10 meter vilket motsvarar en normal personbil med släp. Vid de tre övriga korsningarna där avtagsvägarna leder upp till tre mindre gårdar är avståndet 14 meter.

De tre gårdarna bedöms inte vara basen för någon större jordbruksverksamhet varför avståndet 14 meter är anpassat för personbil med släp/hästkärra eller mindre traktor med släp. Andelen längre fordon bedöms vara mycket begränsad.

Gång- och cykelvägen kommer att förses med belysning. I den mån belysningsstolparna kommer att placeras inom den säkerhetszon som omger E45 kommer eftergivliga stolpar att användas.

Jordbruksmark

Enligt miljöbalken 3 kap. 4§ får brukningsvärd jordbruksmark endast tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Planförslaget kommer att ta jordbruksmark i anspråk. Av gång- och cykelvägens totala längd på cirka 1500 meter kommer cirka 750 meter att dras över jordbruksmark. Med tanke på planområdets bredd betyder det att ungefär 4000 m² jordbruksmark kommer att tas i anspråk för gång- och cykelvägen.

Att gång- och cykelvägen kommer att korsa Ulvsby 1:7 och dela jordbruksblocket i två delar bedöms inte påverka möjligheten att bruka marken rationellt om ordentliga överfarter anläggs i samband med byggandet av gång- och cykelvägen.

En alternativ sträckning som diskuterats är att utnyttja stråket Ombergsvägen/Ulvsbyvägen från Sunne tätort mot norr men detta faller på att det inte är önskvärt att gång- och cykeltrafiken ska korsa E45 i plan. En sådan lösning skulle dock ta cirka 1500 m² mindre jordbruksmark i anspråk jämfört med aktuellt förslag.

Bedömningen från kommunens sida är att i anspråktagandet av cirka 4000 m² jordbruksmark för byggandet av en gång- och cykelväg är rimligt i förhållande till de trafiksäkerhetsmässiga vinster

som gång- och cykelvägen ger upphov till och att den föreslagna sträckningen är den mest lämpliga med tanke på förutsättningarna.

Miljökvalitetsnormer

Den övergripande bedömningen är att ett plangenomförande inte kommer att få någon nämnvärd påverkan på möjligheten att uppnå beslutade miljökvalitetsnormer varken för Sunnesundet, Mellanfryken eller Nedre Fryken vilka bedöms vara recipienter för dagvattnet från området. Vad gäller möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för luft och buller kommer dessa inte att påverkas alls.

Naturreservat

Planområdet berörs inte av något naturreservat.

Biotopskydd

Vissa småbiotoper i jordbrukslandskapet är skyddade enligt det generella biotopskyddet (miljöbalken 7 kap. 11§), nämligen:

- alléer
- källor med omgivande våtmark i jordbruksmark
- odlingsrösen i jordbruksmark
- pilevallar
- småvatten och våtmarker i jordbruksmark
- stenmurar i jordbruksmark
- åkerholmar

Planområdet berör två björkalléer. Bägge alléerna kantar avtagsvägar från E45 upp mot två mindre gårdar på Ulvsby 2:1 respektive Ulvsby 1:51. Ett träd i båda dessa alléer kan behöva tas bort då gång- och cykelvägen av trafiksäkerhetsskäl behöver dras in från E45 vid vägarnas anslutning till E45.

Den mindre bäck/surdrag som gång- och cykelvägen kommer att korsa i anslutning till Ulvsby 2:1 kan kanske anses vara småvatten i jordbruksmark. Här kommer en mindre bank att behöva anläggas över sänkan bäcken löper i.

Inom området finns inga områdesskydd utöver ovan nämnda småbiotoper.

Strandskydd

Längs föreslagen sträckning finns förutom ovan nämnda bäck/surdrag ett antal mindre diken. Varken bäcken/surdraget eller diken omfattas av strandskydd.

Strategisk miljöbedömning

Enligt den undersökning om detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte som tagits fram bedöms effekterna av ett plangenomförande vara begränsade och kommer inte att leda till en betydande miljöpåverkan.

Undersökningen är avstämd med Länsstyrelsen i Värmlands län vid LoK-möte 2024-12-03. Beslut om att planen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan fattas av allmänna utskottet i Sunne kommun i samband med beslut om att ställa ut detaljplanen för samråd.

