

Kopia till:

Ställningstagande angående val av lokaliseringsalternativ för ombyggnad av väg 50 delen Nykyrka-Brattebro backe i Motala och Askersunds kommun, i Östergötland och Örebro län.

Ställningstagande

Projektet ska drivas vidare och alternativ 2 ska ligga till grund för den fortsatta planeringen. Den korridor som utbyggnaden av vägen ska rymmas inom redovisas på bifogad karta.

Riktlinjer för fortsatt planering

Fortsatt arbete beskrivs i kapitel 9 i Samrådshandlingen, bl. a. följande behöver studeras närmare i det fortsatta projekteringsarbetet:

- GC-förbindelse ska anläggas parallellt med ny vägsträckning.
- Vätterns natur- och vattenvärden säkerställs genom skyddsåtgärder. Lämpliga åtgärder vid vägens passager över vattendragen som mynnar i Vättern ska studeras i den fortsatta planläggningen och i samband med projektering av trummor och broar.
- Yt- och grundvattenskydd utreds närmare i syfte att genom projektet stärka skyddet för dricksvattenintressena i området.

Bakgrund och Motiv

Bakgrund

Väg 50 tillhör en av de viktigaste transportlänkarna i landet och är ett utpekat stråk som ingår i det nationella huvudvägnätet för långväga godstransporter, NVN-1. Den södra delen från E4 vid Mjölby och upp till Borlänge ingår i det nationella stamvägnätet och ingår även i den s.k. Bergslagsdiagonalen. Ambitionen med NVN-1 är att attrahera tung trafik och att kvaliteten i nätet ur olika aspekter ska vara bättre än på alternativa vägar.

Effekterna av att koncentrera den tunga trafiken till vissa utpekade vägar har visat sig vara goda ur både företagsekonomiskt och samhällsekonomiskt perspektiv. Dessutom blir miljö- och trafiksäkerhetseffekterna etc. goda. För att nå detta bör nätet ha jämn standard vad gäller framkomlighet, drift/underhåll och vara mindre störningskänsligt.



Sträckan mellan Nykyrka och Brattebro backe är en flaskhals i omkringliggande mötesseparerade eller planerade mötesseparerande vägstråk.

Den befintliga vägsträckan är cirka 16,3 km lång. Mellan Nykyrka och Medevi är linjeföringen relativt god med bredden cirka 9 meter och 90 km/timme. Mellan Medevi och Brattebro backe sjunker standarden med en vägbredd på cirka 6,5 meter och 70 km/timme samt ett stort antal fastighetsutfarter. Hela sträckan saknar mötesseparering.

På grund av det höga trafikarbetet på vägen så uppstår en begränsad framkomlighet och trafiksäkerhetsproblem. Detta tillsammans med vägsträckans vikt i ett större stråk ger stora brister i det aktuella vägnätet.

Ändamål med projektet, analys enligt fyrstegsprincipen och projektmål

Målen för projektet är:

- Väg 50 ska ha en hög transportkvalitet
- Väg 50 ska ha en hög säkerhet
- Dricksvattenskyddets intressen ska tillgodoses
- Påverkan på riksintressenas värden ska minimeras

Av Sveriges riksdags 16 nationella miljökvalitetsmål bedöms följande 8 mål vara relevanta i detta projekt:

- Begränsad klimatpåverkan
- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet
- Myllrande våtmarker
- Levande skogar
- Ett rikt odlingslandskap
- Ett rikt växt- och djurliv
- God bebyggd miljö

Åtgärdsvalstudie har inte gjorts i projektet. En förstudie har tagits fram mellan Nykyrka och Brattebro backe daterad 2013-02-11. Förstudien visade på att det krävs åtgärder enligt steg 3 och 4 i fyrstegsprincipen. Det innebär att aktuell del av väg 50 breddas eller byggs i ny sträckning och utformas som mötesfri landsväg. Vägen ska ha en referenshastighet på 100 km/h och en relativt hög procent omkörningsmöjlighet i vardera riktningen.

Studerade alternativ

Alternativsökningen har genomförts genom att lyfta in alternativen från lokaliseringsutredningen år 1994 i arbetet, samt de från arbetsplanen år 1997. Dessa utgör alternativen 1, 2, 3, 3A och 4. Därutöver har ytterligare 4 nya alternativ föreslagits och utvärderats. Det är alternativen 5, 6, 7 och 8. Samtliga alternativ går längs befintligt väg från Nykyrka fram Medevi.

Alternativ 0+

Ombyggnad av befintlig väg, breddning och justeringar av plan- och profil samt minskande av antalet korsningar. Planskilda passager kommer behövas för ett antal enskilda vägar och GC-trafik. GC-trafik hänvisas till parallellt vägnät som kompletteras med separat GC-nät.



Alternativ 2

Alternativ 2 har breddats något vid Stordalen/Rå samt anslutning mot befintlig väg i norr för att även inarbeta alternativ 6 och 7. Efter Medevi passerar alternativ 2 väster om Nydalen och därefter går alternativet öster om befintligt väg. Samtliga korsningspunkter med allmänna vägnätet sker i plan, planskilda passager behövs för vissa enskilda vägar. GC-trafik hänvisas till befintlig väg 50 samt kompletterande GC-nät i södra och norra delen.

