

FÖRSTUDIE

väg 50 delen Nykyrka - Brattebro backe

Motala och Askersund kommuner, Östergötland och Örebro län

Beslutshandling 2013-02-11

Uppdragsnummer: 107032



Beställare:

Trafikverket Region ÖST
Box 1140
631 80 Eskilstuna
Telefon: 0771-921 921
eskilstuna@trafikverket.se

Projektledare: Jonas Danielsson

Uppdragsnummer: 107032
Ärendenummer: TRV 2011/80404

Konsult:

WSP Samhällsbyggnad
Box 8094
Besöksadress: Krontorpsgatan 1
700 08 Örebro
Telefon: 019-17 89 50

Uppdragsansvarig samt miljö och trafik: Karolina Wettermark
Väg samt kalkyl: Niklas Norén

Arbetsnummer: 1016 3765

Kartorna i denna rapport är allmänt kartmaterial från Lantmäteriverket, medgivande L1999/139.

Foton: WSP Samhällsbyggnad såvida inte annat anges.

Omslagsbilden är tagen från söder, strax söder om Stora Forsa.



Sammanfattning

Väg 50 tillhör en av de viktigaste transportlänkarna i landet och är ett utpekade stråk som ingår i det nationella huvudvägnätet för långväga godstransporter, NVN-1. Den södra delen från E4 vid Ödeshög 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, jämnhet och vara mindre störningskänsligt. Sträckan mellan Nykyrka och Brattebro backe är en flaskhals i omkringliggande mötesseparerade eller planerade mötesseparerande vägstråk.

Förstudien behandlar en korridor mellan Nykyrka och Brattebro backe enligt karta på nästa sida.

Den befintliga vägsträckan som förstudien omfattar är cirka 18 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 vägbredden 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.

Utredningsområdet består av omväxlande öppen jordbruksmark och till viss del sluttande skogsbruksmark. Jordbruksmarken följer det låglänta området närmast Vätterns stränder. Odlingslandskapet är av kulturhistoriskt intresse.

Södra delen av utredningsområdet ligger inom riksintresset "Vättern med öar och strandområden". Området är i sin helhet av riksintresse på grund av sina natur- och kulturvärden. Den del av utredningsområdet som ligger norr om länsgränsen ligger inom riksintresse för turism- och rörligt friluftsliv. Området kring orten Medevi är av riksintresse för kulturmiljövården. Området, Medevi brunn, består av gammal brunnsmiljö.

Vid Stora Forsa tangerar utredningsområdet Vättern som är av riksintresse för naturmiljövården (NRO 18001) samt av riksintresse för yrkesfisket. Sjön är även utpekade Natura 2000-område (SE0240099).

En korridor kring den vägsträckning som föreslagits enligt tidigare utredningar är av riksintresse "för planerad väg". Väg 50 är av riksintresse för vägar.

Inom förstudieområdet finns flera utpekade områden av intresse för natur- och kulturmiljövården.

De geotekniska förhållandena längs sträckan domineras av fastare jordar i form av morän och sand. Större områden där sämre jordartsförhållanden kan befaras finns mellan Medevi och länsgränsen (torv) samt kring Södra Kärra (lera).

Projektmålen med denna förstudie är att väg 50 ska ha en hög transportkvalitet samt att väg 50 ska ha en hög säkerhet. Konkretisering av målen ovan är att riksväg 50 på sikt ska vara en mötesfri landsväg med referenshastigheten 100 km/timme. De åtgärder som föreslås på sträckan ska också så långt som möjligt bidra till att övriga transportpolitiska mål uppfylls.

Förstudien föreslår att aktuell del av väg 50 utformas som mötesfri landsväg med sektioner med 2+1 körfält. Sektionen med 2+1 körfält ska utformas så att 2-fältsdelen växlar sida i intervall om normalt 1-2,5 kilometer. En indelning i delsträckor som växelvis har två körfält i en riktning gör att omkörningar kan göras på ett trafiksäkert sätt. Körfälten kan även utformas som 1+1 sträckor samt 2+2 sträckor.