AKTUELLT PLANFÖRSLAG

Planområdet är helt anpassat för att rymma den planerade gång- och cykelvägen. I normalfallet är området för gång- och cykelvägen 5,0 meter brett vilket ger plats åt en kör-/gångbana på 2,5 meter. På var sida av kör-/gångbanan läggs en stödremsa på 0,25 meter. Den ytterligare bredden ger möjlighet till viss anpassning av gång- och cykelvägens läge i sidled. På platser där det finns tydligt behov av t.ex. diken, skärningar eller bankar har planområdets bredd ökat för att rymma dessa inom området. Området för gång- och cykelvägen är i huvudsak planlagt som **GCVÄG**. Där gång- och cykelvägen passerar avtagsvägarna från E45 har kortare partier planlagts som **GATA**.

Längst i söder planläggs ett mindre område mellan planerad gång- och cykelväg och befintliga verksamhetsfastigheter i väster som parkmark, **PARK**. Söder om kraftledningen ligger en transformatorstation och en pumpstation. Marken kring dessa planläggs för tekniska anläggningar, **E**.

NATURMILJÖ OCH VATTEN

Landskapsbild

Landskapet är i huvudsak ett öppet jordbrukslandskap med inslag av mindre skogspartier och trädridåer. Landskapet sluttar ner mot Fryken i öster. På båda sidor längs E45 finns äldre, ofta småskalig, gårdsbebyggelse. Längs i norr ligger besöksanläggningen Ulvsby herrgård på östra sidan vägen.



Norra delen av planområdet med Ulvsby herrgård längst till höger i bild.

Norra delen av gång- och cykelvägen följer E45 och där överväger landskapspåverkan från vägen. I söder följer gång- och cykelvägen till största delen kanten på industriområdet och kanten på det mindre skogspartiet varför påverkan på landskapsbilden även här blir liten. På ett kortare parti, cirka 150 meter, passerar gång- och cykelvägen över den öppna jordbruksmarken på Ulvsby 1:7. Gång- och cykelvägen kommer dock att anläggas med mycket låg vägkropp varför påverkan på landskapsbilden inte bedöms bli störande. Den största påverkan bedöms komma från den belysning som kommer att sättas upp längs hela gång- och cykelvägens sträckning. Hur stor påverkan belysningen får beror helt på vilken typ av armatur som används. Används rätt typ av armaturer kan en stor del av oönskad ljusspridning undvikas.

Topografi

Landskapet kring planområdet sluttar lätt ner mot Fryken i öster. I nord-sydlig riktning är planområdet förhållandevis plant med en mindre svacka vid den mindre bäck/surdrag som korsar E45 och den planerade gång- och cykelvägen strax norr om avtagsvägen upp mot Ulvsby 1:66.

Mellan planområdet och E45 finns ett antal slänter ner mot diket längs vägen. Höjdskillnaden mellan släntrönet vid jordbruksmarken och dikesbotten är som störst cirka 1,5 till 2 meter.

Gång- och cykelvägen kan i huvudsak anläggas på samma marknivåer som befintlig mark i anslutning till släntrönet. Några mindre justeringar av marknivåerna kommer att krävas vid passagen av det blöta partiet norr om avtagsvägen mot Ulvsby 1:66 där en bank med en höjd på cirka två meter och en längd av cirka 20 meter behöver anläggas.

Natur och vegetation

Huvuddelen av landskapet är ett öppet jordbrukslandskap dominerat av aktivt brukad mark. I söder finns två mindre skogspartier med blandskog främst bestående av björk och yngre gran.

Det norra av de två skogspartierna är tidigare jordbruksmark som växt igen.



Skogspartiet i söder mellan gång- och cykelvägen och E45.



Mindre skogsparti efter passagen över jordbruksmarken.

Till största delen placeras vägen på jordbruksmark men i söder berörs de mindre skogspartierna. Naturvårderna i de berörda delarna av skogspartierna bedöms vara begränsade.

Vattenområden

Den planerade gång- och cykelvägen passerar en mindre bäck/surdrag omedelbart norr om avtagsvägen mot Ulvsby 1:66.

KULTURMILJÖ

Kulturmiljö och bebyggelse

Som nämnts ovan löper den planerade gång- och cykelvägen genom ett förhållandevis öppet kulturlandskap med ett antal större och mindre gårdsmiljöer på båda sidor om planområdet. Längst i norr ligger Ulvsby herrgård, en klassisk vit värmlandsherrgård i två våningar.

Ett plangenomförande bedöms få marginell påverkan på kulturmiljön jämfört med befintlig påverkan från E45.

Fornlämningar

Enligt Riksantikvarieämbetets databas Fornsök finns det inga fornlämningar eller andra kulturhistoriska lämningar inom eller i direkt anslutning till planområdet. Den närmsta fornlämningen är en milsten på östra sidan E45 i höjd med Ulvsby herrgård.

