



Tillhör kommunfullmäktiges beslut

den 16/12 1993 § 205



FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN  
FÖR  
DINGTUNA

<u>I N N E H Å L L</u>	<u>Sid</u>
INLEDNING	1
Syfte	1
Bakgrund	1
SAMMANFATTNING - FÖRSLAG	2
Möjligheter och begränsningar	2
Förslag	4
Utbyggnad på lång sikt	6
PLANERINGSANSATS	6
FÖRUTSÄTTNINGAR	7
Nuvarande mark- och vattenanvändning	7
Mark- och vattenförhållanden	7
Bevarandeanspråk och restriktioner	8
Rekreation	10
Landskapsbild	12
Service	13
Trafik och teknisk service	15
EXPLOATERINGSANSPRÅK	17
OMRÅDESBESKRIVNINGAR	17
Västjädraområdet	18
Kyrkbyn	20
Område mellan Lagmansgatan och Häradsvägen	22
Område öster om Häradsvägen	23
Västjädra väster om Stensbo	24
Område öster om Kyrkvägen	25
UTBYGGNAD PÅ LÅNG SIKT	26
MILJÖKONSEKVENSER	28
Störningar från omgivningen	29
Nyttjande av mark-vatten	31
Områdena Västjädra och Kyrkbyn	32
EKONOMISKA KONSEKVENSER	33
Kostnader för att bygga i Dingtuna	33
Områdesanknutna kostnader	34
 BILAGOR:	
Kartor	

Närmast ansvarig för denna utredning är  
Ingrid Legrell Crona, tel 161558

## **INLEDNING**

### **Syfte**

Syftet är att upprätta en fördjupad översiktsplan som skall utgöra grund för framtida detaljplanearbete. Den huvudsakliga skalan för planarbetet är 1:10.000.

I första hand skall planen klargöra var de närmaste årens bostadsbyggande skall ske, men också föreslå var utbyggnad på lång sikt är möjlig.

### **Bakgrund**

Den kommuntäckande översiktsplanen förutsätter en utbyggnad med 80-100 bostäder i Dingtuna under 90-talet. Ytterligare expansion kan aktualiseras under senare delen av årtiondet.

Enligt tidigare utredningar (Öp utr 1988:3 Dingtuna - Komplettering med bostäder) skulle bostadsutbyggnaden i första hand ske inom Västjädraområdet i västra delen av tätorten. För utbyggnad på längre sikt föreslogs området mellan järnvägen och kyrkan, Kyrkbyn. För en utbyggnad mot söder måste man dock avvakta ett ställningstagande till Mälarbanans läge söder om tätorten.

Förutsättningarna har numera förändrats. Västjädra och det tänkta exploateringsområdet har genomgått en mer omfattande kulturlandskapsanalys. Mälarbanans läge har studerats och dess sträckning inom Dingtuna har fastlagts.

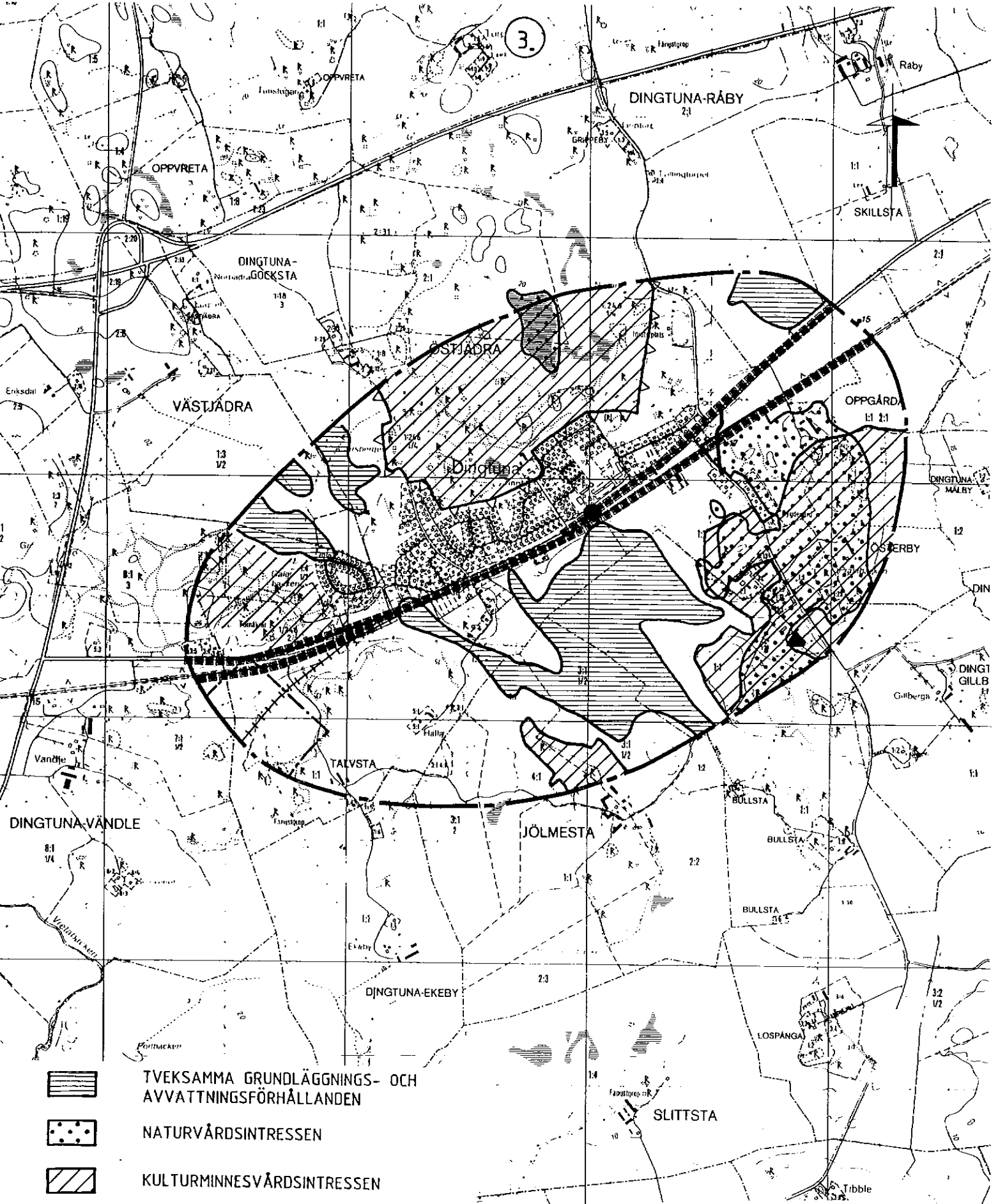
## SAMMANFATTNING - FÖRSLAG

### Möjligheter och begränsningar

Dingtuna är ett utpräglat stationssamhälle med en långsträckt form utmed järnvägen. Kyrka, skola och en mindre bostadsgrupp bildar en egen enhet strax sydost om tätorten.

Dingtuna är huvudsakligen en bostadsort. Arbetstillfällena är få och de flesta pendlar in till Västerås centrum. Här finns en basservice som dock riskerar att utarmas. Den viktigaste resursen är kanske skolan. Skolans möjligheter att ta emot nya elever har varit avgörande för hur stor utbyggnad som kan tillåtas i Dingtuna och bakgrund till den kommuntäckande översiktsplanens antaganden om en utbyggnad med 80-100 bostäder under 90-talet. I Lospånga by, 2 km söder om Dingtuna har 47 bostäder nyligen blivit inflyttningsklara. Tjugo äldrelägenheter har byggts i Dingtuna centrum. Byggandet på landet fortsätter, om än i mindre omfattning. Utrymmet för ytterligare nybyggnation i Dingtuna tätort är enligt de senaste prognoserna begränsat.

- Kulturminnesvård** Samhället Dingtuna ligger med skogen som skydd mot norr och vänder sig söderut mot ett storskaligt och flackt åkerlandskap. Skogen utgör samtidigt gräns för Dingtunas tillväxt mot norr. Området är klassat som riksintressant med hänsyn till det rika fornlämningsbeståndet av bronsålderstyp. Även i väster är förekomsten av fornlämningar avgörande för utbyggnadsmöjligheterna. Under förhistorisk tid bör de båda områdena ha varit en enhet, varför det ur antikvarisk synpunkt är önskvärt att bibehålla sambandet dem emellan. Också området kring och öster om kyrkan är värdefullt ur kulturminnesvårdssynpunkt.
- Naturvård** Betesmarkerna på båda sidor om Kyrkvägen har också stort naturvetenskapligt intresse.
- Byggbarhet** Söder om samhället, liksom i öster och nordväst, breder åkermarken ut sig. Här är stora lerområden med på vissa ställen ganska stora lerdjup och därmed tveksamma grundläggnings- och avvattningsförhållanden
- Kommunikationer** Järnvägen genom Dingtuna byggs nu om för att motsvara de krav snabbtågstrafik ställer dvs spåren dubbleras och korsningar i plan byggs bort. Västerås Lokaltrafik undersöker förutsättningarna för att låta tågen stanna i Dingtuna.
- Den kommuntäckande översiktsplanen redovisar ett nytt järnvägsspår mellan Dingtuna och Kvikksund. Sannolikt dröjer det innan denna del av Mäljarbanan byggs, men i planeringen måste hänsyn tas till tänkt sträckning.



3.



TVEKSAMMA GRUNDLÄGGNINGS- OCH AVVATTNINGSFÖRHÅLLANDEN



NATURVÅRDSINTERESSEN



KULTURMINNESVÅRDSINTERESSEN



RIKSINTRESSE



MARKRESERVAT FÖR NY JÄRNVÄG ENL. KOMMUNTÄCKANDE Öp



TROLIGT LÄGE FÖR EV. TÅGHÅLLPLATS



BULLERKÄLLA



BRUKNINGSCENTRUM

**DINGTUNA**  
MÖJLIGHETER OCH BEGRÄNSNINGAR



**Störningar**

Järnvägen är ur kommunikationssynpunkt en tillgång för orten. Samtidigt utgör den en barriär och ger tillsammans med den parallella genomfartsvägen upphov till störningar i form av buller och vibrationer.

**Förslag**

Dingtunas framtida utbyggnad sker söder om järnvägen. Därigenom binds samhället på ett naturligt sätt samman med Dingtuna kyrkby. Till detta bidrar gång- och cykelvägsförbindelsen mellan Torget och Kyrkskolan.

Denna möjlighet till någon mer omfattande utbyggnad i anslutning till den gamla kyrkbyn har öppnats först på senare tid, då Mäljarbanans läge bestämts och planskilda korsningar med järnvägen ordnas.

Ur landskapsbildssynpunkt är det viktigt att en ny begränsning av bebyggelsen på den flacka jordbruksmarken kommer till stånd. Det kan ske genom vegetationsbälten och mindre "moränkullar" eller alléplanteringar. Bebyggelsen bör hållas låg så att kyrkan bibehålls som landmärke.

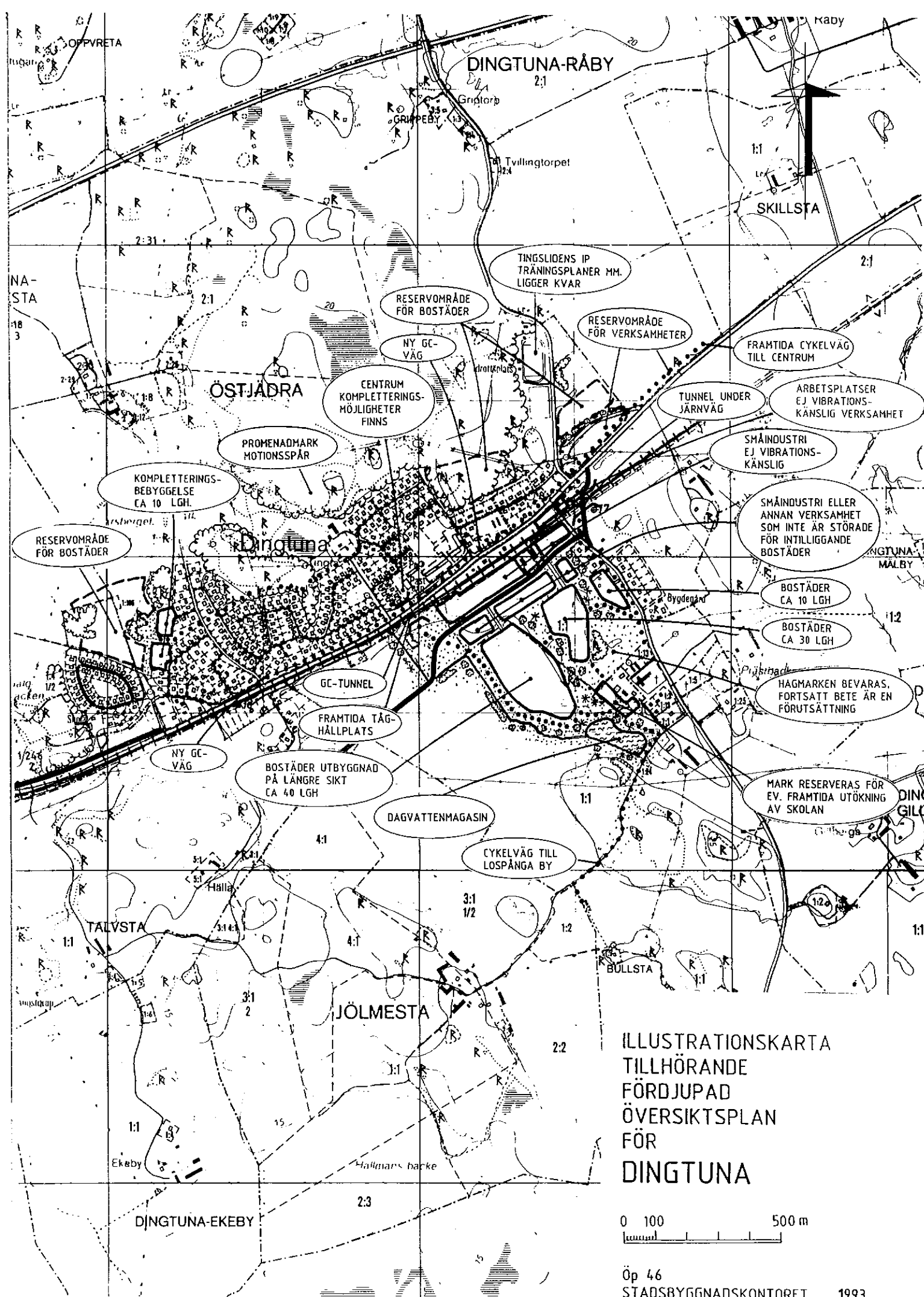
Förutsättningarna för grundläggning är i stort relativt gynnsamma, men partier med instabila marker finns. Bebyggelsens utbredning mot väster begränsas så att de mest låglänta delarna undviks.

Området närmast söder om järnvägen utnyttjas för verksamhet som ej är störningskänslig, således ej bostäder.

Även inom det område som avses för bostäder finns risk för bullerstörningar från järnvägen, speciellt om bostäderna byggs innan arbetsområdet är fullt utbyggt. Det förutsättes att detta beaktas vid kommande detaljplanearbete, exempelvis genom att bebyggelsen grupperas och utformas så att den i sig skapar ett skydd mot bullret.

Hagmarksområdet mellan föreslagen bebyggelse och den gamla kyrkbyn har stort värde och förutsätts bevaras. För att områdets värden skall bestå måste det betas även i fortsättningen. Bebyggelsens avgränsning mot betesmarken studeras noggrannare i samband med detaljplanearbetet.

Västjädra föreslogs tidigare som utbyggnadsområde. I denna plan föreslår vi dock inte någon större exploatering för närvarande. Skälet är i första hand hänsyn till de kulturhistoriska intressena. Ur antikvarisk synpunkt är det önskvärt att bibehålla det förhistoriska sambandet mellan Östjädra riksintresseområde och det stora fornlämningskomplexet väster om Västjädra skola.



DINGTUNA-RÅBY

ÖSTJÄDRA

CENTRUM KOMPLETTERINGS-MÖJLIGHETER FINNS

RESERVOMRÅDE FÖR BOSTÄDER

NY GC-VÄG

TINGSLIDENS IP TRÄNINGSPLANER MM. LIGGER KVAR

RESERVOMRÅDE FÖR VERKSAMHETER

FRAMTIDA CYKELVÄG TILL CENTRUM

TUNNEL UNDER JÄRNVÄG

ARBETSPLATSER EJ VIBRATIONS-KÄNSLIG VERKSAMHET

PROMENADMARK MOTIONSSPÅR

SMÅINDUSTRI EJ VIBRATIONS-KÄNSLIG

KOMPLETTERINGS-BEBYGGELSE CA 10 LGH.