I södra delen av utredningsområdet, där befintlig väg är något bredare, föreslås att väg 50 breddas i ungefärlig befintlig sträckning. På delar av denna sträcka kommer dock kurvvrätningar behövas för att klara krav på horisontalradier. På sträckan norr om Medevi där vägen är relativt smal och krokig är nysträckning ett alternativ som bör vidareutredas.

En mötesseparering av aktuell del av väg 50 ger en ökad kapacitet och hastighet på vägen vilket innebär att tillgängligheten ökar. Mötessepareringen medför även ökad trafiksäkerhet.

Kostnader för utbyggnad till mötesfri landsväg (2+1) körfält där sträckan Nykyrka-Medevi breddas i befintlig sträckning och sträckan Medevi - Brattebro backe går i nysträckning uppgår till cirka 335 Mkr.



Geografisk avgränsning.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning	1
1. Bakgrund	4
1.1 Brister, problem och syfte	4
1.2 Aktualitet	5
1.3 Tidigare utredningar och beslut	5
1.4 Geografisk avgränsning	6
1.5 Övergripande mål och strategier	7
1.6 Vägplanerings- och vägprojekteringsprocessen	8
2. Befintliga förhållanden och utvecklingstrender	9
2.1 Markanvändning	9
2.2 Trafik och trafikanter - resor och transporter	12
2.3 Övrig infrastruktur	13
2.4 Miljö, viktiga förutsättningar, aspekter och intressen	14
2.5 Byggnadstekniska förutsättningar	27
3. Funktionsanalys av transportsystemet och dess influensområde	28
3.1 Funktionsmålet	28
3.2 Hänsynsmålet	28
4. Projekt mål	29
5. Tankbara åtgärder	30
5.1 Bortvalda alternativ	30
5.2 Analys av tankbara åtgärder	30
5.3 Effekter och konsekvenser	32
5.4 Kostnader	34
6. Riskhantering	35
6.1 Riskobjekt	35
6.2 Skyddsobjekt	35
6.3 Konfliktpunkter	35
7. Måluppfyllelse	36
7.1 Funktionsmålet	36
7.2 Hänsynsmålet	36
7.3 Projekt målet	36
8. Samråd	37
9. Trafikverkets ställningstagande	38
10. Fortsatt arbete	39
10.1 Nästa steg i planeringsprocessen	39
10.2 Prövning enligt annan lagstiftning	39
10.3 Frågor som kräver särskild uppmärksamhet	39
11. Källor	40
12. Bilagor	41

1. Bakgrund

1.1 Brister, problem och syfte

Väg 50 tillhör en av de viktigaste transportlänkarna i landet och är ett utpekade stråk som ingår i det nationella huvudvägnätet för långväga godstransporter, NVN-1. Den södra delen från E4 vid Ödeshög 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, jämnhet och vara mindre störningskänsligt. Sträckan mellan Nykyrka och Brattebro backe är en flaskhals i omkringliggande mötesseparerade eller planerade mötesseparerande vägstråk.

Den befintliga vägsträckan som förstudien omfattar är cirka 18 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 vägbredden cirka 6,5 meter och 70 km/timme samt ett stort antal fastighetsutfarer. 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.

Syftet med aktuell förstudie är, förutom att beskriva problem och brister, att undersöka och ge förslag på möjliga åtgärder som gynnar de transportpolitiska målen.

Med hänsyn till redan framtaget material som beskrivs under kap 1.3 *Tidigare utredningar och beslut*, hålls denna förstudie enkel och översiktlig. Nästa skede blir sannolikt en vägutredning med en mer teknisk inriktning.



Bild tagen åt norr på väg 50 mellan Stora Forsa och Brattebro backe.

1.2 Aktualitet

Objektet finns med i nationell plan för transportsystemet 2010-2021 och är i nuläget planerad att åtgärdas tidigast 2016.

1.3 Tidigare utredningar och beslut

År 1994 togs det fram en lokaliseringsplan för "Väg 50 Motala-Askersund delen Länsgränsen vid Nydalen - Brattebro backe". I denna utredes 5 olika alternativ på sträckningar.