DELSTRÄCKOR

Delsträcka 1 (Gräsmarksvägen – vägen till Hag)

Längst i söder kommer den nya gång- och cykelvägen att ansluta till befintlig gång- och cykelväg. Anslutningen sker direkt efter att den befintliga gång- och cykelvägen korsat Gräsmarksvägen. Från korsningen med Gräsmarksvägen kommer den nya gång- och cykelvägen löpa mot norr mellan E45 och Holmby industriområde. I höjd med fastighetsgränsen mellan Holmby 2:9 och Holmby 2:10 passeras överdelen av en mindre ravin.



Vy mot norr från tänkt anslutningspunkt till befintlig gång- och cykelväg längs Gräsmarksvägen.



Passage av mindre ravin vid industriområdet.



Randzonen mellan jordbruksmarken och skogspartiet norr om Holmby industriområde.

Efter ca 200 meter lämnar gång- och cykelvägen E45 och löper i randzonen mellan jordbruksmarken och ett mindre skogsparti. I norra delen av skogspartiet passeras ett dike som leder ner mot ytterligare en mindre ravin. Diket kommer att ledas i en trumma under gång- och cykelvägen.



Diket som leder till övre delen av ravinen.



Vy över jordbruksmarken i gång- och cykelvägens tänkta sträckning mot skogspartiet i norr.

När skogspartiet tar slut fortsätter gång- och cykelvägen över jordbruksmarken mot norr. Efter cirka 100 meter ansluter vägen till ett annat mindre skogsparti innan den korsar en mindre körväg.

Efter att ha korsat körvägen följer gång- och cykelvägen jordbruksmarken ner mot E45. Planområdeskanten läggs cirka 0,5 meter från diket (ytterslätens krön) längs körvägen.



Körvägen ner mot E45. Gång- och cykelvägen kommer att gå på jordbruksmarken omedelbart norr om diket längs körvägen (till vänster i bilden).



Nere vid E45. Gång- och cykelvägen ansluter från vänster ovanför slänten och följer sedan släntrönet längs E45 mot norr.

Delsträcka 2 (Vägen till Hag – Ulvsby herrgård)

När gång- och cykelvägen kommit ner till E45 följer den vägområdesgränsen resten av sträckan upp mot Ulvsby herrgård. Närmast vägen till Hag är höjdskillnaden ner mot E45 som störst. Uppskattningsvis ligger nivån på jordbruksmarken mellan 1 och 1,5 meter högre än vägbanan på E45. Även här läggs planområdesgränsen cirka 0,5 meter från ytterslätens krön. Bedömningen är att plangränsen då kommer att sammanfalla med vägområdesgränsen för E45.

Efter ca 200 meter passeras avtagsvägen mot Ulvsby 1:66. Precis söder om avtagsvägen ligger en underjordisk pumpstation. Gång- och cykelvägen kommer att passera över pumpstationen. Pumpstationens brunnar hamnar i gång- och cykelvägen. Här kommer det även att krävas viss avschaktning av marken strax söder om pumpstationen för att få en flackare lutning på gång- och cykelvägen ner mot pumpstationen. Eventuellt kan även vägbanan på den korsande vägen höjas ett par decimeter för att jämna ut höjdskillnaden. Mellan planområdets östra kant och asfaltkant E45 är det ett avstånd på 10 meter.



Gång- och cykelvägen kommer att löpa strax innanför släntrönet i direkt anslutning till vägområdet.



Strax söder om avtagsvägen till Ulvsby 1:66 har marken schaktats ur. Pumpstationens elskåp syns till höger om den större busken mitt i bilden.



Urschakningen och pumpstationen sett från E45. Marken där gång- och cykelvägen planeras sluttar förhållandevis brant ner mot pumpstationen.



Det sankt partiet med bäcken/surdraget omedelbart norr om avtagsvägen upp mot Ulvsby 1:66 där ny bank måste anläggas.

Omedelbart norr om avtagsvägen följer ett sankt parti på cirka 20 meter där en ny bank med trumma måste anläggas. Höjden på banken beräknas till mellan 1,5 och 2,0 meter vilket gör att planområdet behöver breddas något. Med en släntlutning på 1:2 behöver planområdet breddas ut

till cirka 10 meter för att säkert rymma banken. Planområdesgränsen placeras så att befintlig dikeshöjden på diket längs E45 kan behållas.

Ytterligare ett 30-tal meter mot norr passeras ännu en avtagsväg, denna gång mot Ulvsby 2:1. Vägen kantas av en björkallé med totalt ett 20-tal björkar. Det träd i allén som är närmast E45 står cirka 13 meter från asfaltkanten. Gång- och cykelvägen placeras så långt mot väster som möjligt med hänsyn till det första trädparet vilket innebär att östra planområdesgränsen här kommer cirka 14 meter från asfaltkant E45.