SMÅINDUSTRI ELLER ANNAN VERKSAMHET SOM INTE ÄR STORADE FÖR INTILLIGGANDE BOSTÄDER

RESERVOMRÅDE FÖR BOSTÄDER

BOSTÄDER CA 10 LGH

BOSTÄDER CA 30 LGH

GC-TUNNEL

FRAMTIDA TÅG-HÅLLPLATS

HÄGMARKEN BEVARAS. FORTSATT BETE ÄR EN FÖRUTSÄTTNING

NY GC-VÄG

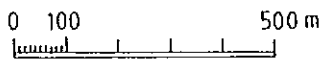
BOSTÄDER UTBYGGNAD PÅ LÄNGRE SIKT CA 40 LGH

MARK RESERVERAS FÖR EV. FRAMTIDA UTÖKNING AV SKOLAN

DAGVATTENMAGASIN

CYKELVÄG TILL LOSPÅNGA BY

ILLUSTRATIONSKARTA  
TILLHÖRANDE  
FÖRDJUPAD  
ÖVERSIKTSPLAN  
FÖR  
DINGTUNA



Vi vill dock inte helt släppa möjligheten att bebygga området. Huvuddelen av Västjädraområdet har därför betecknats som "reservområde för bostäder". En mindre komplettering med 10-15 hus i anslutning till befintlig villabebyggelse vid Vårfridsgatan-Hemfridsgatan kan dessutom genomföras utan att detta förhistoriska samband brytes.

Området mellan Lagmansgatan och Häradsvägen, liksom ett mindre område öster om Häradsvägen, pekas ut som reservområden för framtida bostadsbyggande. Länsstyrelsens uppfattning är att kulturminnesvårdens riksintresseområde bör utvidgas att innefatta även området mellan Lagmansgatan och Häradsvägen, som i sin helhet bör undantas från exploatering. Detta framgår av länsstyrelsens tjänsteyttrande som är fogat till planen. En bedömning av tillåtligheten gentemot riksintresset får därför göras i samband med detaljplanarbetet.

Utrymme för tillbyggnad av Dingtuna kyrkskola bör finnas, varför mark har reserverats för detta ändamål.

I enlighet med SJ:s önskemål har östra delen av nuvarande järnvägsområde (norr om järnvägen) lagts ut som arbetsområde. Arbetsområdet inkluderar även Dingtuna kvarn öster om nuvarande Kyrkvägen. Hur stor del av det nuvarande järnvägsområdet som är exploateringsbart får avgöras vid framtida detaljplanearbete.

Behov av en gång- och cykelbana utmed Stationsvägen finns redan idag. Dessutom föreslås en förlängning in mot den centrala staden.

### Utbyggnad på lång sikt

På lång sikt förordas ytterligare utbyggnad söder om järnvägen främst med tanke på en framtida tåghållplats vid Dingtuna Torg, liksom närheten till butik, skola etc. Hänsyn bör därvid tas till möjligheterna att i en framtid söka nya lösningar för avloppshantering och energiförsörjning. Lermarkerna som omger Dingtuna ger goda förutsättningar för exempelvis rotzonsanläggningar för rening av avloppsvatten och för nyttjande av ytjordvärme.

### **PLANERINGSANSATS**

Dingtuna är ett väl fungerande litet samhälle 9 km väster om Västerås centrum. Arbetstillfällena i och omkring orten är dock få och de flesta (80 %) pendlar. Här finns en basservice med butik, skola, förskola m m. Posten och biblioteket har dock nyligen lagts ned.

Planeringsansatsen är en MÅTTLIG TILLVÄXT av Dingtuna, på ortens egna villkor. Detta stämmer enligt tidigare planeringsomgångar med dingtunabornas önskemål. Det kan bidra till en viss vitalisering av orten, ett mer differentierat utbud av bostäder, ett bättre underlag för service etc, etc. Avsikten är att ge förutsättningar för såväl fler boende som fler arbetande i orten.



Hittills har skolans kapacitet satt gränser för ortens expansion. Sannolikt bör detta gälla även framledes.

Av stor vikt för Dingtunas attraktivitet som bostadsort är kommunikationerna med centrala Västerås. Om VL-tågen stannade i Dingtuna skulle restiden förkortas avsevärt. En utgångspunkt för lokalisering av tillkommande bebyggelse i orten bör därför vara att det på sikt kommer att finnas en hållplats för tågen.

## FÖRUTSÄTTNINGAR

### Nuvarande mark- och vattenanvändning

Dingtuna socken har utpräglad jordbrukskaraktär. Åkermarken kring samhället nyttjas huvudsakligen för odling men kring Kyrkvägen finns också beteshagar. Närmaste brukningscentrum är Dingtuna Prästgård söder om kyrkbyn. I norr och väster finns skogsmarker som bl a är viktiga som närströvsområden. Även i sydväst finns stora sammanhängande skogsområden.

### Mark- och vattenförhållanden (karta se bilaga)

Dingtuna samhälle är huvudsakligen byggt på glacial lera, några mindre partier på morän. Skogspartierna norr, väster och sydväst om samhället består till största delen av moränmark, som särskilt söder om järnvägen är ganska blockig. Detta är områden med goda förutsättningar för grundläggning och avvattning. Även i sydost, kring Kyrkvägen, är förutsättningarna för grundläggning och avvattning goda. Här är huvudsakligen glacial lera med inslag av morän, delvis blockig. Här finns också ändmoräner.

I söder liksom i öster och nordväst breder åkermarken ut sig. Här är stora lerområden med på vissa ställen ganska stora lerdjup (upp till 15 m) och därmed tveksamma grundläggnings- och avvattningsförhållanden. I övergången mellan fastmarksområdena och områden med stora lerdjup varierar grundförhållandena mycket.

Dingtuna samhälle och området söder och sydost därom avvattnas söderut via diken och naturliga vattendrag och så småningom Asköbäcken till Asköviken. Åkermarken öster om samhället utgör ett eget avrinningsområde som också avvattnas via Asköbäcken. Hänsyn måste tas till vattendelaren öster om Kyrkvägen för att inte avrinningsförhållandena skall ändras. Tröskeln är redan genombruten av väg/järnväg men ytterligare genombrott på större djup bör undvikas. De västra delarna av Dingtuna med bl a Västjädraområdet avvattnas via Vretabäcken till sjön Freden.

### Bevarandeanspråk och restriktioner (karta sid 3)

#### **Riksintressen**

Den kommuntäckande översiktsplanen redovisar riksintressen enligt naturresurslagen och hur dessa skall tillgodoses.

I denna fördjupade översiktsplan berörs Östjädraområdet, som är av riksintresse för kulturminnesvården och Mälarbanan inklusive den nya sträckningen Dingtuna-Kvicksund, som är av riksintresse för kommunikationer.

Östjädraområdet är klassat som riksintressant med hänsyn till det rika fornlämningsbeståndet av bronsålderstyp. Förutsättningarna för att kulturvärdena ska bibehållas är att eventuell bebyggelse och övrig exploatering inte inkräktar på fornlämningarnas närområde.

Av den kommuntäckande översiktsplanen framgår att Västerås stad accepterar den avgränsning av riksintresseområdet som staten gjort. Gränsen utgör i princip gräns för Dingtunas tillväxt norrut.

Planområdet inkluderar endast en mindre del av riksintresseområdet. Eftersom kulturminneslagen ger fornlämningarna ett ovillkorligt skydd har det inte funnits anledning att låta översiktsplanen för Dingtuna innefatta hela riksintresseområdet.

Av länsstyrelsens granskningsyttrande, som är fogat till planen, framgår att länsstyrelsen anser att riksintresseområdet bör utvidgas att innefatta även området mellan Lagmansgatan och Häradsvägen. Västerås stad har inte accepterat att riksintresseområdet utvidgas, men är medveten om att tillkommande bebyggelses tillåtlighet gentemot riksintresset kan prövas även när den är belägen utanför detta område.

#### **Kulturminnesvård**

Dingtunaslätten var en av Västmanlands tidigast befolkade och odlade bygder, vilket idag avspeglas i den enorma fornlämningsrikedomen.

Östjädraområdet berörs under rubriken "Riksintressen". Fornlämningarna i detta område utgörs av gravfält och enstaka friliggande lämningar. Rösen indikerar en bronsåldersbebyggelse som måste ha varit omfattande. Helt unik är den rad av resta stenar som står rakt väster om idrottsplatsen. Väster om Västjädra skola finns också ett stort fornlämningskomplex.

Ur antikvarisk synpunkt är det önskvärt att ett reellt samband mellan dessa fornlämningsområden bibehålls, eftersom de båda områdena bör ha varit en stor enhet under förhistorisk tid. Det går dessutom inte att utesluta att det finns fler fornlämningar inom området.

Ett stort område från Dingtuna kyrka och österut utgör miljöhänsynsområde enligt kommunens kulturminnesvårdsprogram. Området närmast kyrkan - på båda sidor om vägen - är dessutom utpekade som "område av särskilt värde".

## Naturvård

Sydost om samhället i anslutning till kyrkan och näraliggande bondgårdar finns ett stort och vackert betesområde. Här finns både öppna hagar med en rik flora och träd- och buskbärande hagmark. Hagarna har förutsättningar att även i framtiden hysa en rik torrängsflora om marken hävdas med bete.

Området har i länsstyrelsens naturvårdsplan givits klass II (regionalt intresse).



I skogspartiet norr om samhället finns ett öppet odikat medelrikkärr med artrik flora, vilket också finns upptaget i länsstyrelsens naturvårdsplan.

## Jordbruk

På Dingtuna Prästgård finns en större besättning nötkreatur, varför ett skyddsavstånd mellan tillkommande bebyggelse och gårdens brukningscentrum krävs. Betesmarkerna ligger delvis norr och nordost om detta men för betesmarken ställs inte samma krav.

Även stoftspridning från jordbruket beaktas, exempelvis genom att skyddsplanteringar utföres.

## Buller och vibrationer

Järnvägen tillsammans med den parallella genomfartsvägen ger upphov till störningar i form av buller och vibrationer.

Miljö- och hälsoskyddsförvaltningen förutsätter att vedertaget värde för acceptabelt buller från vägtrafik (55 dB(A) ekvivalent ljudnivå) även ska gälla järnvägstrafik.

Fordonsmängden, speciellt andelen tunga fordon, och hastigheten är avgörande för vägtrafikbullret.

Gatukontoret har gjort beräkningar som visar att tågbullret är dimensionerande. Vägtrafikbullret bidrar endast med att höja den sammanlagda bullernivån med 0,5 dB(A).

I Tågbullerutredningen (Miljö- och hälsoskyddsförvaltningen 1988) kartlades bullret från tågtrafiken bl a i Dingtuna. Värden högre än 55 dB(A) beräknades sträcka sig 90-160 m från spårmitte inom befintlig bebyggelse.

Utbyggnaden av Mäljarbanan ger både ökad turtäthet och snabbhet. Bullret från de nya snabbtågen uppges inte vara större än för nuvarande tåg. Beräknade bullernivåer redovisas i Banverkets utredning Mälardalsbanorna (1990). Utgångspunkt är Banverkets förslag om 60 dB(A) (utomhus, ekvivalent ljudnivå för dygn) som gränsvärde för ny bana vid befintlig bebyggelse, liksom ny bebyggelse vid befintlig bana. I utredningen pekas endast ett "riskområde" i Dingtuna ut. För att klara riktvärdet för fastigheterna närmast järnvägen vid Nedre Östjädravägen erfordras en bullerskyddsvall-/skärm.

Gränsen för bullernivån 60 dB(A) utan skärmning går ca 200 m från järnvägen. Beräkningar utgående från samma ingångsvärden beträffande tågtyper, hastighet, antal tåg etc ger 55 dB(A) utan skärmning på ett avstånd av 300 m från järnvägen. År 2000 med ökad trafikmängd blir bullernivån 59 dB(A) på detta avstånd.

*Vid planering av tillkommande bostadsbebyggelse och nytillkommande störningskänslig verksamhet skall max 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå utomhus eftersträvas.*

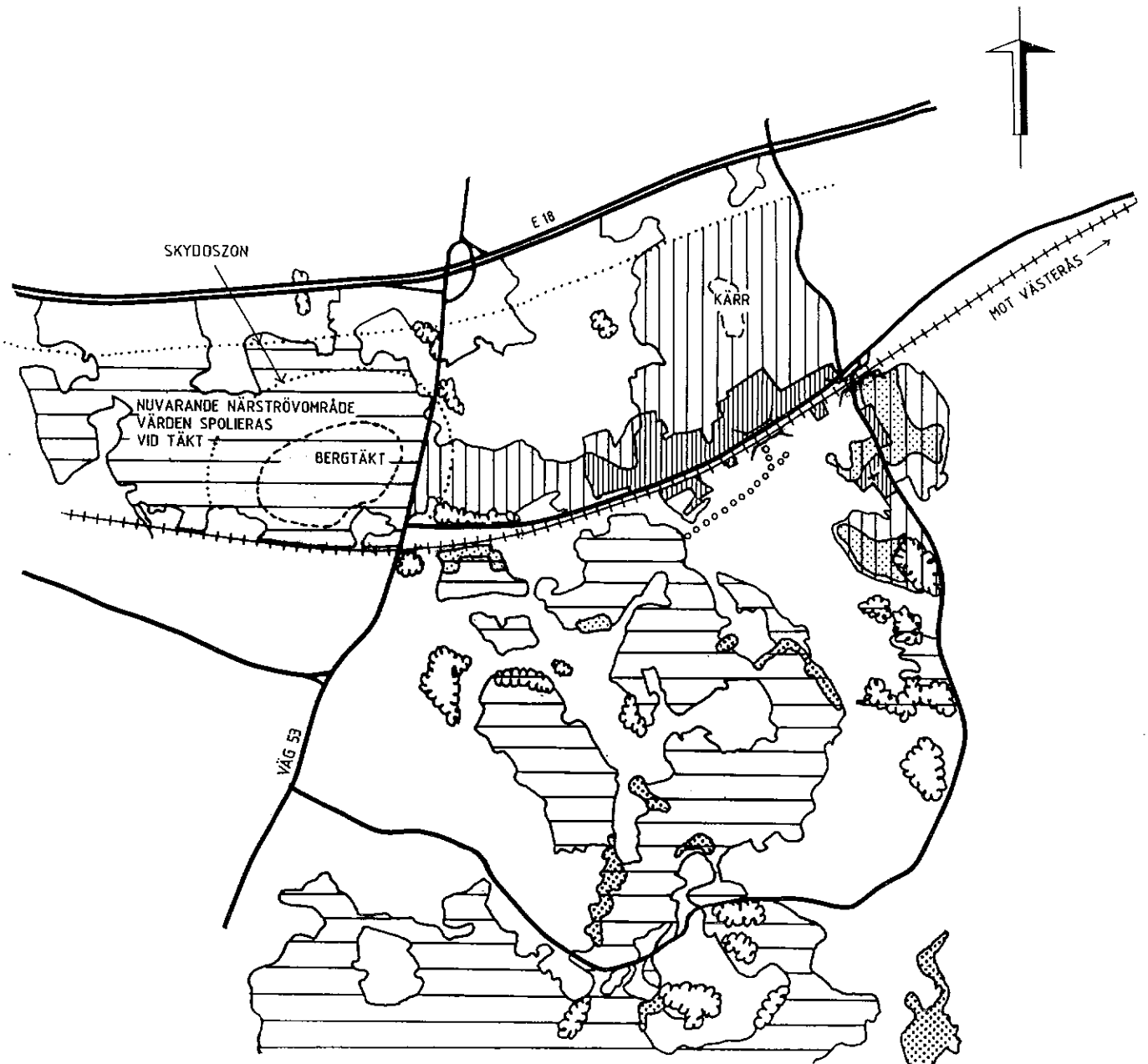
Risken för vibrationer från järnvägstrafiken är enligt Banverkets utredning störst inom 150-200 m från banan. Vibrationskänslig verksamhet bör därför undvikas inom detta avstånd från järnvägen.








### Rekreation

Som grönområde för Dingtuna fungerar skogsområdena norr och väster om tätorten. Dessa marker utgörs främst av varierad barrskog men har tidigare betade brynzoner med rikt lövinslag. Mitt i det norra skogsområdet finns ett medelrikkärr med rik flora. Rikligt med stigar och spårssystem finns närmast tätorten.

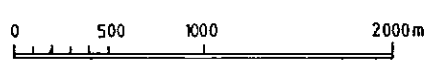
### **Promenadområden**

Den nuvarande bebyggelsen i Dingtuna är mycket välförsörd när det gäller promenadområden. De ovan nämnda områdena utgör ca 150 ha (borträknat stort område närmast E 18) och ligger i direkt anslutning till tätorten. Rekommendationen är 25 ha. Promenadområden bör ej ligga längre bort än 50 m från varje bostadsgrupp i en tätort av Dingtunas storlek. Det innebär att all tänkbar tillkommande bebyggelse får god tillgång till promenadområden. Vid eventuell byggnation söder om kyrkan måste dock tillgängligheten till befintliga hagmarker och lövskogsholmar här garanteras till en minimiareal av 15 ha.