Av alternativen i lokaliseringsplanen gick man vidare med alternativ 2 och tog fram en arbetsplan år 1997. Detta alternativ var ny sträckning enligt karta nedan (svart väglinje).

Denna arbetsplan fastställdes aldrig på grund av ekonomiska omprioriteringar.

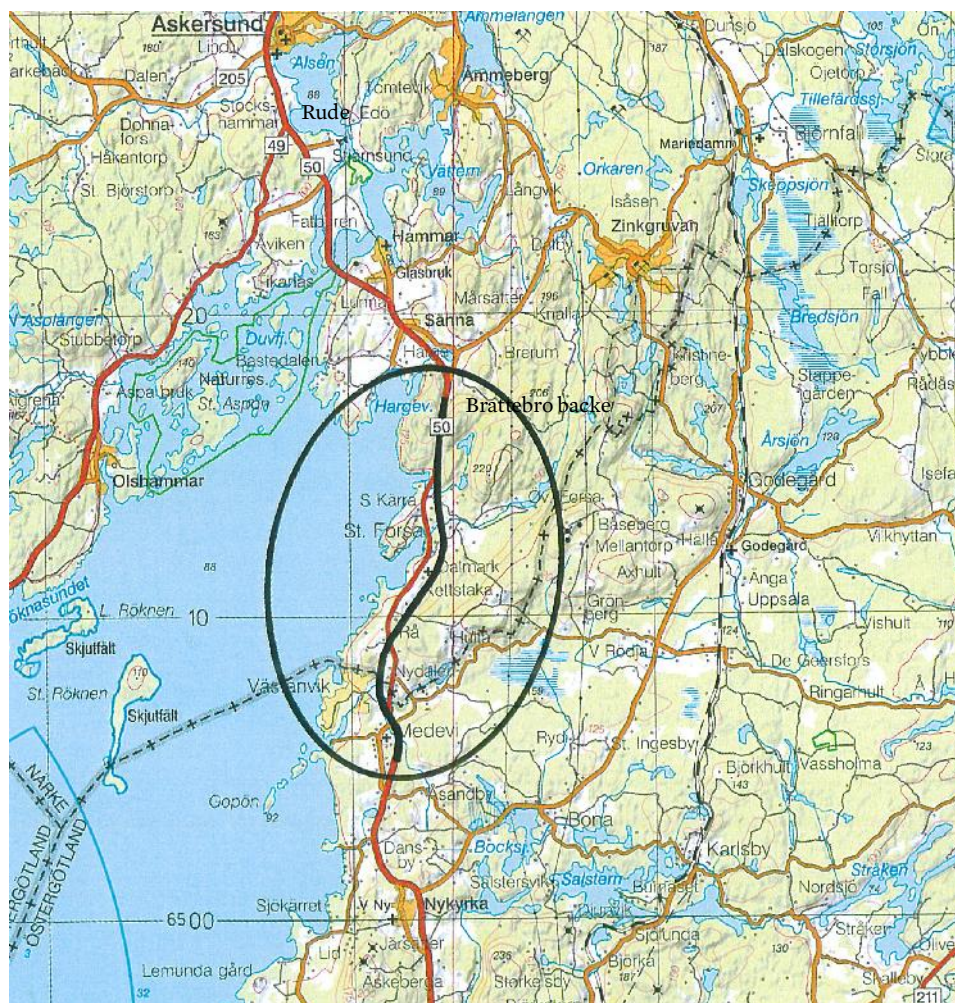
Då det gått lång tid sedan arbetsplanen togs fram och en del förutsättningar kan ha förändrats samt att miljöbalken trätt i kraft ansåg länsstyrelsen att det skulle göras ett omtag på hela vägprocessen från förstudie.

Där förstudieområdet ansluter i norr, vid Brattebro backe, planerar Trafikverket att bygga ut sträckan Brattebro backe - Rude till mötesfri landsväg, byggstart tidigast 2013. Där förstudieområdet ansluter i söder är väg 50 redan utbyggd till mötesfri landsväg.