Inloppet till trumman under E45 vid det sanka partiet.



Läge för gång- och cykelvägens passage genom allén upp mot Ulvsby 2:1.

Efter passagen av allén närmar sig gång- och cykelvägen E45 igen och löper parallellt med den fram till nästa avtagsväg. Denna leder upp mot Ulvsby 1:4 markeras av två större björkar direkt vid anslutningen till E45. Här leds gång- och cykelvägen i en båge väster om de två träderna så att dessa kan behållas. Avståndet från asfaltkant E45 fram till björkarna är cirka åtta meter. Även här placeras gång- och cykelvägen så att avståndet mellan planområdesgränsen och asfaltkant E45 blir 14 meter.



Vy mot de två björkarna som markerar avtagsvägen mot Ulvsby 1:14.



Nedre delen av allén upp mot Ulvsby 1:51.

Den sista avtagsvägen leder upp mot Ulvsby 1:51. Även här finns en björkallé där trädet närmast E45 kan komma att behövas tas ned för undvika risken för att fordon som ska svänga av mot Ulvsby 1:51 ska blockera trafiken på E45. Avståndet mellan närmsta träd och asfaltkant är cirka 18 meter. Om trädets tas ned kan ett avstånd på 14 meter mellan planområdesgräns och asfaltkant E45 uppnås även här. Då det finns flera luckor i allén upp mot Ulvsby 1:51 finns det goda möjligheter att kompensera för det nedtagna trädet.

GATOR OCH TRAFIK

Gång- och cykeltrafik

Planförslaget möjliggör ett sammanhängande gång- och cykelstråk mellan By och Sunne tätort. Norr om planområdet kommer gång- och cykelstråket att följa kvarvarande vägbank från nuvarande E45s tidigare sträckning. Hela gång- och cykelstråket från Sunne tätort fram till By framgår av nedanstående karta.