-  TÄTORT
-  PROMENADMARK
-  NÄRSTRÖVOMRÅDEN
-  MYCKET INTRESSANT ÄNGS-HAGMARK
-  INTRESSANT ÄNGS-HAGMARK
-  LÖVSKOG
-  G/C-STRÅK

DINGTUNA  
REKREATION  
PROMENADMARK  
NÄRSTRÖVOMRÅDEN



**Närströvområden**

De områden som fungerar som promenadområden norr och väster om tätorten utgör idag också närströvområden. Närströvmarker finns därmed i direkt anslutning till tätorten, vilket är mycket bra.

Skogsområdena väster om väg 53 var tidigare en tillgång i detta avseende, eftersom de ligger nära tätorten (3 km accepteras som avstånd till närströvområden).

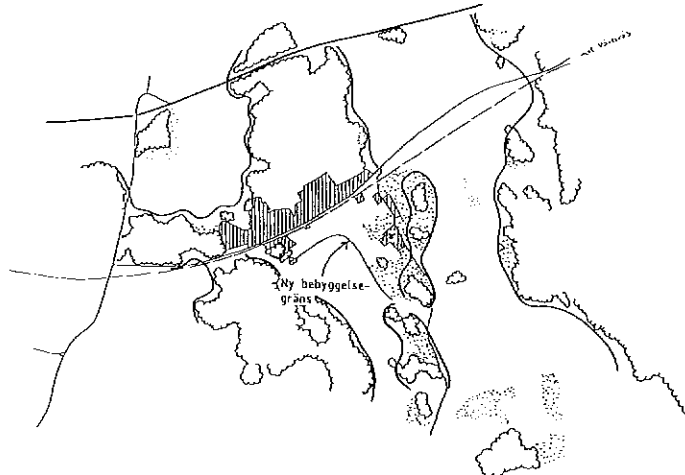
I och med att bergtäkten har öppnats spolieras hela detta område som närströvområde. Därmed uppnås inte arealkravet på 3 km<sup>2</sup> utan andra områden måste ersätta dessa.

Med en tunnel under väg och järnväg i Dingtuna är skogsmarkerna söder om orten lättillgängliga oavsett var tillkommande bebyggelse hamnar. Ianspråktagande av skogsområden för bebyggelse påverkar inte tillgången så länge goda passagemöjligheter garanteras. En översyn av passager över smala åkrar kan avsevärt förbättra tillgängligheten och möjligheterna till varierat vägval ute i området.

**Landskapsbild**

Dingtuna ligger i ett storskaligt jordbrukslandskap som sträcker sig ner till Mälaren. Samhället är ett utpräglat stations-samhälle med en långsträckt form utmed järnvägen. Kyrka, skola och en mindre bostadsgrupp bildar en egen enhet strax sydost om tätorten. Hela samhället ligger med skogen som skydd åt norr och vänder sig söderut mot ett storskaligt och flackt åkerlandskap. Utanför detta landskapsrum, där tätorten är en viktig del, annonserar sig tätorten knappast alls. Från Västeråshållet är det kyrkan som utgör landmärke och som annonserar samhället, möjligen också idrottsplatsen i skogskanten norr om vägen.

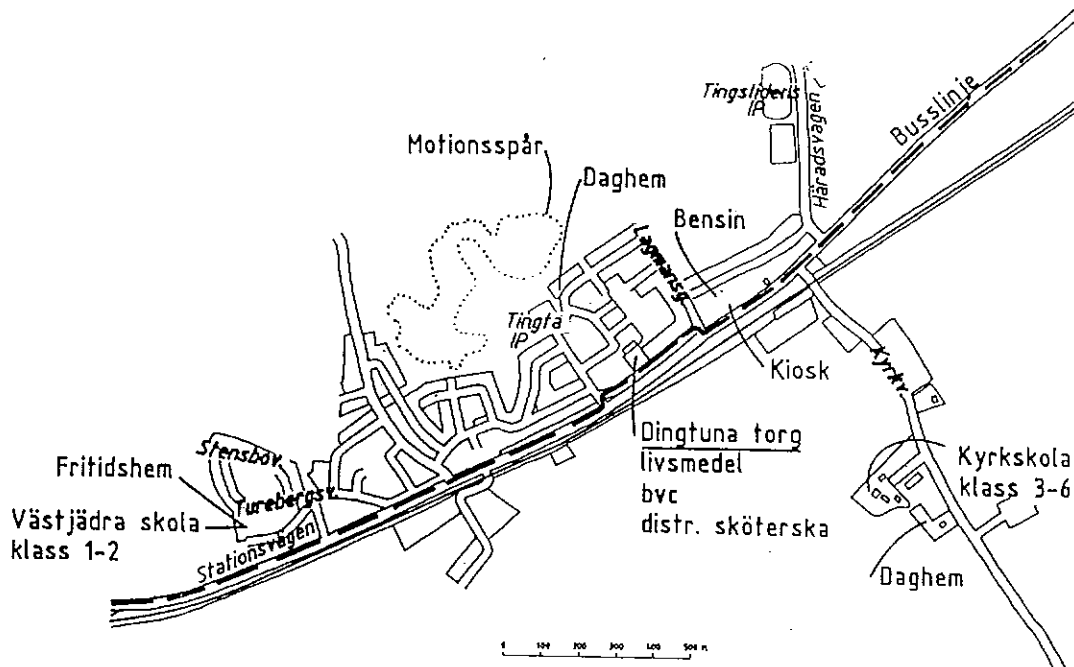
Landskapsbildsmässigt är det naturligt att samhället håller sig inom det landskapsrum det redan starkt påverkar. I första hand bör samhällets båda delar knytas samman. Att bebyggelsen kryper ut på den flacka jordbruksmarken behöver inte vara något problem ur landskapsbildssynpunkt. De mest låglänta delarna bör dock undvikas. Det är också viktigt att en ny begränsning av bebyggelsen kommer till stånd. Det kan vara vegetationsbälten och mindre "moränkullar" eller alléplanteringar. Bebyggelsen bör hållas låg så att kyrkan bibehålls som landmärke.



### Service

Vid Dingtuna Torg finns livsmedelsaffär, distriktssköterska, barnvårdscentral och en pizzeria. Posten har nyligen stängts och ersatts av postservice i livsmedelsbutiken. Även biblioteket är nyligen nedlagt och ersatt av bokbuss. Vid Stationsvägen finns en bensinstation, kiosk och pizzeria.

Vid Dingtuna Torg finns utrymme för ytterligare servicefunktioner.



### **Förskola**

Daghem finns vid Landslagsgatan (2 avd), fritidshem i anslutning till Västjädra skola. Lokalerna samnyttjas här av deltidsförskolan. Söder om kyrkan finns dessutom ett kooperativt daghem, liksom i Lospånga by.



För närvarande finns en mindre brist på barnomsorgsplatser. Bristen väntas öka kraftigt de närmaste åren. Efter 1996 minskar åter antalet 0-6-åringar.

### Skola

Dingtuna har två skolor. Årskurs 1 och 2 går i Västjädra skola och årskurs 3-6 i Dingtuna Kyrkskola. Högstadieläverna är i första hand hänvisade till Nybyggeskolan på Hammarby. Till skolans upptagningsområde hör också landsbygden runt Dingtuna. Byggandet på landet har ökat kraftigt på senare år, vilket påverkar elevantalet.



Utrymme finns för ytterligare ca 100 bostäder i området. I Lospånga by, som ligger ca 2 km söder om Dingtuna tätort, har 47 bostäder nyligen blivit inflyttningsklara. Tjugo äldre-lägenheter har byggts vid Lagmansgatan. Dessutom tillkommer förväntat byggande på landet.

Enligt de senaste prognoserna är således utrymmet för ytterligare nybyggnation i Dingtuna tätort begränsat. Ett tiotal nya bostäder per år torde vara möjligt utan att behov av ytterligare skollokaler uppkommer.

### Äldreomsorg

Två hus för äldreboende med sammanlagt 20 lägenheter, varav elva är avsedda för gruppboende, blev inflyttningsklara under sommaren 1992.

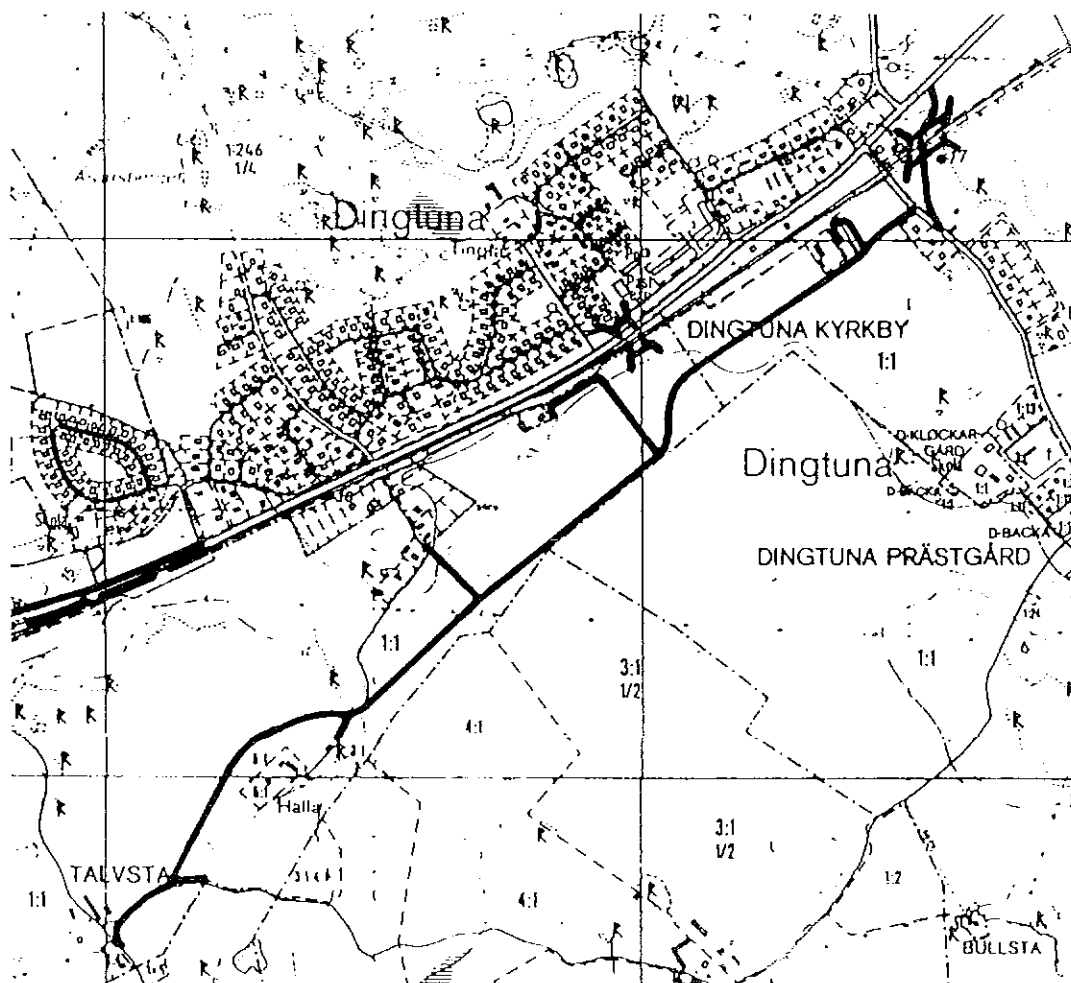
Eventuellt finns i en framtid behov av ytterligare äldrebo-städer och/eller lägenheter för de som inte orkar bo kvar i sina villor men inte vill lämna orten.



Trafik och teknisk service**Förändringar**

Järnvägen genom Dingtuna byggs nu om för att motsvara de krav snabbtågstrafik ställer dvs spåren dubbleras och korsningar i plan byggs bort.

Kyrkvägens passage av järnvägen ersätts med en tunnel. Ny väg byggs söder om järnvägen mellan Kyrkvägen och Talvsta. Söder om Västjädra skola läggs Stationsvägen om för att järnvägens radie ska kunna ökas. I höjd med Dingtuna Torg byggs en gång- och cykeltunnel under järnvägen. Den utformas med en öppning mellan vägen och järnvägen, vilket gör det möjligt att här anlägga en trappa upp till en framtida per-rong och tåghållplats.



- NY VÄGSTRÄCKNING
- ⌘ GC-TUNNEL
- JÄRNVÄGSOMLÄGGNING

FÖRÄNDRINGAR MED HÄNSYN  
TILL MÅLARBANAN

- Biltrafik** Idag är hastigheten begränsad till 50 km/h från den östra infarten till Lagmansgatan passerats. De boende har uttryckt önskemål om att 50-sträckan borde förlängas att gälla genom hela samhället.
- Cykelvägar** Separat gång- och cykelväg finns idag endast utmed Kyrkvägen från Stationsvägen till skolan. I samband med vägomläggningen läggs den tillsammans med vägen i tunneln.
- En utbyggnad av separat gång- och cykelväg utmed Stationsvägen från Östjädravägen till Kyrkvägen är angelägen med tanke på skolbarnen. På sikt skulle det även vara önskvärt att bygga en separat cykelbana in mot centrala Västerås. Befintlig cykelbana ut från stadens centrum slutar vid Långängskrogen och dit är det ca 2,5 km från Dingtuna.
- I en framtid kan även uppkomma behov av en gång- och cykel-förbindelse i samhällets norra del (mellan Västjädra och Tingta). Genom en avstängning av Länsmansgatan kan ett sammanhängande grönstråk, som endast korsas av Östjädravägen, åstadkommas.
- Kollektivtrafik** Bussen till centrum går Stationsvägen - Dingtuna Torggata - Stationsvägen.
- Inom ramen för den regionala tågtrafiken diskuteras stationslägen bl a i Dingtuna. Västerås Lokaltrafik undersöker nu förutsättningarna för att bygga en hållplats. Det är tekniskt möjligt att låta tågen stanna när dubbelspårbygget är klart, vilket är beräknat till senhösten 1993. Möjligheter till relativt god turtäthet finns, eftersom tågen till såväl Köping och Eskilstuna som Fagersta passerar Dingtuna.
- Generellt anser VL att parallellgående trafik skall undvikas.
- Vatten och avlopp** Dingtuna får sitt dricksvatten från anläggningarna vid Hässlö och Fågelbacken. Avloppet är anslutet till Kungsängenverket. Det ledningssystem som finns idag är i och med anslutningen av bebyggelsen i Lospånga by fullt utnyttjat. Västerås Energi och Vatten genomför just nu en komplettering av systemet. Denna innebär i princip en fördubbling av dagens kapacitet. Arbetena har samordnats med de omläggningar av vägar etc som sker för Mäljarbanans räkning.
- Dagvattnet samlas upp i ett dike som leder till Asköbäcken och vidare till Mälaren.
- Värme** Uppvärmning sker med egna värmepannor eller elvärme.
- Elförsörjning** Den mottagningsstation som finns ligger vid Östjädra norr om samhället. Den är dock så gammal att den behöver förnyas inom de närmaste åren. En utbyggnad i Kyrkbyn kan påskynda ett nybygge, eftersom en placering söder om järnvägen då är lämpligare. Någon särskild markreservasjon i denna översiktsplan behövs ej.

## Renhållning

Det finns ingen lokal uppsamlingsstation för sopor utan dessa körs till Grytatippen.

Renhållningsverket genomför nu ett försök med längre gående källsortering i Skultuna. För detta ändamål har man byggt en återvinningscentral dit allt återvinningsbart material ska lämnas. Enligt renhållningsverkets koncept ska en återvinningscentral i allmänhet dimensioneras för ett upptagningsområde om 15.000-20.000 hushåll. Förutsättningar att anordna en återvinningscentral bör finnas även i Dingtuna, t ex inom industriområdet, men någon särskild markreservasjon i denna översiktsplan erfordras ej.

## EXPLOATERINGSANSPRÅK

Uppsala universitet, som äger mark norr om Dingtuna kyrka (Dingtuna Kyrkby 1:1), har gjort en framställning till kommunen om detaljplaneläggning av området söder om järnvägen och har presenterat skisser för dels bostadsbebyggelse, dels utökning av redan planlagt industriområde.

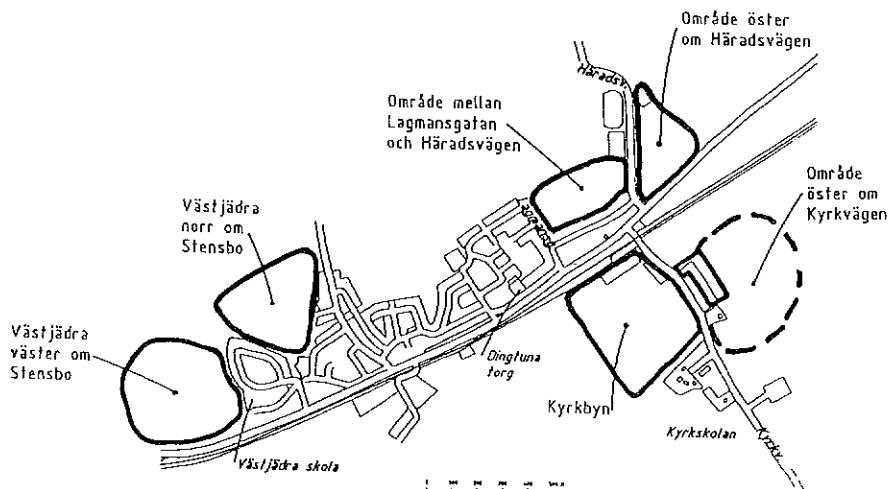
I stadens bostadsförsörjningsprogram för 1992-96 är Dingtuna Kyrkby upptaget som reservobjekt 1994 (50 lgh i småhus).