Även på sträckorna Rude-Askersund samt Askersund-Åsbro finns planer på utbyggnad till mötesfri landsväg. För båda sträckorna finns förstudie framtagna och för sträckan Askersund-Åsbro har arbetet med arbetsplanen påbörjats.

Byggnation av ny riksväg 50 mellan Motala och Mjölby påbörjades under 2010 och beräknas vara klart under hösten 2013.

Dagens sträckning av väg 50 mellan Ödeshög och Motala kommer i och med den nya vägen få en ny funktion, sekundär länsväg med vägnummer 919. Trafikverket håller på och tar fram en förstudie för korsningar och gång- och cykelväg på denna sträcka.



Kartan visar väglinjen i tidigare framtagna arbetsplan för sträckan Medevi-Brattebro backe.

1.4 Geografisk avgränsning

Förstudien behandlar en korridor mellan Nykyrka och Brattebro backe enligt vidstående karta. Förstudiens utredningsområde bygger på utredningsområdet i tidigare framtagna lokaliseringsplan men är något utvidgat.



Geografisk avgränsning.

1.5 Övergripande mål och strategier

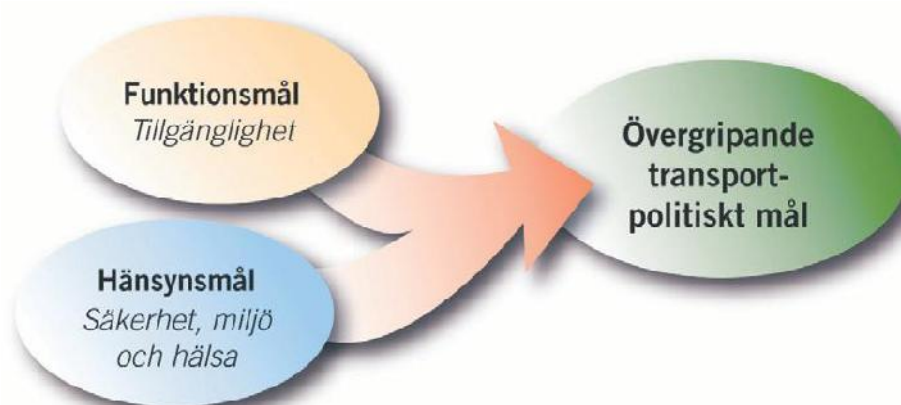
Trafikverkets samlade verksamhet syftar till att uppnå de transportpolitiska målen som fastställts av riksdagen. Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Målet genomsyrar hela processen med byggande av väg inklusive förstudieskedet. Det övergripande målet stöds av två huvudmål:

- Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

- Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

De transportpolitiska målen är utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet, exempelvis hur myndigheterna ska prioritera bland olika önskemål och behov när de genomför sina uppdrag. Målen ska även vara ett stöd för regional och kommunal planering.

De övergripande lång- och kortsiktiga målen tillsammans med lokala och regionala mål utgör utgångspunkt för målet med ett projekt. Målen och de aktuella problemen/förutsättningarna leder till mål för projektet, se vidare under kapitel 4 Projekt mål.



Källa: Mål för framtidens resor och transporter, prop. 2008/09:93.

1.6 Vägplanerings- och vägprojekteringsprocessen

Processen för ett vägprojekt regleras av framförallt Väglagen och Miljöbalken. Väglagen anger att vägprojekt ska drivas i tre formella skeden, förstudie (aktuellt nu), vägutredning och arbetsplan. I de fall man inte har att ta ställning till alternativa sträckningar för ny väg kan vägutredningen utgå. Utöver dessa formella skeden, som gör det möjligt för Trafikverket att ta mark i anspråk för vägar, behövs en bygghandling som beskriver hur ett bygge ska genomföras.

Miljöbalken anger bland annat bestämmelser om samråd och miljökonsekvensbeskrivning (MKB) i samband med förstudie, vägutredning och arbetsplan. I en förstudie sammanställs befintlig information om miljöförhållanden.

Innan en förstudie startas genomförs ett planeringsarbete inom Trafikverket i samarbete med andra aktörer såsom länsstyrelse, regionförbund och kommuner. I detta planeringsarbete prioriteras vilka problem som ska studeras vidare de närmaste åren.