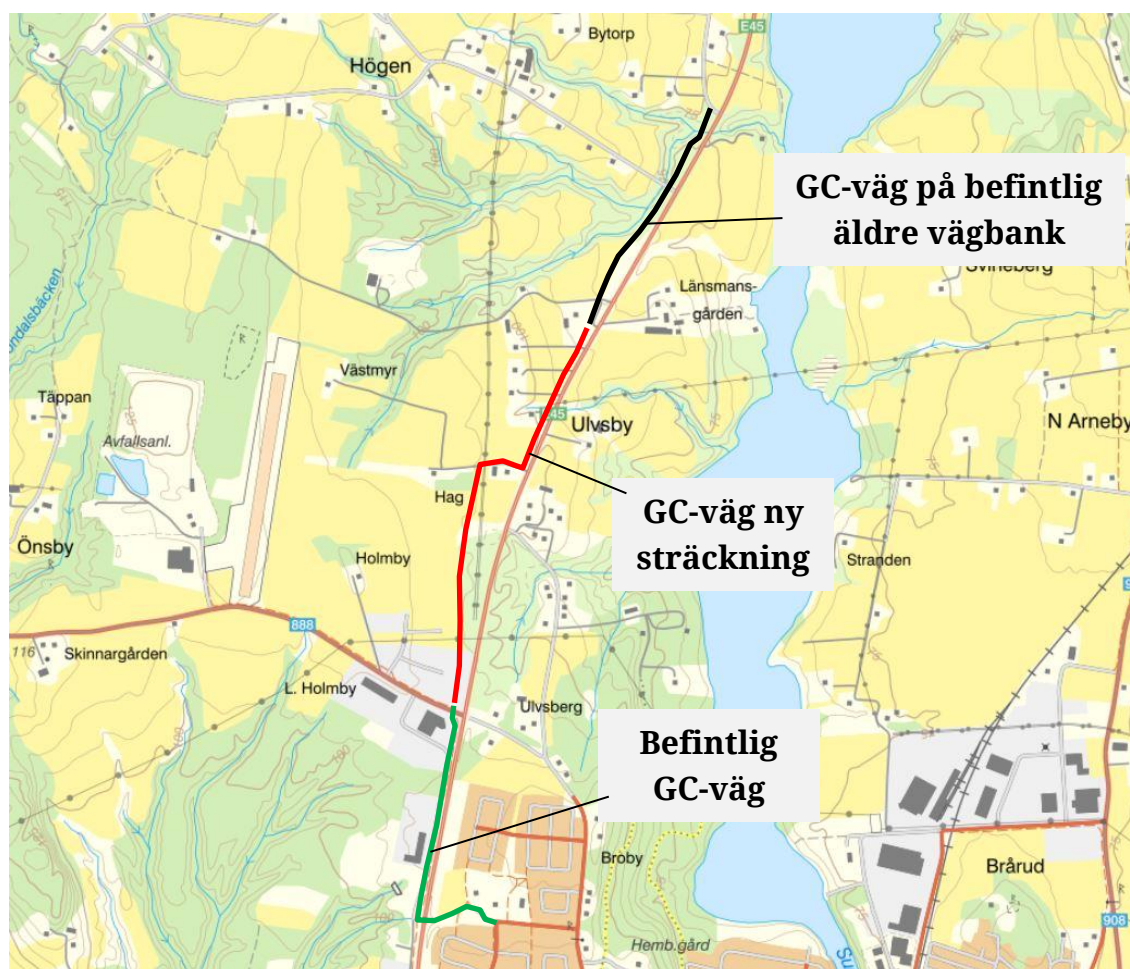


Illustration som visar ingående delar i det blivande gång- och cykelstråket mellan Sunne tätort och By. Den del som beskrivs i denna planbeskrivning benämns "GC-väg ny sträckning" i kartan.

Sunne kommun har på senare år byggt ut gång- och cykelvägar till ett antal byar och bebyggelseområden inom ett par kilometer från tätorten. Detta för att göra det säkrare att cykla in till arbetsplatser och skolor men också för att göra det säkrare att gå och cykla lokalt inom byarna. Gång- och cykelvägarna har byggts med en bredd på 2,5 meter, är asfalterade och försedda med belysning. Den något mindre bredden har konstaterats fungera bra i förhållande till trafikbelastningen.

Gång- och cykelvägen till By planeras att byggas på samma sätt som tidigare gång- och cykelvägar på landsbygden, dvs. med en bredd på 2,5 meter, asfalterade och med belysning. För att få plats med detta är vägområdet i planen 5,0 meter brett. Denna bredd ger utrymme för en körbana på 2,5 meter med en stödremsa om 0,25 meter på varje sida. Återstående 2,0 meter ger utrymme för t.ex. mindre diken och slänter/skärningar och en viss möjlighet att justera körbanans läge efter förutsättningarna på platsen. Där det finns tydliga behov av skärningar och bankar har

planområdet breddats ut något för att rymma dessa. De platser där planområdet behöver breddas något är dels i anslutning till en mindre ravin i höjd med fastighetsgränsen mellan Homby 2:9 och 2:10, dels vid passagen av en mindre bäck/surdrag omedelbart norr om avtagsvägen mot Ulvsby 1:66.

I huvudsak får gång- och cykelvägen en rak sträckning. Undantagen är omedelbart norr om passagen över den mindre körvägen vid Ulvsby 1:35 där gång- och cykelvägen gör en skarp sväng åt öster samt nere vid E45 där gång- och cykelvägen svänger upp mot norr igen för att sedan följa E45 upp mot By. Den senare kurvan har utformats med en radie på 30 meter då det lutar ner mot E45 och hastigheterna på gång- och cykelvägen bedöms kunna bli relativt höga. Den förhållandevis stora kurvradien kommer att minska risken för att köra av gång- och cykelvägen och hamna i diket ner mot E45:an.

Ambitionen har varit att lägga gång- och cykelvägen så nära E45 som möjligt utan att inkräkta på vägområdet. Detta för att ta i anspråk så lite jordbruksmark som möjligt. Vid de mindre avtagsvägar som gång- och cykelvägen korsar har dock gång- och cykelvägen dragits in något från E45 för att avsvängande bilar från E45 inte ska bli stående på E45 om de behöver vänta på passerande gående eller cyklister.

Tillgänglighet

I VGU finns riktvärden för största längslutning på cykelbanor/GCM-vägar. Dessa presenteras i tabellen nedan.

Tabell: Största längslutning enl. VGU (källa VGU)

Nivåskillnad	Största lutning	Största godtagbara lutning *)
<1 m	5%	8 %
1-2 m	5 %	8 %
2-4 m	4 %	8 %
4-6 m	3 %	8 %
6-8 m	2,5 %	7 %
>8 m	2 %	7 %

*) Efter motivering och Beställarens godkännande får värden för "största godtagbara lutning" tillämpas. För tillfart till planskild GCM-passage bör motiv för att ha större lutningar än 5 % vara tunga eftersom alternativ färdväg för personer med rörelsenedsättning sällan finns inom rimligt avstånd.