SJ har i sitt samrådsyttrande framfört önskemål om att markområdet norr om järnvägen och söder om Köpingsvägen (Stationsvägen), öster om gamla stationshuset ska läggas ut som arbetsområde.

## OMRÅDESBESKRIVNINGAR

Det är således motiverat att göra en ny analys av vilket av områdena Västjädra och Kyrkbyn som är lämpligast för de närmaste årens bostadsbyggande.

För att ge en samlad bild av utbyggnadsförutsättningarna i Dingtuna beskrivs även de områden som tidigare studerats, även de som då av olika anledningar bedömdes mindre lämpliga.

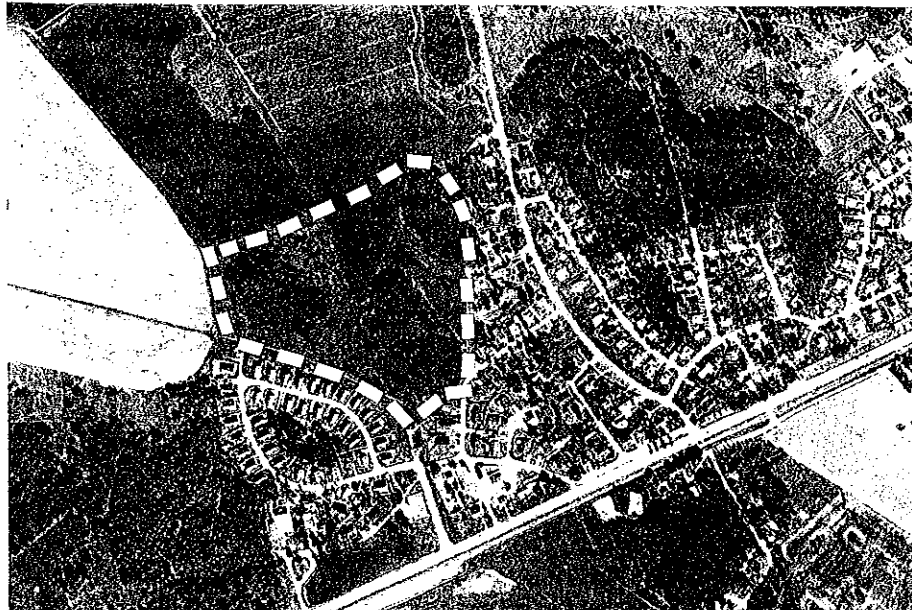


Västjädraområdet norr om Stensbo.

I översiktsplaneutredningen 1988:3 "Dingtuna - komplettering med bostäder", vilken antogs av kommunfullmäktige 1988-06-22, § 125, föreslogs att de närmaste årens utbyggnad av Dingtuna skulle ske i väster och då i första hand området norr om Stensbo och i andra hand norra delen av skogspartiet väster om Stensbo.

Det utpekade området norr om Stensbo har ännu inte bebyggt. Kommunen förvärvade 1990 ett större markområde norr om Dingtuna, vilket delvis innefattade det föreslagna utbyggnadsområdet. Området är ej detaljplanlagt.

Planeringsförutsättningarna är idag förändrade, bl a har området genomgått en mer omfattande kulturlandskapsanalys.



- Markägare** Marken inom området ägs av Västerås stad och byggföretaget Skanska samt ytterligare en privat markägare.
- Nuvarande markanvändning** Området består idag till en del av brukad åkermark medan resten utgörs av igenbuskad åker och skogbevuxna backar.
- Mark- och vattenförhållanden** En översiktlig grundundersökning har genomförts. Den visar att marken i norr består av ned till 10 m lös lera med relativt tunn, relativt lös torrskorpa. I kanten av skogskullarna samt mellan och strax söder om dessa finns fast torrskorpelera på morän. I söder intill Stensbobäcken finns ca 4 m lös lera under 1,5 m torrskorpa.

I den norra delen av området ligger Dingtunas gamla vattentäkt, vilket indikerar att här finns grundvatten i stora mängder och att grundvattennivån ligger relativt högt. Området avvattnas via Vretabäcken till sjön Freden.

#### Landskapsbild

Området utgörs av omväxlande skogbeksädda höjder med inskjutande åkerkipar. Det småskaliga åkerlandskapet kan ge förutsättningar för en god boendemiljö under förutsättning att en trädbevuxen skärm mot norr skapas.

#### Kulturminnesvård

Området ligger mellan Östjädra riksintresseområde och ett stort fornlämningskomplex väster om Västjädra skola. Det har tidigare skett en exploatering inom detta område (Stensboområdet). Ytterligare ett bostadsområde skulle komma att slutgiltigt skära av kontakten mellan de två omfattande fornlämningsområdena.

En mindre komplettering i områdets östra del, i anslutning till Vårfridsgatan och Hemfridsgatan, är möjligt att genomföra utan att det förhistoriska sambandet brytes.

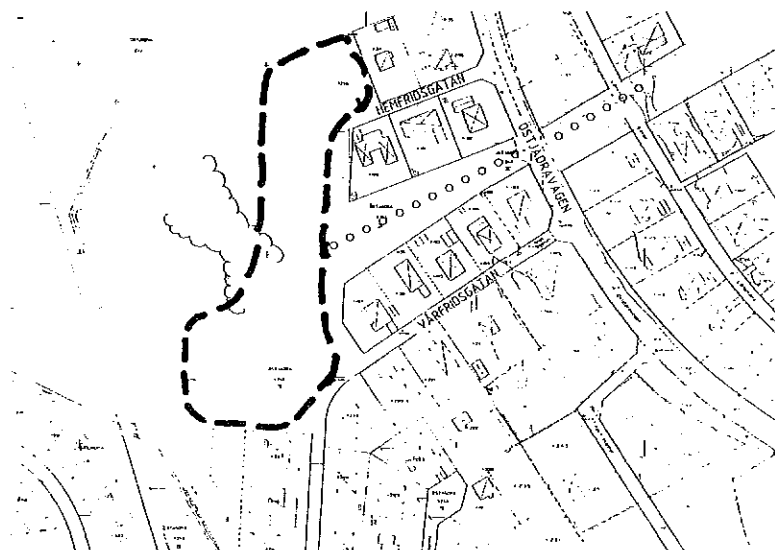
Det finns ett par kända fornlämningar inom det tänkta exploateringsområdet - en stensträng och en rund stensättning. Det går inte att utesluta att det finns ytterligare fornlämningar i området. Det kan då röra sig om boplatslämningar, framför allt i den sydvästra delen där det finns vissa fosfathöjningar.

#### Kompletteringsområde vid Vårfridsgatan - Hemfridsgatan

En mindre komplettering med 10-15 hus i anslutning till befintlig villabebyggelse är möjlig. Kompletteringen måste göras på sådant sätt och i sådan omfattning att en framtida exploatering av resterande delar av Västjädraområdet inte försvåras.

Västerås stad äger marken.

Anslutning till befintligt VA-nät kan göras i Vårfridsgatan.



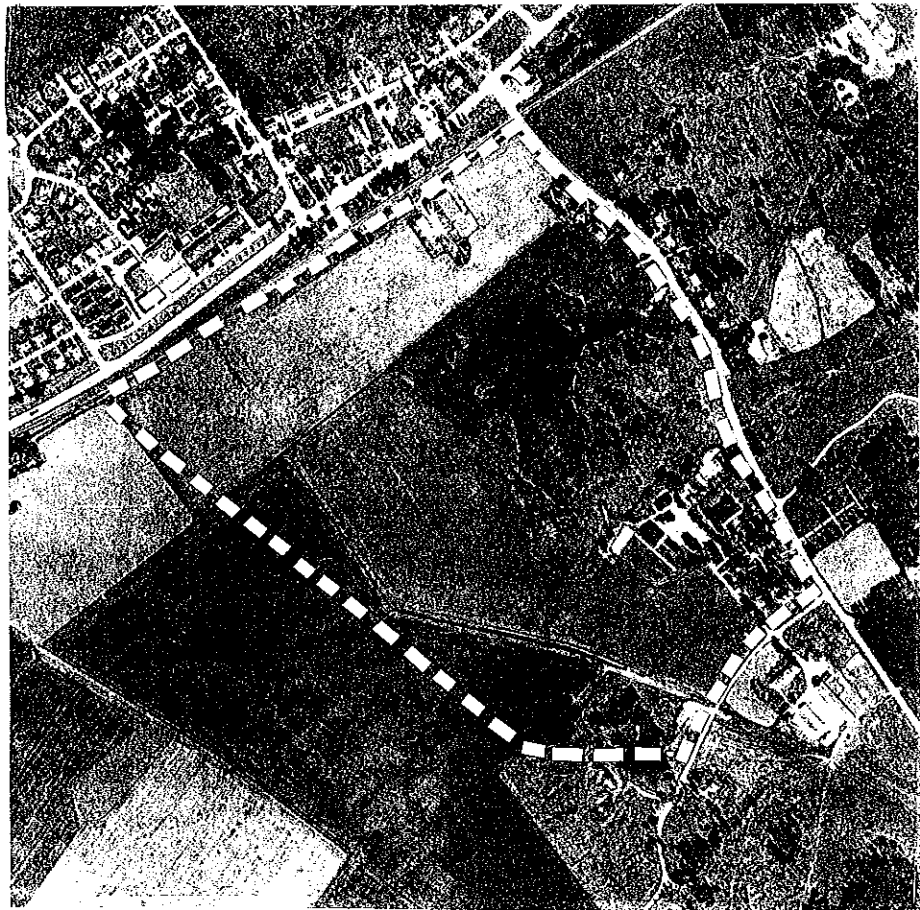
### Kyrkbyn

#### Markägare

Marken inom området tillhör fastigheterna Dingtuna Kyrkby, som ägs av Uppsala universitet och Dingtuna Prästgård, vars ägare är Tommy och Mona Gunstad.

#### Nuvarande mark- användning

Området utgörs av åker med inslag av bevuxna backar och impediment. I väster finns en rad åkerholmar som utgör gräns mot det öppna jordbrukslandskapet. Backarna närmast kyrkan nyttjas för bete.



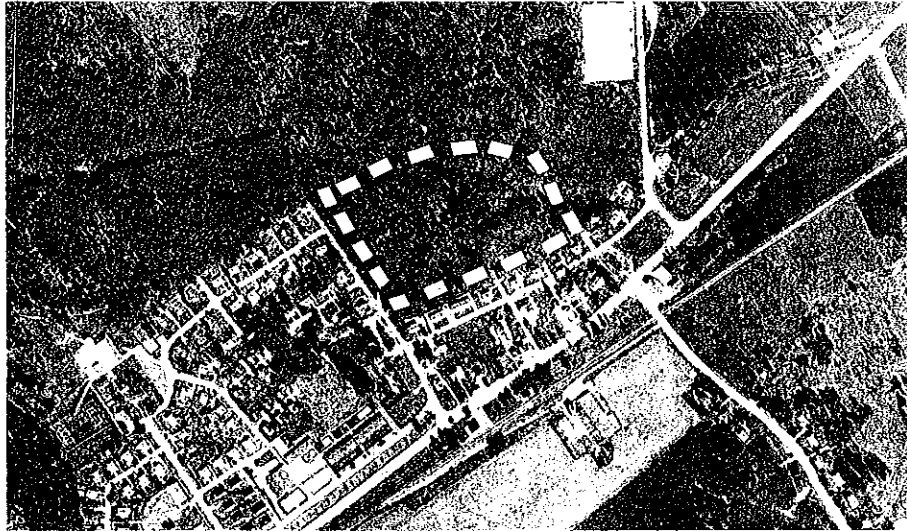
#### Mark- och vatten- förhållanden

Inom stora delar av området är förutsättningarna för grundläggning och avvattning goda. Höjdpartierna består huvudsakligen av morän, delvis blockig, och glacial lera. I områdets västra del, i anslutning till det genomgående dagvattendiket, finns ett parti med djupare leror, 10-15 m. Innan ett eventuellt bebyggelseområdes avgränsning mot väster kan bestämmas krävs en särskild grundundersökning. I övrigt visar tillgängligt undersökningsmaterial att den öppna åkermarken huvudsakligen består av 5-10 m mäktig lera.

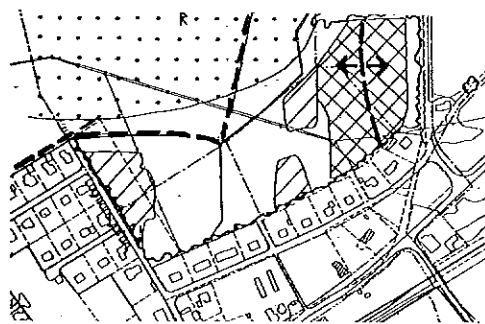
En översiktlig grundundersökning har gjorts i området närmast väster om Kyrkvägen. I ett lågparti som sträcker sig genom området har största lerdjup uppmätts till drygt sex meter.






- Landskapsbild** Området söder om järnvägen kan beskrivas som ett relativt storskaligt jordbrukslandskap med kyrkan som dominant landskapselement och med inslag av ett antal åkerholmar.
- Kulturminnesvård** Betesmarken norr om kyrkan och området där omkring är upptaget som ett område med särskilt värde i kommunens kulturminnesvårdsprogram. Detta ställer särskilda krav på eventuell tillkommande bebyggelse. För att områdets värde skall bibehållas krävs fortsatt bete. Bebyggelsens avgränsning mot betesmarken studeras noggrannare i samband med detaljplanearbetet.
- En särskild kulturlandskapsanalys har gjorts för området. Två kända fornlämningar finns; rest av en stensättning samt två grupper skålgropar intill varandra. Kulturlandskapsanalysen ger ingen anledning att förmoda att det i det aktuella området skulle finnas ytterligare fornlämningar. Den förhistoriska bebyggelse som bör ha funnits på prästgårdens marker har med all sannolikhet legat söder om kyrkan. Det finns troligen också en fornlämning i höjdpartiet norr om vägen mot Jölmesta.
- Störningar** Norra delen av området störs av bullret från järnvägen. De bullerberäkningar som gjorts visar att gränsen för bullerstört område med riktvärdet 55 dB(A) utan skärmning går ca 300 m från järnvägen.
- Om inte bostadsbebyggelse kan tillåtas närmare järnvägen än 300 m blir exploateringsmöjligheterna i området beränsade. Önskemålet att binda samman samhällets båda delar blir svårare att uppfylla.
- Vi förutsätter därför andra lösningar för att reducera bullret. I första hand måste bebyggelsen närmast järnvägen grupperas och utformas så att den i sig skapar ett skydd mot bullret. Möjligheterna att genom vegetationsbälten och landskapsmoduleringar minska bullret bör också studeras. I vissa fall kan bullerskyddsskärm eller vall tänkas. Uppskattningsvis behöver en sådan vara 2-3 m hög, vilket kan vara känsligt ur landskapsbildssynpunkt. Möjligheterna att lägga upp en vall påverkas också av markens bärighet. Dessa frågor förutsättes lösas vid upprättande av detaljplan för området.
- Inom 150-200 m från järnvägen kan också finnas risk för vibrationsstörningar.

Område mellan Lagmansgatan och Häradsvägen



- Markägare** Marken ägs av Västerås stad.
- Nuvarande mark-användning** Området är skogbevuxet, mestadels med gles skog, men här finns även tätare partier med gran.
- Mark- och vatten-förhållanden** Diagonalt genom området sträcker sig ett låglänt lerparti med ett dike som avvattnar området mot sydväst. Leran under torrskorpan är relativt lös och upp till 6,5 m djup. Torrskorpans tjocklek varierar. Leran är normalkonsoliderad.
- Tidigare bedömningar** Området mellan Lagmansgatan och Häradsvägen studerades i översiktsplaneutredning 1988:3. Området är välbeläget både när det gäller avstånd till servicen som finns i Dingtuna och avstånd till centrala tätorten. Vid den fornminnesundersökning och därpå följande provundersökning som gjordes 1987 fann man en fornlämning som hade karaktären av hägnad boplats och som enligt riksantikvarieämbetet borde undantas från exploatering.



-  Fornminnesområde
-  Fornminnesundersökning 1987  
Område som bör undersökas vid ev. exploatering
-  Område som enligt riksantikvarieämbetet bör undantas från exploatering
-  Vattendelare
-  Gräns för riksintresseområde



Provundersökningen indikerade vidare att ytterligare ett större samt fem mindre spridda områden borde undersökas före en exploatering. Den förhållandevis begränsade utbyggnaden bedömdes inte kunna bära de relativt stora utgrävningskostnaderna. Utomplanskostnaderna för avledning av regnvattnet från det exploateringsbara område som återstod och som var relativt litet skulle bli stora. Området bedömes således inte lämpligt att bebygga.