Planeringsarbetet ska ske enligt ett förhållningssätt som kallas fyrstegsprincipen. Det innebär att man stegvis ska pröva olika typer av åtgärder. Åtgärderna delas in i fyra steg.

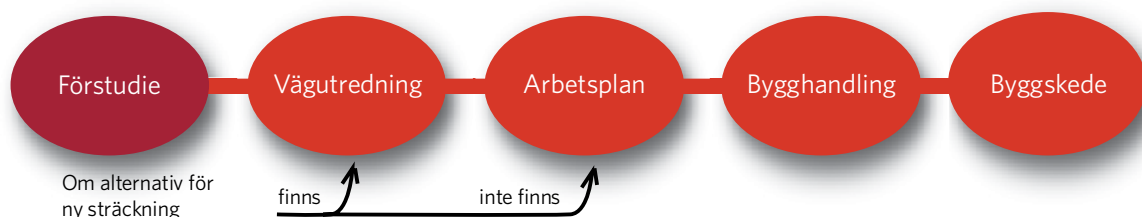
- 1: Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt,
- 2: Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät,
- 3: Vägförbättringsåtgärder samt mindre ombyggnadsåtgärder,
- 4: Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

I kapitel 5, Tänkbara åtgärder, redovisas analys av åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipen och i kapitel 10, Fortsatt arbete, finns ett förslag till hur detta projekt drivs vidare.

Huvudsyftet med förstudien, som i huvudsak är ett inventeringsskede, är att utgöra en bra plattform för eventuellt fortsatt planerings- och projekteringsarbete.

Viktiga delsyften med en förstudie är:

- skapa möjligheter till samråd, information och förankring samt ge en bild av de behov/problem som finns
- att beskriva viktiga värden/kvaliteter i området
- att utarbeta mål för projektet och det fortsatta arbetet
- att beskriva tänkbara åtgärder och ge förslag på lösningar
- att vara ett underlag för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan



2. Befintliga förhållanden och utvecklingstrender

2.1 Markanvändning

Markerna inom utredningsområdet används till största delen för jord- och skogsbruk, bortsett från de delar som är bebyggda.

Befolkning och bebyggelse

Längs delar av den aktuella sträckan av väg 50 finns randbebyggelse med friliggande hus. Vid Stora Forsa är bebyggelsen i anslutning till väg 50 något tätare. Större byar finns i Medevi, Västanvik, Nydalen, Forsanäset samt Stora Forsa. Vägen utgör en barriär för de boendes möjlighet till "bygdegemenskap".

Näringsliv och sysselsättning

Jord- och skogsbruket är en stor del av näringslivet i det aktuella området. Vid Nydalen finns en såg och i norra delen av utredningsområdet ligger Vätterns väveri. I övrigt finns inga större verksamheter i direkt anslutning till väg 50.

Viktiga målpunkter

Den största målpunkten längs aktuell del av väg 50 är Medevi brunn med hotell och värds-hus i kulturhistorisk brunnsmiljö. I norra delen av den aktuella sträckan ligger Vätterns väveri. I övrigt är målpunkterna Vättern, de mindre angränsande byarna samt större orter norr och söder om utredningsområdet.

Ledningar

Kraftledningar passerar väg 50 på ett par ställen längs sträckan samt löper inom utredningsområdet på stora delar av sträckan.

Även ledningar i mark finns inom utredningsområdet. Dessas utsträckning samt eventuella konfliktpunkter redovisas i kommande skeden då en specifik väglinje utreds.



Vätterns väveri i norra delen av utredningsområdet, bild tagen från söder.