På enstaka partier kan lutningen överstiga 8 % på grund av att gång- och cykelvägen måste anpassas till förutsättningarna på plats. Bedömningen är dock att tillgängligheten på de grusvägar som ansluter till gång- och cykelvägen är sämre än på själva gång- och cykelvägen samt att antalet rullstolsburna eller andra som är i behov god tillgänglighet som kommer att utnyttja gång- och cykelvägen är väldigt lågt.

HÄLSA OCH SÄKERHET

Trafiksäkerhet

Planförslagets största påverkan på trafiksäkerheten är att gående och cyklister flyttas från E45 till en separat gång- och cykelväg vid sidan av vägen. Risken för allvarliga påkörningsolyckor på sträckan bedöms därmed minska betydligt.

Gång- och cykelvägens läge intill E45 gör dock att det finns en viss risk för att fordon som kör av E45 kan komma in på gång- och cykelvägen och skada gående eller cyklister. Risken bedöms vara störst längst i norr cirka 250 meter där gång- och cykelvägen ligger på ungefär samma nivå som E45. På de övriga cirka 250 metrarna där gång- och cykelvägen löper i anslutning till E45 ligger gång- och cykelvägen på en något högre nivå än E45 och där bedöms risken för påkörning vara mindre då diket är djupare och bakslänten högre.

Övriga risker är främst kopplade till att fordon som svänger av E45 in på de mindre avtagsvägarna mot väster blir stående på E45 för att vänta på att korsande gående eller cyklister ska passera avtagsvägen med följd att de väntande fordonen kan bli påkörda bakifrån. Farligast är här när fordon från söder ska svänga vänster och blir stående i höger körfält. Den ökade risk som den nya gång- och cykelvägen medför bedöms dock vara mycket liten jämfört med den risk för påkörning som finns i dag då vänstersvängande fordon redan måste lämna företräde till alla de fordon, inklusive cyklister, som kör söder ut på E45.

För att minska risken för att fordon som behöver vänta på gående- och cyklister har gång- och cykelbanan dragits in från E45 så att det finns plats för de flesta fordon att vänta i början på avtagsvägen. För de tre avtagsvägarna i norr ligger planområdet 14 meter från asfaltkant E45 och vid avtagsvägen in till fritidshuset på Ulvsby 1:66 ligger planområdet 10 meter från asfaltkanten. 14 meter bedöms rymma personbil med släp eller traktor med kärra. Bedömningen är att det inte pågår någon mer omfattande jordbruksverksamhet vid de tre gårdarna som ger upphov till regelbundna transporter med längre fordon.

Gång- och cykelvägen kommer att förses med belysning. För de delar av gång- och cykelvägen som ligger inom säkerhetszonen längs E45 kommer eftergivliga belysningsstolpar att användas. Risken för bländning och oönskad ljusspridning från belysningen kan minimeras genom att använda anpassade armaturer.

En säkerhetszon på 0,6 meter på varje sida av gång- och cykelvägen kommer att tillämpas. Inom denna kommer inga stolpar, träd och likande att finnas.

Vid Ulvsby 1:10, där gång- och cykelvägen ansluter ner mot E45, finns en kraftig kurva på gång- och cykelvägen samtidigt som gång- och cykelvägen sluttar ner mot E45. Här har gång- och cykelvägen fått en radie på 30 meter för att minska risken att cyklister ska köra av gång- och cykelvägen och ner för slänten mot E45.

Ras och skred

Enligt SGUs kartvisare består marken av lera/silt med ett jorddjup på mellan 10-20 meter. Gång- och cykelvägen kommer delvis att anläggas i anslutning till krönet på slänten mot E45. Så långt som möjligt kommer gång- och cykelvägen att läggas utan bank på befintliga marknivåer. En mindre bank kommer dock att behöva anläggas över sänkan strax norr om avtagsvägen mot Ulvsby 1:66. Där gång- och cykelvägen ligger som högst i förhållande till E45 ligger jordbruksmarken cirka 1,5 meter högre än vägbanan.

Marken i anslutning till slänten ner mot E45 belastas redan idag av jordbruksmaskiner. Vi skötsel av gång- och cykelvägen kommer mindre maskiner att användas då vägen inte kommer att dimensioneras för att bära tyngre fordon, dvs. bedömningen är att belastningen på marken inte kommer att öka jämfört med idag.