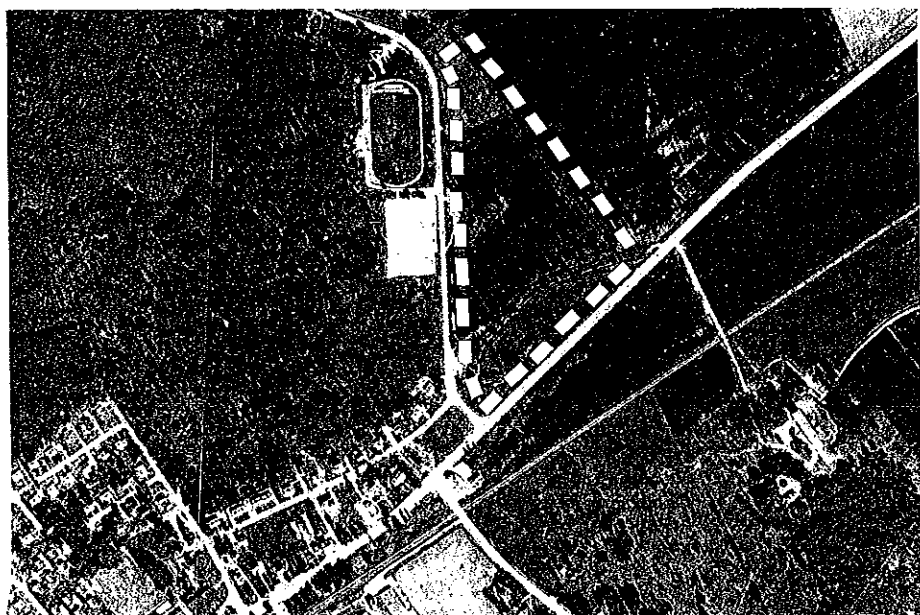
Idag kan kostnaderna för samma utomplansledningar bli något lägre, eftersom en ny trumma byggs under väg och järnväg i samband med järnvägsombyggnaden. Om det finns möjlighet att begränsa vattenmängderna genom att bygga fördröjningsmagasin kan kanske kostnaderna nedbringas ytterligare. Vi bedömer således att även om området inte är aktuellt för bebyggelse nu så bör det avsättas för en eventuell framtida exploatering, som gärna kan vara flerbostadshus.

Av länsstyrelsens granskningsyttrande, som är fogat till planen, framgår att länsstyrelsen anser att området bör ingå i kulturminnesvårdens riksintresse Dingtuna-Östjädra. Länsstyrelsen anser vidare att området som helhet bör undantas från exploatering med hänsyn till dess unika fornlämningsbestånd.

Västerås stad har inte accepterat att riksintresseområdet utvidgas, men är medveten om att tillkommande bebyggelsens tillåtlighet gentemot riksintresset kan prövas även när den är belägen utanför gränsen. Detta får göras då ett förslag till bebyggelse, som kan prövas i detaljplan, finns.

I gällande detaljplan är området avsett för allmänt ändamål (skola). Planen bör i denna del upphävas, eftersom den inte är aktuell.

#### Område öster om Häradsvägen



Markägare

Västerås stad äger marken.

Nuvarande mark-  
användning

Området består av åkermark med ett par moränholmar samt rester av en äldre väg. I öster gränsar det mot ett stort öppet åkerområde. Vid Häradsvägen ligger en verkstadsbyggnad. I norr finns träningsplaner och parkeringsytor för Tingslidens IP.

**Mark- och vattenförhållanden** Förutsättningarna för grundläggning är relativt goda. Leran är enligt tillgängligt undersökningsmaterial 3-5 meter djup.

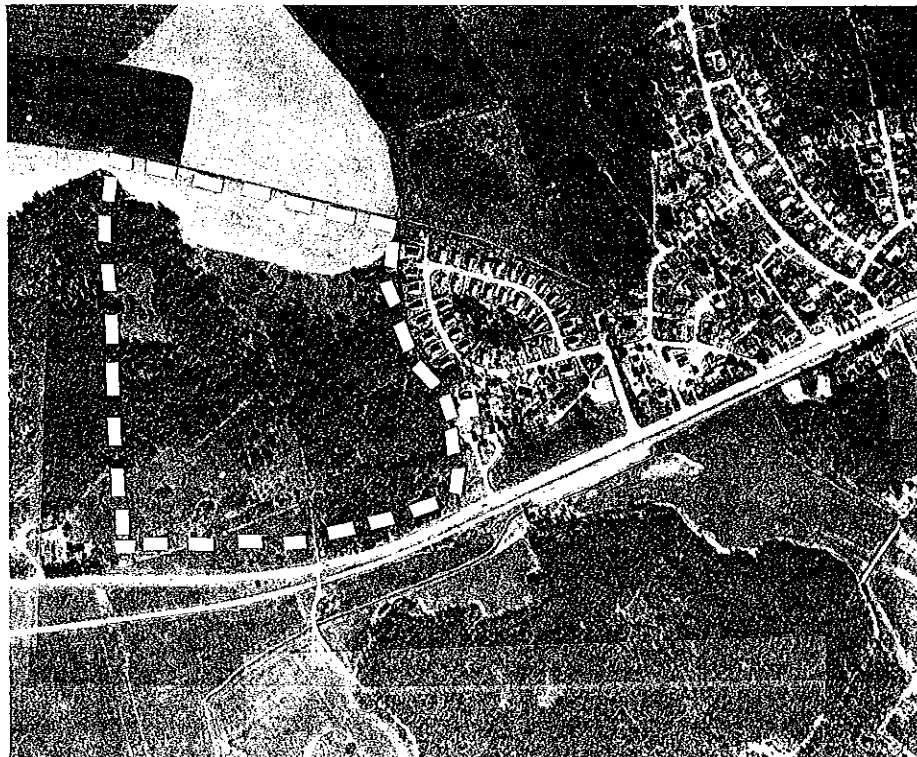
**Övrigt** Ändmoräner inom området kan kräva hänsyn vid en eventuell exploatering. Området närmast Stationsvägen är bullerstört. Här finns även en större telekabel.

Området är tänkbart för bostadsbyggande. Delen närmast Stationsvägen bör dock reserveras för verksamheter som inte är bullerkänsliga.

Det öppna och utsatta läget kräver skyddsplanteringar som helst göres i god tid innan området tas i anspråk.

#### Västjädra väster om Stensbo (Galgbacken)

I översiktsplaneutredning 1988:3 föreslogs utbyggnad i norra delen av skogspartiet väster om Stensbo om det inte skulle vara möjligt att ta marken norr om Stensbo i anspråk. Till områdets nackdelar hörde det relativt långa avståndet till centrala Dingtuna och till mellanstadieskolan, liksom att skogen var en tillgång som rekreationsmark. Till fördelarna hörde närheten till lågstadieskolan samt kostnaderna för VA-anslutning. De registrerade fornlämningar som fanns i området bedömdes inte utgöra hinder för en exploatering. De fornlämningsinventeringar som därefter gjorts visar dock att området i likhet med Östjädra riksintresseområde är mycket fornlämningsrikt. En utbyggnad i detta område bedöms därför idag inte lämplig.



### Område öster om Kyrkvägen

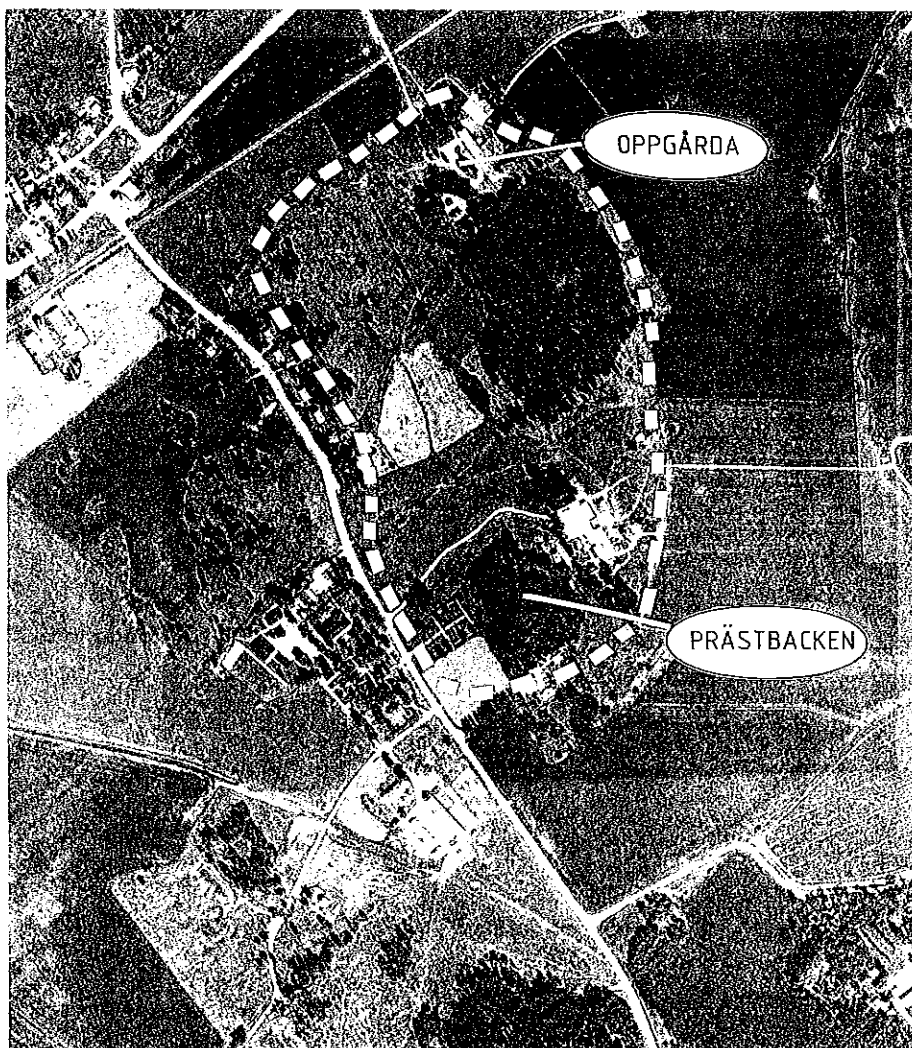
Ur byggbarhetssynpunkt skulle även en utbyggnad öster om Kyrkvägen vara fördelaktig, då här är relativt stora områden med fast mark.

En utvidgning av bostadsgruppen öster om vägen diskuterades i översiktsplaneutredningen 1988:3. Utöver de sex husen utmed vägen medger gällande detaljplan ytterligare sju hus. Ytterligare en rad hus öster därom diskuterades. En sådan utbyggnad bedömdes dock olämplig med hänsyn till det naturvetenskapliga intresset. Här finns beteshävdade backar med en rik torrängsflora.

Även ur antikvarisk synpunkt förefaller en utbyggnad öster om Kyrkvägen inte helt problemfri. De fornlämningsinventeringar som finns indikerar att boplatslämningar finns vid Oppgårdarna. Vid Prästbacken finns ett gravfält och gamla bytomter. I beteshagen mitt emot kyrkan finns inga registrerade fornlämnningar. Ytterligare inventeringar erfordras här.

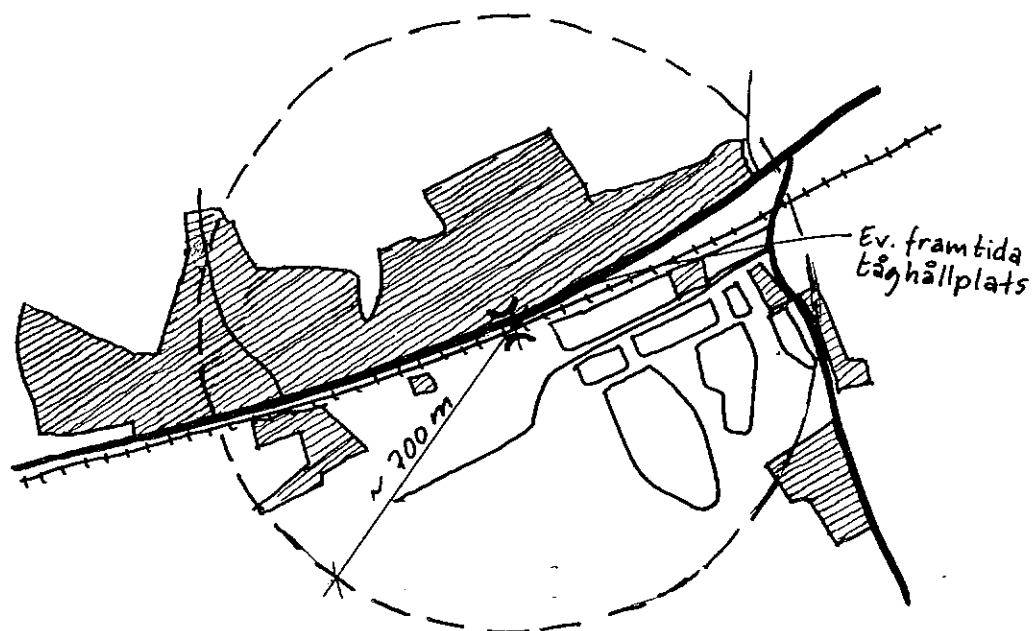
Den sammanvägda bedömningen är att ytterligare utbyggnad öster om Kyrkvägen i detta skede ej studeras vidare.

Gällande detaljplan öster om Kyrkvägen bör upphävas i den del som inte är utbyggd.



## UTBYGGNAD PÅ LÅNG SIKT

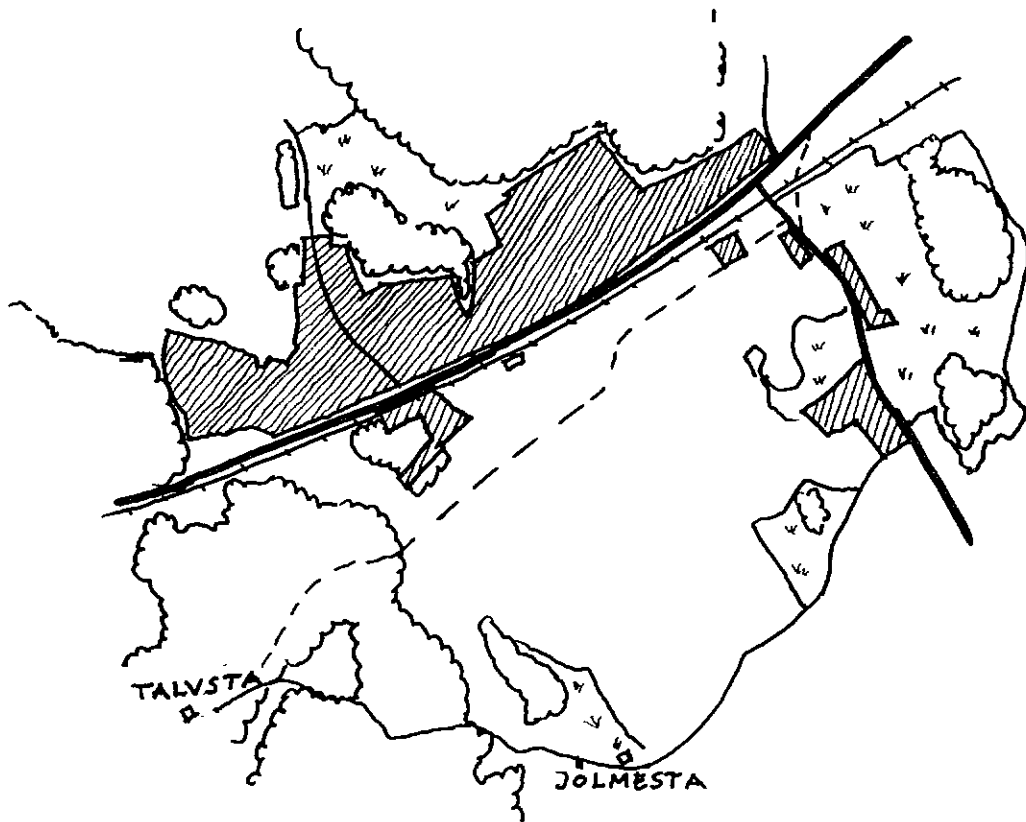
En gammal tanke är att Dingtuna ska växa ihop med den centrala tätorten dvs att Dingtuna skall expandera österut. Idag känns dock en fortsatt utbyggnad i söder mest naturlig med tanke på en eventuell framtida tåghållplats vid Dingtuna Torg, liksom närheten till butik, skola etc.



Utbyggnadsförutsättningarna i öster och söder är annars likartade. Det är lermarker med varierande eller tveksamma grundläggnings- och avvattningsförhållanden. Det är stora, öppna landskapsrum där det krävs terrängmodellering och vegetationsbälten för att begränsa det bebyggda landskapsrummet.

Ur mark- och vattensynpunkt vore skogspartiet i sydväst (Talvsta-Jölmesta) fördelaktigare liksom hagmarkerna öster om Kyrkvägen. De senare är närbelägna i förhållande till övrig bebyggelse, både nuvarande och föreslagen, liksom till skola och övrig service. Både det naturvetenskapliga och kulturhistoriska bevarandeintresset är dock starkt.