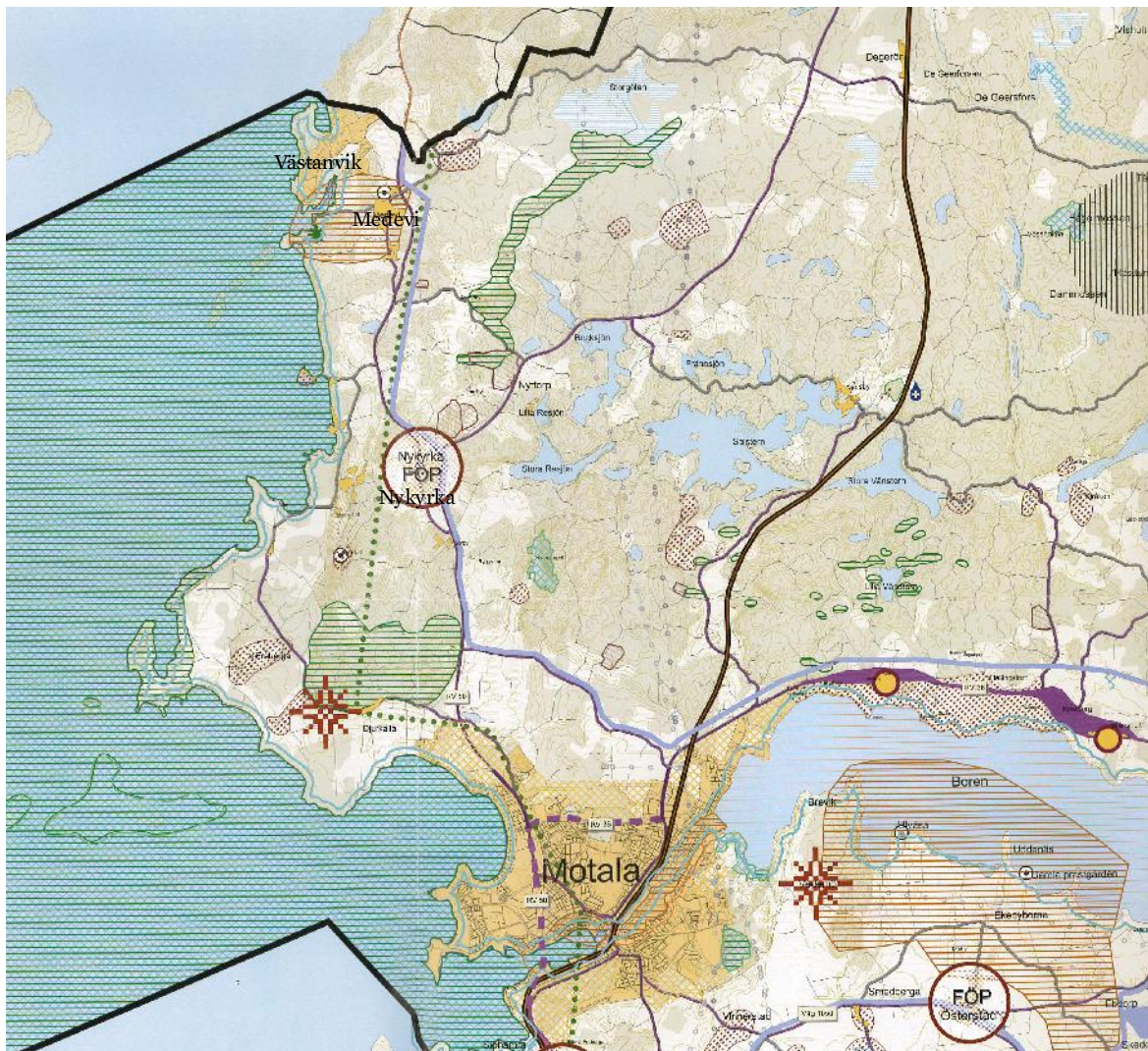
Kommunala planer, framtida markanvändning

Aktuell del av väg 50 löper genom två kommuner; Motala samt Askersund kommuner.

Nu gällande Översiktsplan 2006 för Motala kommun antogs av Motala kommunfullmäktige 2006-05-22. Enligt denna är aktuell del av väg 50 en nationell stamväg med undermålig standard. Kommunen stödjer utbyggnad till mötesfri landsväg med lägst standard 90 km/timme.

Motala kommun har planer på att utöka bostadsområdet vid Västankvik. Detta skulle medföra en något ökad trafik till detta område.