Markföroreningar

Inom Holmby industriområde är fastigheterna Holmby 2:9 och 2:10 identifierade som potentiellt förorenade områden (objekt-id 181 564 och 183 113). Områdena har enbart identifierats baserat på de verksamheter (bransch) som bedrivs där och saknar riskklassning. Med tanke på att de båda verksamheterna är etablerade efter att gällande plan antagits år 1998 borde all verksamhet bedrivits i enlighet med miljöbalken och dess krav på anmälan, tillsyn och kontroller ända från start varför risken för att det ska finnas markföroreningar som påverkar möjligheten att bygga en gång- och cykelväg bedöms som mycket liten och vidare kommer gång- och cykelvägen att anläggas förhållandevis ytligt.

För att säkerställa föroreningsstatus på de ytliga massorna öster om Holmby 2:9 och 2:10 har en jordprovtagning utförts av Mitta. Provtagningen redovisas i *PM Miljöprovtagning, Sunne Holmby 2:1 Sunne kommun*, Mitta, 2025-04-24.

Provtagningen har utförts som en ytlig provgropsprovtagning där jordprover tagits i tre punkter (PG001 – PG003) i den planerade gång- och cykelvägens sträckning. Provgroparna grävde till cirka 0,6 meters djup. Samtliga prover analyserades med avseende på BTEX (bensen, toluen, etylbensen och xilen), alifater, aromater, PAH16 och metaller (inklusive kvicksilver).

I analysen för BTEX, alifater och aromater samt PAH:er så var halterna under laboratoriets detektionsgräns för samtliga undersökta parametrar i alla tre provpunkterna. Blyhalter har identifierats i halter marginellt överskridande riktvärdet för mindre än ringa risk (MRR) på 20 mg/kg torrsubstans (TS) i två punkter: PG001 och PG002 (0-0,55 resp. 0-0,60 meter under markytan), men förekommer under riktvärdet för mindre känslig markanvändning (MKM). De uppmätta halterna var 22 mg/kg TS i PG001 och 21 mg/kg TS i PG002. Inga andra metaller än bly har detekterats över några aktuella riktvärden.

Sammantaget innebär detta att två mindre blyföroreningar i halter som bara marginellt överskrider aktuella riktvärden för mindre än ringa risk (MRR) i ytlig jord har identifierats i två

provpunkterna inom planområdet. Nivåerna ligger under gränsvärdena för MKM vilket är det gränsvärde som tillämpas för användningarna GCVÄG och GATA.

Schaktmassor kan fritt återanvändas på plats utan föregående anmälan till tillsynsmyndigheten. Ska massorna återanvändas på annan plats behöver en diskussion föras med tillsynsmyndigheten för att säkerställa en korrekt masshanteringsprocess.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Dagvatten

Den hårdgjorda yta på 2,5 meters bredd som kommer att tillkomma bedöms inte påverka tillströmningen av vatten till vägdikena längs E45 i någon nämnvärd grad. Redan idag hamnar i stort sett allt ytvatten från jordbruksmarken väster om E45 i vägdiket på vägens västra sida.

El

Gång- och cykelvägen ska förses med belysning vilket innebär att elförsörjning behöver ordnas. El finns redan idag i anslutning till gång- och cykelvägen.

Övriga ledningar

Längs västra sidan av E45 löper ett antal ledningar. Främst kommunala VA-ledningar samt Skanovas kopparledningar och kanalisationer. På några ställen korsas den blivande gång- och cykelvägen av Ellevios elledningar.

Eventuell flytt av ledningar kommer att hanteras i samband med att gång- och cykelvägen byggs. Kommunens VA-ledningarna kan ligga kvar i nuvarande lägen och delvis hamna under den nya gång- och cykelvägen. Lägena för Skanovas ledningar bedöms kunna justeras så att de hamnar vid sidan av asfalten.

MILJÖMÅL

Ett plangenomförande kommer att ha viss positiv påverkan på möjligheten att uppnå följande miljömål:

- Begränsad miljöpåverkan
- Frisk luft

Detta genom att det blir säkrare att cykla mellan By och Sunne tätort vilket kan leda till att ett antal resor med bil ersätts med cykelresor.

EKOLOGISKA KONSEKVENSER

De ekologiska konsekvenserna är främst att en mindre del jordbruks- och naturmark kommer att försvinna och ersättas med en asfalterad gång- och cykelbana. Intrånget är begränsat och det kommer fortfarande att finnas stora arealer av likvärdiga biotoper i anslutning till gång- och cykelbanan och i det större sammanhanget kring planområdet.

Vidare kommer två alléer att korsas. Vid den norra av de två alléer kommer med största sannolikhet en björk i allén att behöva tas ned för att få tillräckligt avstånd mellan E45 och gång- och cykelvägen. Det finns idag ett flertal luckor i allén och trädet som behöver tas ned kan kompenseras med en eller flera nya björkar i de luckor som finns. Det finns vidare gott om björkar i anslutning till planområdet i övrigt.