En exploatering i Talvstaskogen leder förmodligen till krav på ytterligare en planskild korsning för biltrafik. Området nås lätt via gång- och cykelvägen under järnvägen vid torget, men biltrafiken är hänvisad till den flyttade Kyrkvägen. Bilar med mål i Dingtuna får därför en lång omväg.



## MILJÖKONSEKVENSER

### Bygga i Dingtuna - eller någon annanstans?

Det ställningstagande som görs i den kommuntäckande översiktsplanen - att Dingtuna skall byggas ut med 80-100 bostäder till sekelskiftet - har inte varit föremål för någon miljökonsekvensanalys. Utgångspunkten är utnyttjande av befintlig skolkapacitet. Någon mer ingående miljökonsekvensbeskrivning har vi inte resurser att göra. Några frågeställningar kan ändå diskussionsvis belysas.

Nackdelen med ett ökat bostadsbyggande på landet är att biltrafiken (trafikarbetet) ökar. Detta torde även gälla byggande i en satellit som Dingtuna med få arbetsmöjligheter där de flesta boende pendlar in till den centrala tätorten. Möjligheterna att åka kollektivt är dock större än vid "riktigt" landsbygdsboende. På vardagarna finns 14 turer in till centrum, morgon och kväll är turtätheten 40-50 minuters intervall. Resan tar ca 20 minuter. Med tåg skulle restiden bli betydligt kortare.

Resandet per invånare och dag är ungefär lika stort på landsbygden som i de svenska storstäderna. Undantag utgör de större tätorterna med ett invånarantal på mellan 25.000 och 150.000 invånare. Resandet är där 20-25 % lägre än i övriga regiontyper (Planera, bygga, bo nr 5/1991).

Av detta skulle man kunna dra slutsatsen att det ur trafiksynpunkt vore fördelaktigare att lokalisera all tillkommande bebyggelse i den centrala tätorten. Ett visst bostadstillskott i den lilla orten kan å andra sidan vara en förutsättning för att behålla befintlig service, vilket i sin tur "sparar" resande.

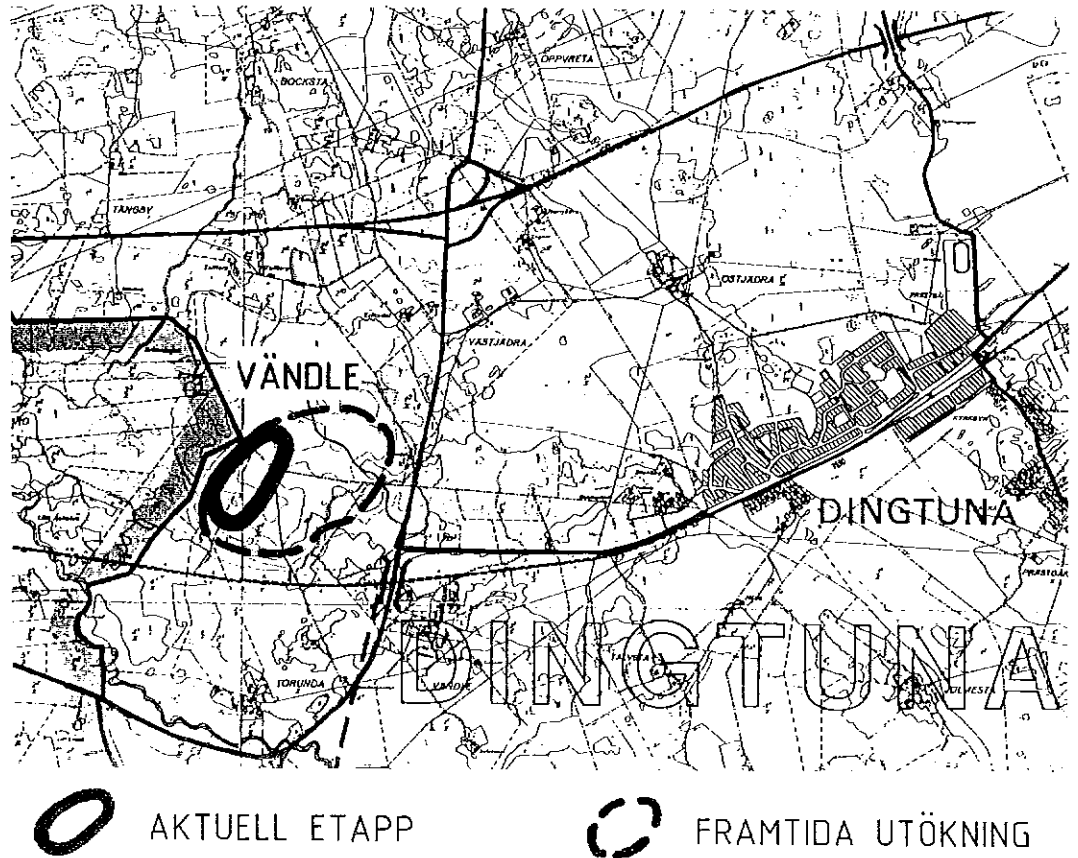
Ett steg i en varaktigt hållbar samhällsutveckling är att förbättra Mälarens (Västeråsfjärdens) nuvarande kvalitet. En ökad stadstillväxt förorsakar mer belastningar/förroeningar på Mälaren. För att minska belastningen kan alternativa försörjningssystem beträffande värme, vatten (avlopp och dagvatten) samt avfallshantering tillämpas, vilka bygger på lokalt kretsloppstänkande för främst näringsämnen, vatten, energi och tungmetaller. Den tillkommande bostadsbebyggelsen bör då lokaliseras så att detta möjliggörs. Förutsättningarna för detta är måhända större i en ort som Dingtuna än i den centrala tätortens ytterområden.

### Störningar från omgivningen

#### Bergtäkten i Vändle

Länsstyrelsen har lämnat tillstånd att bedriva bergtäkt i Vändle, drygt 1,5 km väster om Dingtuna samhälle. Täktillståndet (enligt naturvårdslagen) föregicks av en prövning enligt miljöskyddslagen. Denna innefattade även uppställning och drift av kross- och asfaltverk inom området. Länsstyrelsens tillstånd enligt miljöskyddslagen överklagades men har fastställts av koncessionsnämnden för miljöskydd i oktober 1992.

Frågor som rör eventuella olägenheter från verksamheten som damm, buller och dylikt prövades i miljöskyddsärendet. Verksamheten bedöms inte ge oacceptabla störningar på längre avstånd än 400-500 m från täkten. Bland villkoren för täktillståndet anges att befintlig skog skall bevaras som skyddsridå inom ett avstånd av 500 m räknat från verksamhetsområdets yttre gräns.



Bergtäkten ger återverkningar på trafiken genom Dingtuna. Bland de villkor för verksamheten som ställs finns att högst 6 % av transporter till och från täkten får gå via Dingtuna samhälle. Stadsbyggnadskontoret har i sitt yttrande över täktansökan konstaterat att med de antal transporter som redovisats i ansökan kommer den tyngre trafiken genom samhället att öka med 10 %.

Konkret innebär det att när trafiken är som störst kommer ca 60 lastbilar (kross och asfalt) tur och retur per dag att passera genom Dingtuna, en ökning som med hänsyn till vägstandarderna i samhället bör kunna accepteras. Önskvärt är givetvis att så stor andel som möjligt av lastbilstrafiken styrs över till E 18.

I samband med de arbeten som pågår för Mäljarbanan har också behov av schakttippar uppkommit. Ett av de områden som anvisats ligger i anslutning till den planerade bergtäckten. Även denna verksamhet, som dock är av tidsbegränsad art, ger upphov till tunga transporter genom samhället. Några andra störningar torde med hänsyn till avståndet till bebyggelsen ej vara aktuella.

#### Transporter av farligt gods

Järnvägen nyttjas för transporter av farligt gods och är därmed en riskkälla. Vid hantering av plan- och byggärenden inom riskområden ska särskilda överläggningar ske med räddningstjänsten.

I "Risker i Västerås kommun del I, aug 1990" anges följande riskområden:

Urspårning	50 m
Explosiv vara	150 m
Kondenserad gas	400-1000 m

Samtidigt konstateras att det är svårt att finna en dimensionerande risk som vid fasta anläggningar.

Riskerna för urspårning bedöms vara relativt små, eftersom ingen rangering sker i Dingtuna. Ny bostadsbebyggelse kommer ej att ligga närmare järnvägen än ca 200 m med hänsyn till risken för buller- och vibrationsstörningar.

Landsvägstransporter av farligt gods hänvisas till E 18 - väg 53.

#### Radon

Den översiktliga markradonundersökning som gjordes 1987 visar att fast mark oftast kan klassas som normalradonmark medan lerområden oftast klassas som lågradonmark. I Dingtuna är det endast skogsområdet norr om befintlig bebyggelse samt ett område mellan Lagmansgatan - Lagläsargatan som betecknats som normalradonmark.

De mätningar som gjorts i bostadshuset i Dingtuna visar också en koncentration av höga värden i de norra delarna av samhället. Här är det dock inte enbart markradon som ger utslag utan även byggnadsmaterialet (blåbetong är vanligt förekommande).

Såväl normal- som högradonmark går normalt att bebygga. Dock erfordras speciella byggnads- och VVS-tekniska åtgärder för att de gällande gränsvärdena i inomhusluften inte skall överstridas. I samband med detaljplanläggning måste därför ytterligare markradonundersökningar göras för att mer i detalj bestämma om och i så fall vilka åtgärder som krävs.

Radonhalten i marken är således inte av avgörande betydelse för val av utbyggnadsområde.



**Buller  
Vibrationer  
Stoft/luft**

Behandlas i avsnittet FÖRUTSÄTTNINGAR under rubriken "Bevarandeanspråk och restriktioner".

#### Nyttjande av mark-vatten

**Spillvatten**

Möjligheterna att hitta alternativ till konventionell hantering av avloppsvattnet har diskuterats under arbetets gång.

Förutsättningarna för rening av spillvattnet med hjälp av alternativ teknik som nyttjar naturens egna biologiska processer är goda i Dingtuna med sina stora omgivande åkermarker.

Rotzonsanläggningar är ett lågteknologiskt alternativ för rening av avloppsvatten. Sådana finns bl a i Danmark. Där har man mätt olika jordars förmåga att rena olika slag av föroreningar. Av resultaten hittills framgår att lerjord har den bästa reningsförmågan, främst vad gäller ammoniak, fosfat och organiskt kväve. Nackdelen med lerjord är dess dåliga vattenföring, som medför att den inte kan ta emot lika mycket avloppsvatten som motsvarande profil av mulljord och grus. Som exempel på storlek på danska anläggningar kan nämnas 2.000 kvm för ett samhälle med 500 invånare (200x10 m - ingen jätteyta således!).

Den måttliga utbyggnad som det är fråga om i Dingtuna skulle också kunna tala för att pröva alternativ.

Den förstärkning av ledningsnätet till Dingtuna som nu pågår ger kapacitet för att ansluta ny bebyggelse i Dingtuna. Vi har därför bedömt att det idag är det mest realistiska alternativet. Möjligheterna att välja andra lösningar finns dock kvar. Viktigt är att föreslagen markanvändning inte innebär att möjligheterna till detta spolieras, exempelvis genom att lämpliga markområden tas i anspråk för annat ändamål. Vi bedömer att så inte är fallet.

**Dricksvatten**

Öster om Dingtuna samhälle finns en sprickzon i berggrunden som kan utgöra en resurs för lokal vattenförsörjning. Den förutsätts inte nyttjas nu. Föreslagen markanvändning hindrar sannolikt dock inte ett framtida nyttjande av vattenresursen.

**Ytjordvärme**

Mäktiga leror och höga grundvattenytter ger förutsättningar för att nyttja ytjordvärme. Markens beskaffenhet kring Dingtuna torde således ge goda förutsättningar för ett sådant nyttjande, men möjligheterna har inte studerats närmare i detta skede. Vi bedömer dock att föreslagen markanvändning inte innebär att möjligheterna att nyttja ytjordvärme begränsas.

## Områdena Västjädra och Kyrkbyn

NYTTJANDE AV MARK-VATTEN	VÄSTJÄDRA norr om Stensbo		KYRKBYN			
	FÖRUTSÄTTNINGAR	KVARSTÄENDE EFFEKTER	FÖRUTSÄTTNINGAR	KVARSTÄENDE EFFEKTER		
Grundläggning	Delvis instabila marker	-	Sättningsrisker	Delvis instabila marker	-	Sättningsrisker
Ytjordvärme	Goda	+		Goda	+	Långsamma sättningsförlopp
Spillvatten	a) Till reningsv V-ås	-	Mälaren belastas	a) Till reningsv V-ås	-	Mälaren belastas
	b) Föruts för rotzonsanl	+	Inga	b) Goda föruts för rotzonsanlägg	+	Inga
Dagvatten	Goda föruts för dammar/ infiltration	+	Inga	Goda föruts för dammar	+	Inga
Dricksvatten	Från V-ås vattentäkt	.	Inga	Från V-ås vattentäkt	.	Inga
STÖRNINGAR FRÅN OMLIVN						
Radon	Normal-/låg riskmark	.	Inga	Normal-/låg riskmark	.	Inga
Vibrationer pga tåg- trafik/tung trafik	Utom riskzon	+	Inga	Skyddsavstånd beaktas	.	Inga
Stoft-/luktspridn från jordbruk	Marginellt	+	Inga	Skyddszon kring Dingtuna Prästgård, stoft i omr västra delar	-	Inga
Buller från väg/järnv	Skyddsåtgärder beaktas	+	Inga	Skyddsåtgärder beaktas	.	Inga
Buller dammspridn från bergtäkt	1,5 km avstånd= utanför störningszon	+	Inga	3 km avstånd= utanför störningszon	+	Inga
Riskhänsyn väg/järnv	Utom riskzon urspårn expl. Inom riskzon, gas	.	Acceptabelt	Utom riskzon urspårn expl. Inom riskzon, gas	.	Acceptabelt
NATURFÖRUTSÄTTNINGAR						
Naturvård	Berörs ej	+	Inga	Betade ängar-bevaras i grönstråk	-	Utarmning pga slitage
Rekreation/fril.liv	Bef rekreationsmarker berörs ej	+	Goda möjligheter	Bef rekreationsmarker berörs ej	+	Goda möjligheter
Närmiljö/lokalklimat	Kuperat och flackt, öppet åt norr	+	Goda miljöer kan skapas	Småkuperat i östra delen Flackt, öppet åt väster	-	Goda miljöer finns i öster, kan skapas på sikt i väster
Landskapsbild	Begränsat, redan på- verkat landskapsrum	+	Väl förankrat	Knyter samman orten	+	Orten utökas i redan påverkat landskapsrum
MARKANVÄNDNING nuvarande						
Jordbruksmark		-	Förbrukas		-	Förbrukas