Alternativ 8

Alternativ 8 rundar Nydalen på östra sidan, men är i övrigt likt alternativ 2. Samtliga korsningspunkter med allmänna vägnätet sker i plan, planskilda passager behövs för vissa enskilda vägar. GC-trafik hänvisas till befintlig väg 50 samt kompletterande GC-nät i södra och norra delen.

Planer och bestämmelser som berör korridorerna

Det finns tre detaljplaner inom utredningsområdet (s. 22 i Samrådshandlingen). Korridorerna för de olika alternativen gör inte intrång i något av detaljplaneområdena.

Det finns en fördjupad översiktsplan för Nykyrka. Vägprojektet strider inte mot denna.

Jämförande utvärdering och bedömning av måluppfyllelse

I samrådshandlingen kapitel 7 "Samlad bedömning" jämförs de tre studerade alternativen med varandra, projektmål och andra kriterier. Bedömningarna i kapitel 7 sammanfattas i tabellerna nedan.

De viktigaste skälen till varför alternativ 2 förordas summeras enligt nedan.

- Vid eventuell olycka är det längre rinntider till Vättern som är drickvattentäckt.
- Alternativ 2 och 8 ger färre bullerstörda
- Omledningsmöjligheterna är bättre vid olyckor och underhållsåtgärder
- Högst nettovärdeskvot (NNK) 1,0 för alternativ 2 (0,9 för alternativ 0+ och 0,8 för alternativ 8)
- Uppfyller samtliga projektmål

Bedömningsskala	
Talar för val av detta alternativ	
Talar varken för eller emot detta alternativ	
Talar emot val av detta alternativ	

Jämförelse av alternativ (kap 7.2)			
Aspekt	Alternativ 0+	Alternativ 2	Alternativ 8
7.1.4 Landskapsbild			
7.1.4 Trafikantupplevelse			
7.1.5 Kulturmiljö			
7.1.5 Naturmiljö			
7.1.5 Boendemiljö			
7.1.5 Friluftsliv/rekreation			
7.1.5 Vatten			
7.1.5 Markanvändning/naturresurser			

7.1.6 Geoteknik			
7.1.7 Byggbarhet			
7.1.8 Påverkats av tidigare plan			
7.1.9 Ledningar			
7.1.10 Masshantering/massbalans			
7.1.11 Robusthet i driftskedet			
7.1.12 Kostnader och samhällsekonomi			

Projektmål (kap 7.3.1)			
Aspekt	Alternativ 0+	Alternativ 2	Alternativ 8
7.2.1 Hög transportkvalitet			
7.2.2 Hög säkerhet			
7.2.1 Dricksvattenskyddets intressen ska tillgodoses			
7.2.2 Påverkan på riksintressenas värden ska minimeras			

Miljökvalitetsmål (kap 7.3.2)			
Aspekt	Alternativ 0+	Alternativ 2	Alternativ 8
1. Begränsad klimatpåverkan			
8. Levande sjöar och vattendrag			
9. Grundvatten av god kvalitet			
11. Myllrande våtmarker			
12. Levande skogar			
13. Ett rikt odlingslandskap			
15. Ett rikt växt- och djurliv			
16. God bebyggd miljö			

Bortvalda alternativ

Bortvalda alternativ redovisas i Samrådshandlingen, kap 5.

Samråd och beslut

Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Örebro län beslutade 2012-11-26, efter inhämtande av synpunkter från Länsstyrelsen i Östergötlands län, att genomförande av förstudiens planerade åtgärder kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Samråd

Samråd genomfördes i samband med genomförande av förstudien 2012-2013. Dessutom har samråd skett vid framtagandet av arbetsplan för sträckan Medevi- Brattebro backe år 1997, samt för lokaliseringsplanen för sträckan Nydalen- Brattebro backe år 1994. Åtgärder enligt arbetsplanen från 1997 genomfördes dock aldrig på grund av bristande finansiering. Samråd har genomförts under vägplanen 2014-2015.

Ärendenummer
TRV 2014/94982
Projektnummer
138382

PM

Dokumentdatum
2015-12-16
Sidor
5(5)



TRAFIKVERKET

Samrådsredogörelsen daterad 2015-06-01 bifogas detta underlag.

Länsstyrelser och Kommuners yttranden

Askersunds kommun förordar alternativ 2 och motsätter sig alternativ 0+.

Motala kommun förordar alternativ 2.

Både länsstyrelsen i Örebro län och Östergötland anser att alternativ 2 eller 8 är lämpligt för fortsatt projektering och anser att alternativ 0+ inte bör utredas vidare.

Eskilstuna 2016-01-05

Einar Schuch
Regional direktör
Trafikverket
Planering, Region Öst

Bilagor:

- 1 Samrådshandling, underlag för val av lokaliseringsalternativ 2015-10-09
- 2 Samrådsredogörelse, daterad 2015-06-01
- 3 Karta utvisande korridor för valt alternativ