Sträckningen berör även två mindre sänkor/raviner med blötare partier men påverkan i förhållande till hela biotoperna är mycket liten. Bedömningen är därför att de ekologiska konsekvenserna endast är lokala med påverkan bara inom planområdet samt i dess omedelbara närhet.

SOCIALA KONSEKVENSER

De sociala konsekvenserna är att det blir enklare och säkrare för ej bilburna att transportera sig mellan By och Sunne tätort.

EKONOMISKA KONSEKVENSER

Sunne kommun får i ett första skede kostnader för planarbete, projektering, markinlösen samt anläggande av gång- och cykelvägen. I det senare skedet får kommunen kostnader för drift och underhåll.

Berörda markägare går miste om de inkomster brukandet av marken ger men å andra sidan kommer kommunen att betala för inlösen av marken.

GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförandetid

Genomförandetiden är fem år från det datum detaljplanen vinner laga kraft.

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Preliminär tidplan

Samråd:	2:a kvartalet 2025
Granskning:	3:e kvartalet 2025
Antagande:	4:e kvartalet 2025
Laga kraft:	Tidigast 1:a kvartalet 2026

Huvudmannaskap

Kommunen kommer att vara huvudman för all allmän plats.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildningsåtgärder

Fastighetsbildning kan ske med stöd av detaljplanen.

Detaljplanen ger förutsättningar att skapa en separat fastighet för hela eller delar av gång- och cykelvägen. Markägare har rätt att kräva att kommunen löser in den del av fastigheten som berörs av den allmänna platsen.

Konsekvenser för enskilda fastigheter

Fastighet	Konsekvens
Holmby 2:1<2	Två mindre delar av fastigheten tas i anspråk för gång- och cykelvägen, dels längst i söder vid fastigheterna Holmby 2:9 och 2:10, dels en kortare sträcka längre mot norr innan gång- och cykelvägen korsar jordbruksmarken på Ulvsby 1:7. Bredden är 5,0 meter.
Holmby 2:1<3	En 5,0 meter bred remsa jordbruksmark längs fastighetens södra och östra sida kommer att tas i anspråk för gång- och cykelvägen, total längd cirka 240 meter.
Holmby 2:11	Gång- och cykelvägen tar en mellan cirka 10 och 12 meter bred remsa mark i östra delen av fastigheten i anspråk.
Ulvsby 1:7	Omedelbart norr om Holmby industriområde, norr om Holmby 2:11 tas en cirka 130 meter lång och 5,0 meter bred remsa mark i anspråk. Över den öppna jordbruksmark tas sedan ytterligare en cirka 140 meter lång och 5,0 meter bred remsa mark i anspråk. Vid Holmby industriområde tas även cirka 600 m ² område i anspråk för att ge planstöd åt befintliga tekniska anläggning i form av en transformatorstation och en pumpstation.
Ulvsby 1:14	En 5,0 meter bred remsa jordbruksmark längs fastighetens östra sida kommer att tas i anspråk för gång- och cykelvägen, total längd cirka 90 meter.
Ulvsby 1:35	Remsan som skär genom skogspartiet är cirka 5,0 meter bred och cirka 75 meter.
Ulvsby 1:54	En 5,0 meter bred remsa jordbruksmark längs fastighetens södra och östra sida kommer att tas i anspråk för gång- och cykelvägen, total längd cirka 100 meter.
Ulvsby 1:65	En 5,0 meter bred remsa jordbruksmark längs fastighetens östra sida kommer att tas i anspråk för gång- och cykelvägen, total längd cirka 115 meter.
Ulvsby 1:66	En 5,0 meter bred remsa mark längs fastighetens östra sida kommer att tas i anspråk för gång- och cykelvägen, total längd cirka 55 meter.

Ulvby 2:1 En 5,0 meter bred remsa mark längs fastighetens östra sida kommer att tas i anspråk för gång- och cykelvägen, total längd cirka 100 meter varav cirka 70 meter är jordbruksmark.

EKONOMISKA FRÅGOR

Kostnadsfördelning

Kommunen står för samtliga kostnader kopplade till framtagande och genomförande av detaljplanen. Kommunen står även för byggkostnaden samt alla drift- och underhållskostnader.

Inlösen och ersättning

Kommunen kommer att få kostnader för att komma åt marken där gång- och cykelvägen ska dras fram.

PLANFÖRFATTARE

Detaljplanen har tagits fram av Johan Stenson, planarkitekt Norconsult AB, på uppdrag av Sunne kommun.