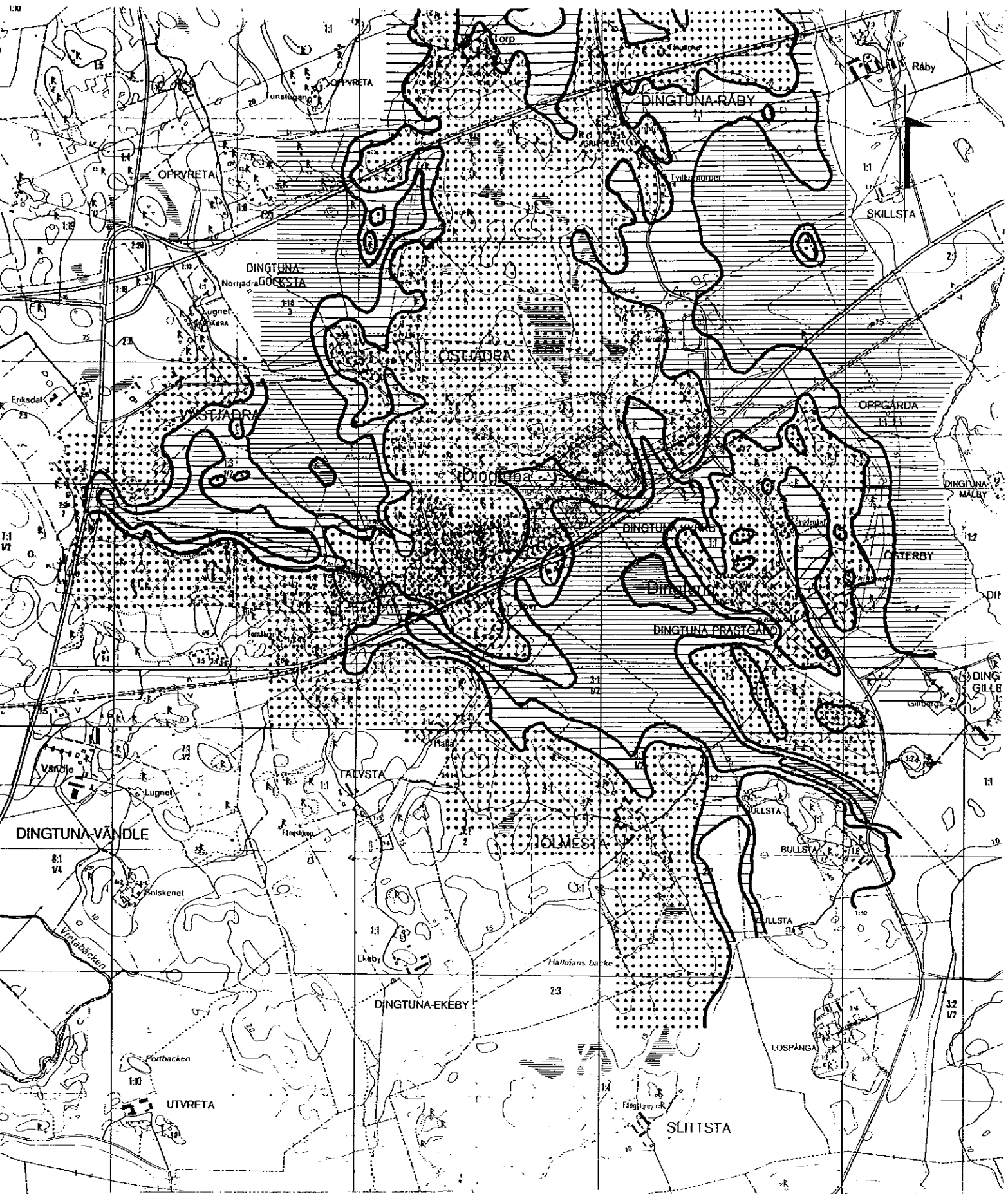
## EKONOMISKA KONSEKVENSER






### Kostnader för att bygga i Dingtuna

- Skola** Enligt nu gällande elevprognos samt redan planerad bostadsproduktion i närområdet till Dingtuna uppnås i stort sett kapacitetstaket för låg- och mellanstadiet 1993-94. Detta innebär att ytterligare utbyggnad i Dingtuna kräver tillskott av skollokaler. Om utbyggnaden sker långsamt, dvs med ca 10 lgh/år, räcker troligen befintliga lokaler. Det lokal-tillskott som en snabb utbyggnad av 100-150 bostäder skulle kräva löses lämpligen genom tillbyggnad av befintliga lokaler eller förhyrning.
- Förskola** För närvarande finns en mindre brist på barnomsorgsplatser. Enligt nu gällande befolkningsprognos kommer antalet 0-6-åringar att minska efter 1996. Ett tillskott av bostäder före 1996 kräver ytterligare lokaler. Investeringskostnaden för en avdelning uppgår till 2,5 Mkr och motsvarar behovet för ca 50 bostäder.
- VA** Vattenledningsnätet är redan idag fullt utnyttjat och systemet är bristfälligt och orsakar problem för de boende. Förstärkningen av ledningssystemet kommer att genomföras oberoende av föreslagen bostadsutbyggnad. Kostnaden för ledningsförstärkningen belastar därför ej föreslagen utbyggnad.
- Gång- och cykelväg** Redan idag finns behov av en gång- och cykelväg längs Stationsvägen. Kostnaden för denna har uppskattats till ca 1 Mkr.
- Gång- och cykelvägen (parkväg) mellan den nya gångtunneln under järnvägen och Dingtuna Kyrkskola har kostnadsberäknats till ca 1,2 Mkr inkl belysning och anslutande parkmark.
- Föreslagen gång- och cykelväg (parkväg) mellan Västjädra och Tingta har kostnadsberäknats till ca 1 Mkr inkl belysning.

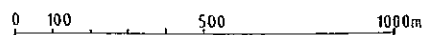
Områdesanknutna kostnader

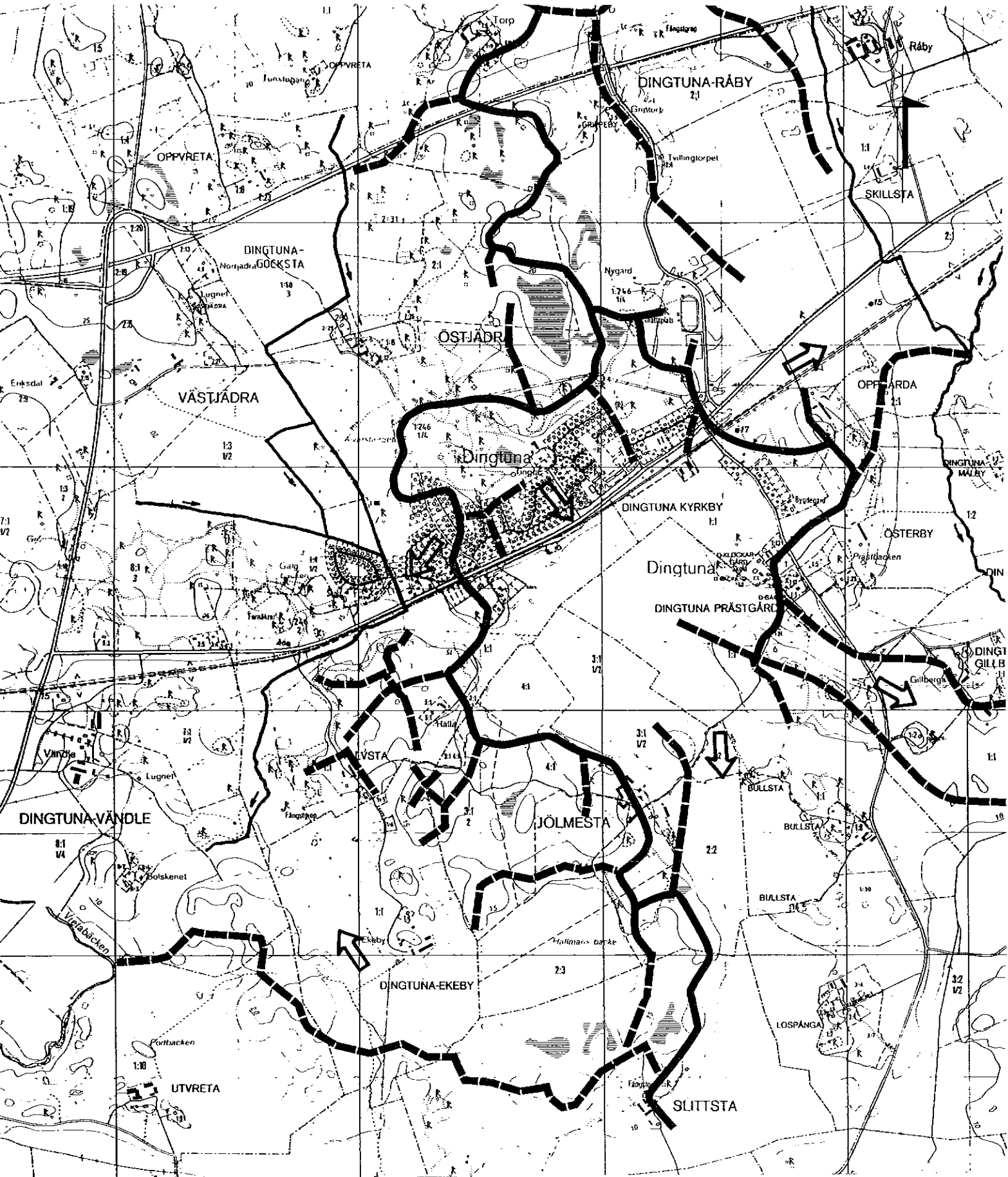
	<u>Västjädra</u> (ca 50 lgh)	<u>Kyrkbyn</u> (ca 80 lgh)
Markförvärv	staden äger stor del av marken	staden äger ingen mark
VA-kostnader		
utom plan	tryckavloppsledn o pumpstation 1,5 Mkr	-
inom plan	normala kostnader	normala kostnader
Dagvatten	kulvertering av Stensbobäcken 1,5 Mkr alt ombyggn av dike (ej kostn beräkn)	ombyggn av dike 500 tkr, fördröjn magasin ej kostn beräkn
Gatubyggnad		
anslutning	drygt 200 tkr	drygt 400 tkr
breddning		
Talvstavägen	-	300 tkr
Gång- och cykelväg (inkl belysn o avslutande parkmark)	1,0 Mkr	1,2 Mkr
(Kostnaderna för parkvägarna bör ej belasta resp exploateringsområde, eftersom de är till hela ortens nytta, se även - "Kostnader för att bygga i Dingtuna).		
Elförsörjning		
flyttning av 20 kv-ledn	500 tkr	-
Landskapsåtgärder	0,7-1,2 Mkr (beroende på tillgång till överskottsmassor)	0,7-1,2 Mkr
Stängsling av betesmark	-	25 tkr
Arkeologi	indikationer på boplatzlämningar. Undersöknings- och ev utgrävningskostn	-
Grundläggning		
markkostn index	1,2 - 1,3	1,2 - 1,3







-  BERG I DAGEN, HÄLLMARK
-  MORÄN, LERA 0-3M
-  LERA 3-5M
-  LERA 5-10M
-  LERA 10-15M

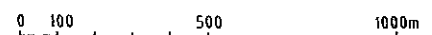
DINGTUNA  
MARKFÖRHÅLLANDEN

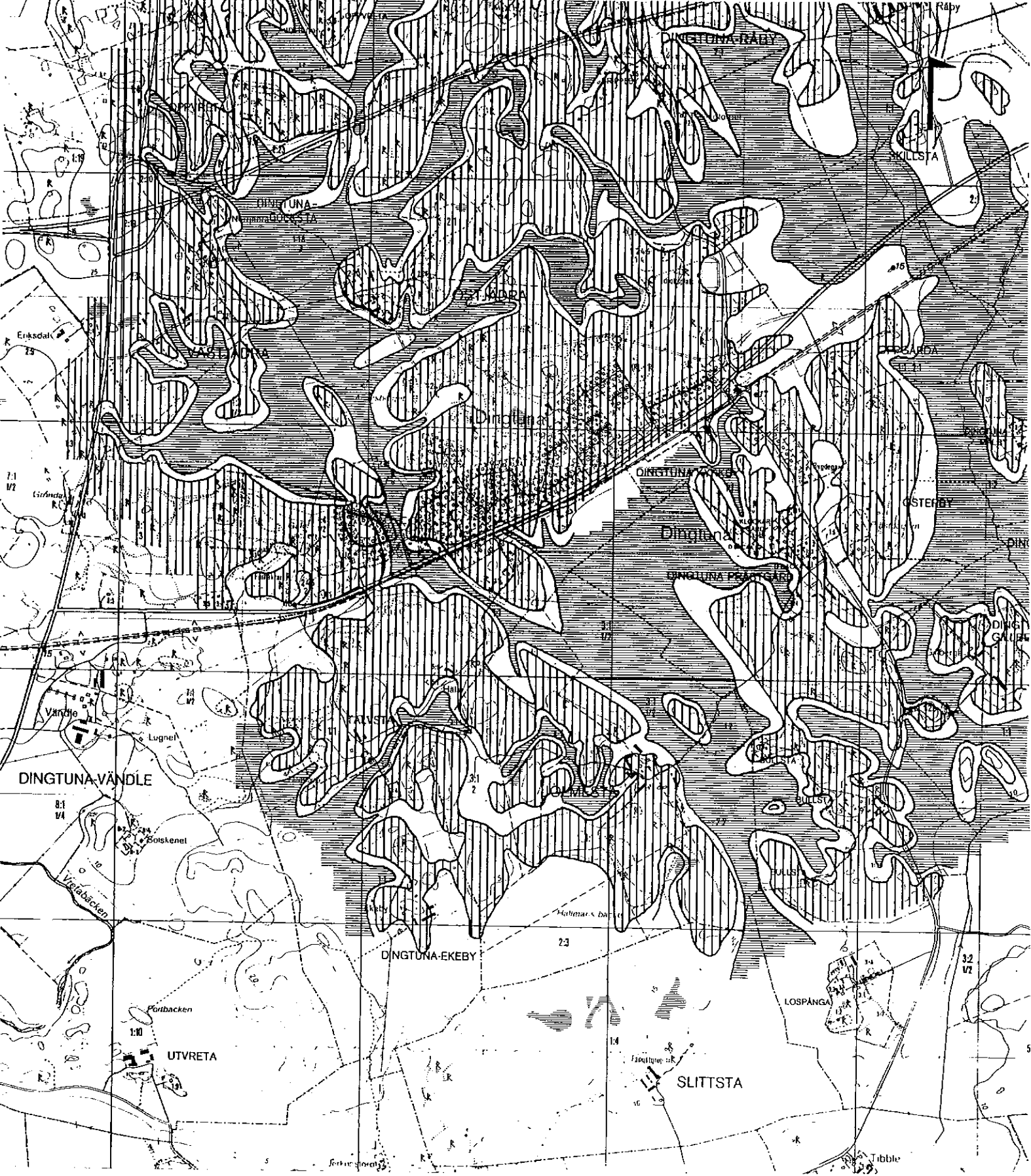







-  HUVUDVATTENDELARE
-  VATTENDELARE
-  VATTENDRAG
-  AVVATTNINGSDIRIKTION

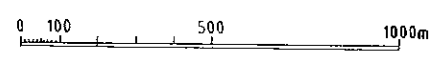
## DINGTUNA VATTENFÖRHÅLLANDEN

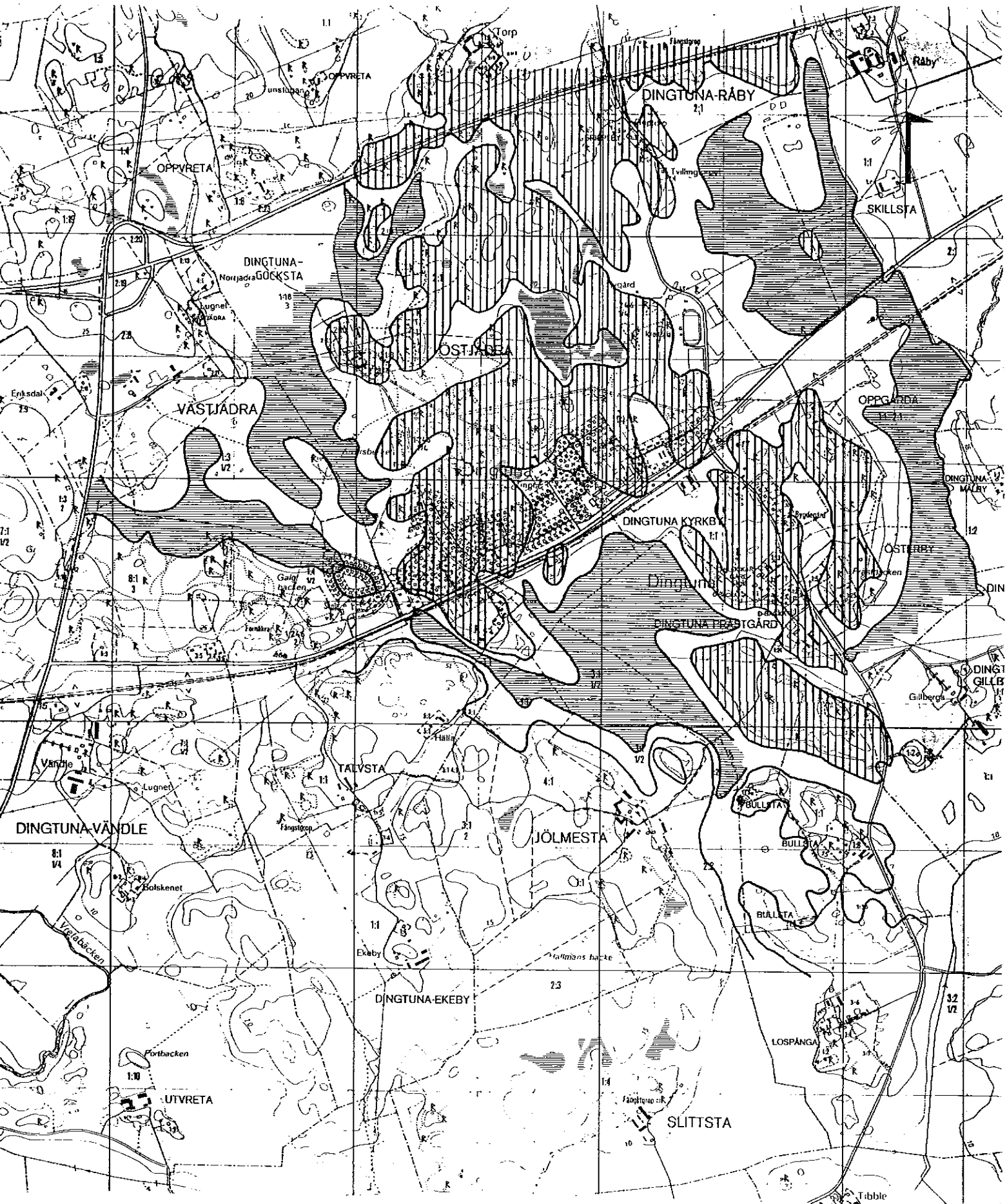




- 
 MARKEN HAR FÖRMÅGA ATT TA HAND OM NEDERBÖRDEN STÖRRE DELEN AV ÅRET
- 
 MARKENS FÖRMÅGA ATT TA HAND OM NEDERBÖRDEN VARIERAR ÖVER ÅRET
- 
 MARKENS FÖRMÅGA ATT TA HAND OM NEDERBÖRDEN ÄR BEGRÄNSADE UNDER STÖRRE DELEN AV ÅRET

DINGTUNA  
AVVATTNINGSMÖJLIGHETER





GODA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR  
GRUNDLÄGGNING OCH AVVATTNING



STORA LOKALA VARIATIONER I  
GRUNDFÖRHÅLLANDEN OCH  
AVVATTNINGSMÖJLIGHETER



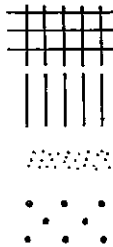
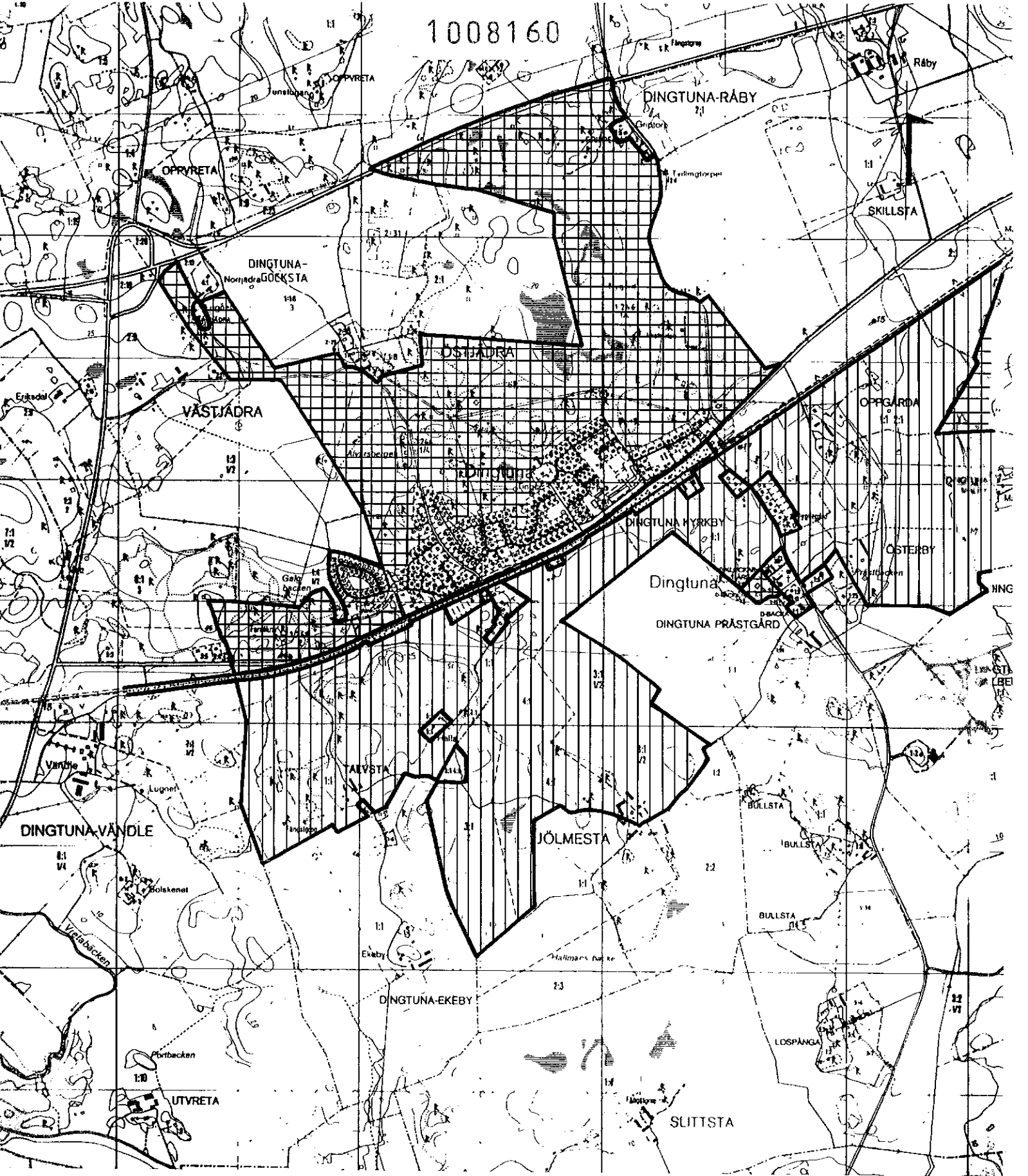
TVEKSAMMA GRUNDLÄGGNINGSS OCH  
AVVATTNINGSFÖRHÅLLANDEN

## DINGTUNA BYGGBARHET

0 100 500 1000m



1008160



VÄSTERÅS STAD

UPPSALA UNIVERSITET

STATEN

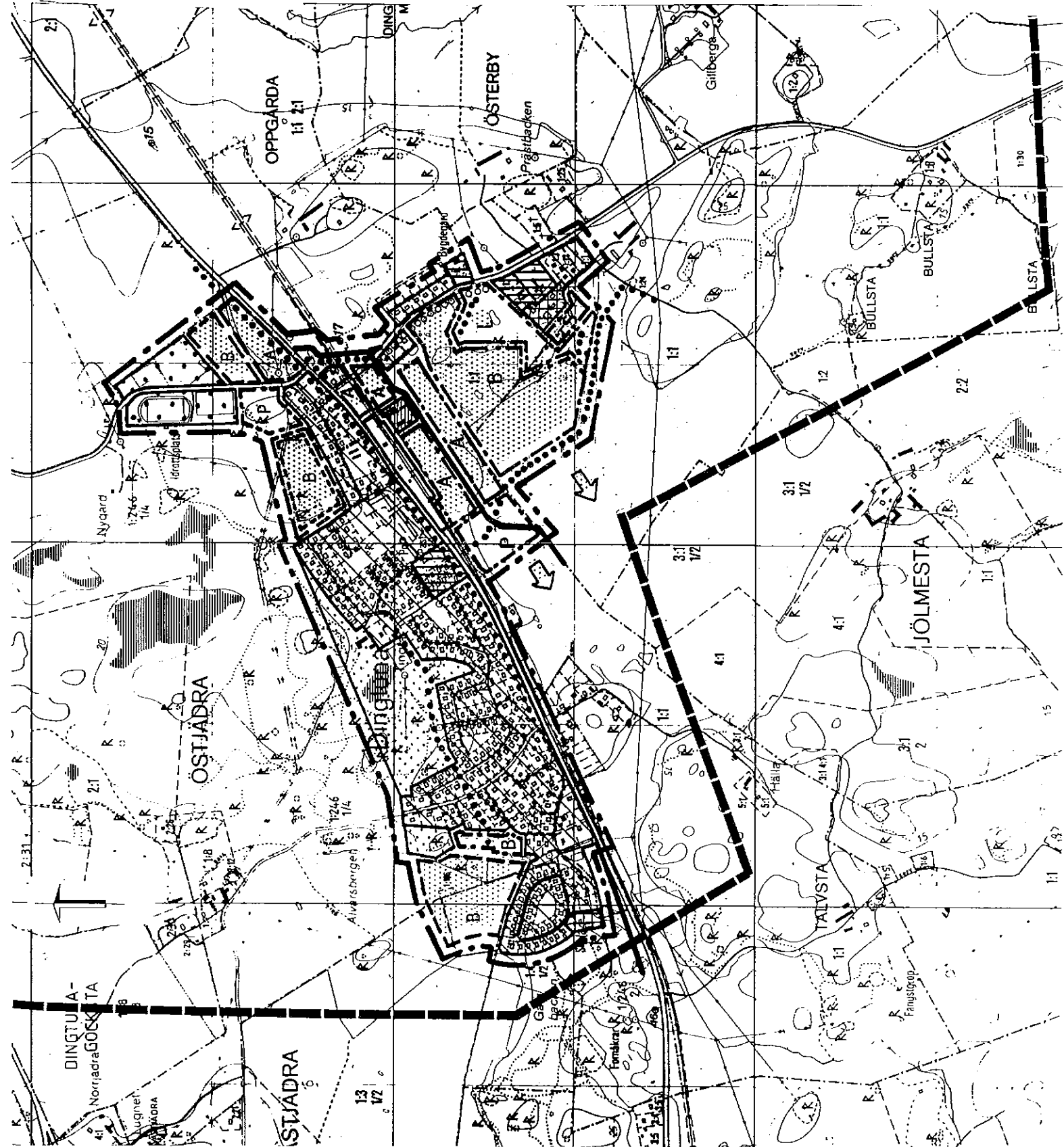
KYRKAN

DINGTUNA  
MARKÄGARE

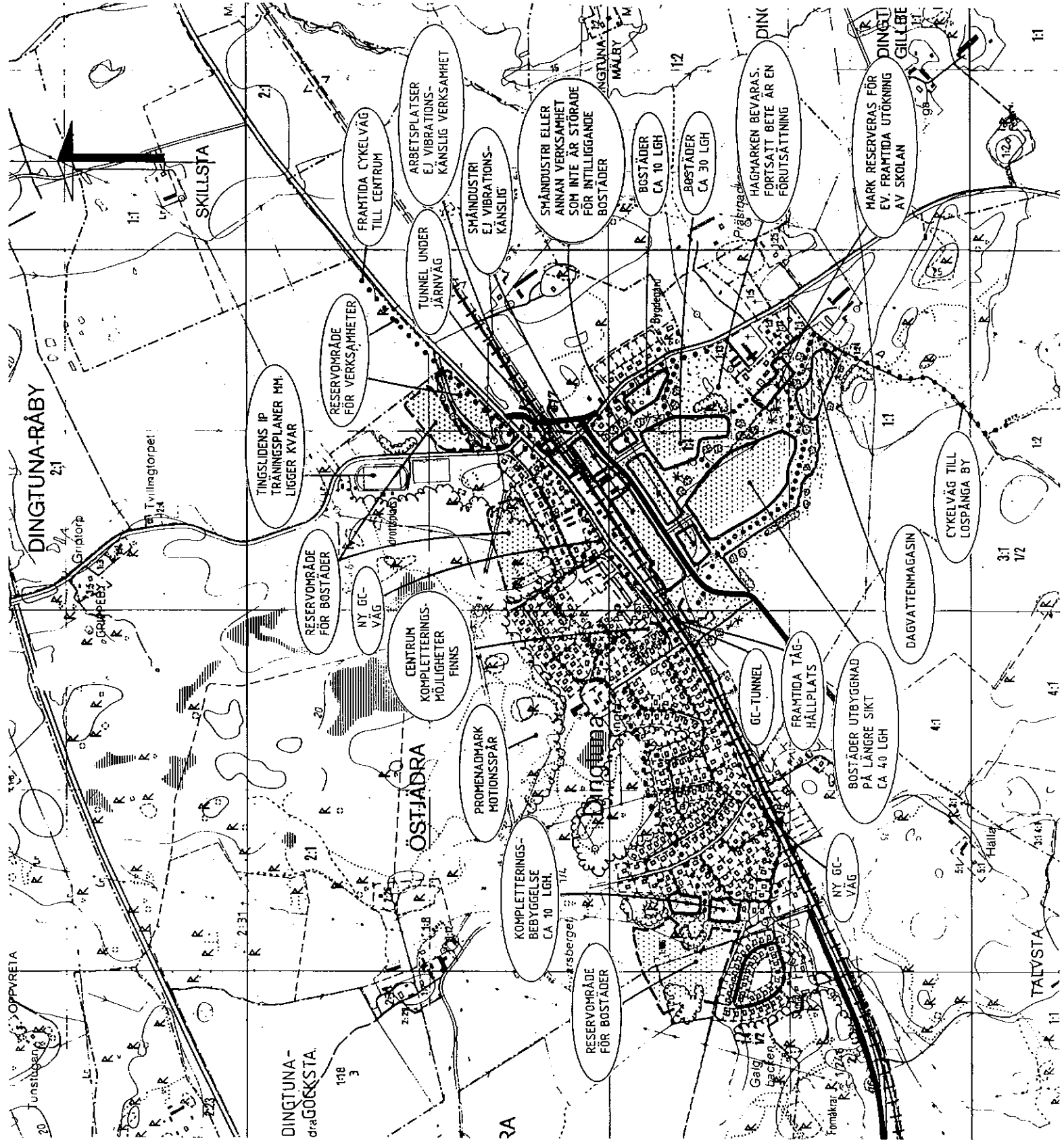
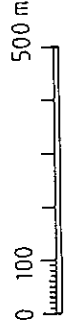
0 100 500 1000m

- |          |       |               |         |                |     |                      |                 |           |                           |                                  |              |         |  |  |  |  |  |
|----------|-------|---------------|---------|----------------|-----|----------------------|-----------------|-----------|---------------------------|----------------------------------|--------------|---------|--|--|--|--|--|
| BEF.     | PLAN. |               |         |                |     |                      |                 |           |                           |                                  |              |         |  |  |  |  |  |
| BOSTÄDER | SKOLA | ARBETSPLATSER | CENTRUM | JÄRNVÄGSOMRÅDE | VÄG | GÅNG- OCH CYKELSTRÅT | PARK/REKREATION | BETESMARK | TÄRTORTSUTBYGGNAD PÅ SIKT | UTBYGGNADSDIRIKTION PÅ LÅNG SIKT | IDROTTSPLATS | RANDZON | OMRÅDE SOM BERÖRS AV LÄNSSTYRELSENS KVARSTÄENDE ERINRAN I GRANSKR. YTTR. 1993-08-06) |  |  |  |  |

FÖRDJUPAD  
ÖVERSIKTSPLAN  
FÖR  
DINGTUNA



ILLUSTRATIONSKARTA  
TILLHÖRANDE  
FÖR DJUPAD  
ÖVERSIKTSPLAN  
FÖR  
DINGTUNA





LÄNSSTYRELSEN  
Västmanlands län  
Planväsande/  
bostadsförsörjning

GRANSKNINGSYTTRANDE

1993-08-06

2011-4510-93

VÄSTERÅS KOMMUN Byggnadsnämnden			
93 -08- 1 0			
Diarienummer			
År	Löpnr	Nämndbet. BN	Klassif.bet.

Stadsbyggnadskontoret  
rum A 410  
Stadshuset

721 87 VÄSTERÅS

Utställt förslag till fördjupad översiktsplan för Dingtuna, Västerås kommun

Länstyrelsen har 1992-12-18 avgivit ett samrådsyttrande över en tidigare version av planförslaget.

Det föreslagna reservområdet för bostäder Lagmansgatan - Häradsvägen gränsar till kulturminnesvårdens riksintresse Dingtuna - Östjädra som det avgränsades i mitten av 1980-talet. När avgränsningen gjordes var fornlämningsutredningen från 1987 för området mellan Lagmansgatan och Häradsvägen inte med i underlaget. Utredningen visar att området innehåller en rad fornlämningar som har samband med varandra och med fornlämningarna inom riksintresseområdet. Fornlämningarna är av en för länet och landet mycket ovanlig typ. Dessa nya kunskaper gör att området enligt länsstyrelsens uppfattning bör ingå i riksintresset.

Att kommunen har exploateringsintressen i området är inget faktum som förändrar värdet ur kulturmiljösynpunkt. Om området bör betraktas som riksintresse avgörs enbart av dess kulturmiljövärden, inte av tyngden hos alternativ markanvändning.

Av översiktsplanen ska enligt 4 kap 1 § PBL framgå hur kommunen avser att tillgodose riksintressen enligt NRL. Med hänsyn till områdets unika fornlämningsbestånd bör området som helhet undantas från exploatering. Befintlig detaljplan, som i berört område inte är aktuell, bör i hela denna del upphävas.

Länstyrelsen har inga kvarstående invändningar mot planförslaget i övrigt vad avser behandlingen av riksintressen, mellankommunala frågor och frågor rörande hälsa och säkerhet (dvs förhållanden som länsstyrelsen vid efterföljande planläggning kan komma att pröva enligt 12 kap 1 § PBL).

Frågor rörande hälsa och säkerhet är av den karaktären att problemen i vissa fall blir synliga



först vid en mer detaljerad planering. Länsstyrelsen kan därför ha anledning att ta upp dessa frågor vid efterföljande detaljplanläggning även om de inte berörts i detta granskningsyttrande till översiktsplanen. Exempel på sådana frågor kan vara utformningen av tillkommande bostadsbebyggelse med hänsyn till trafikbuller etc.

Länsstyrelsens granskningsyttrande ska i sin helhet fogas till den antagna översiktsplanen (4 kap 2 § PBL).

  
Kerstin Hjulström

  
Rolf Karlsson

Kopia till

Vägverket, region Mälardalen  
Boverket  
Riksantikvarieämbetet, kulturmiljöavdelningen  
ÖLM

Inom lsty: KU, NM, RÄ