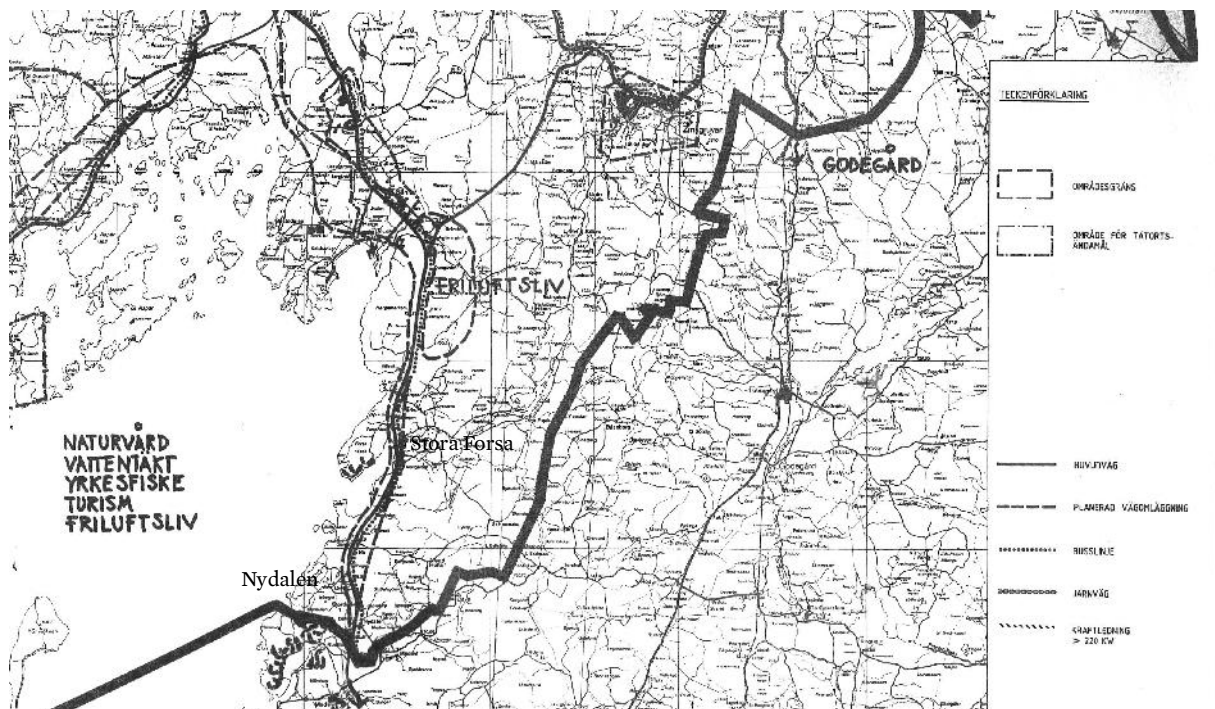
Det finns även en fördjupad översiktsplan för Nykyrka. Vägprojektet strider inte mot denna.



Utsnitt ur Motala kommuns översiktsplan.

Nu gällande Översiktsplan 1990 för Askersunds kommun, antagen 1990-11-26 är under omarbetning. I den gällande översiktsplanen finns område för planerad vägomläggning längs med aktuell del av väg 50.

I den nya översiktsplanen har Askersunds kommun planer på att utveckla områdena längs med vattnet. Både området vid Stora Forsa och Nydalen har utvecklingspotential.



Utsnitt ur Askersunds kommuns översiktsplan.

2.2 Trafik och trafikanter - resor och transporter

Riksintresse kommunikationer

Väg 50 är utpekad som riksintresse för kommunikationer. Korridoren från tidigare framtagna arbetsplan är även utpekad riksintresse för planerad väg.

Biltrafik

På de första 500 meterna av väg 50 inom utredningsområdet är vägbredden cirka 6 meter för att sedan bli cirka 9 meter hela sträckan förbi Medevi. På resterande sträcka, norr om Medevi till Brattebro backe är vägbredden cirka 6,5 meter.

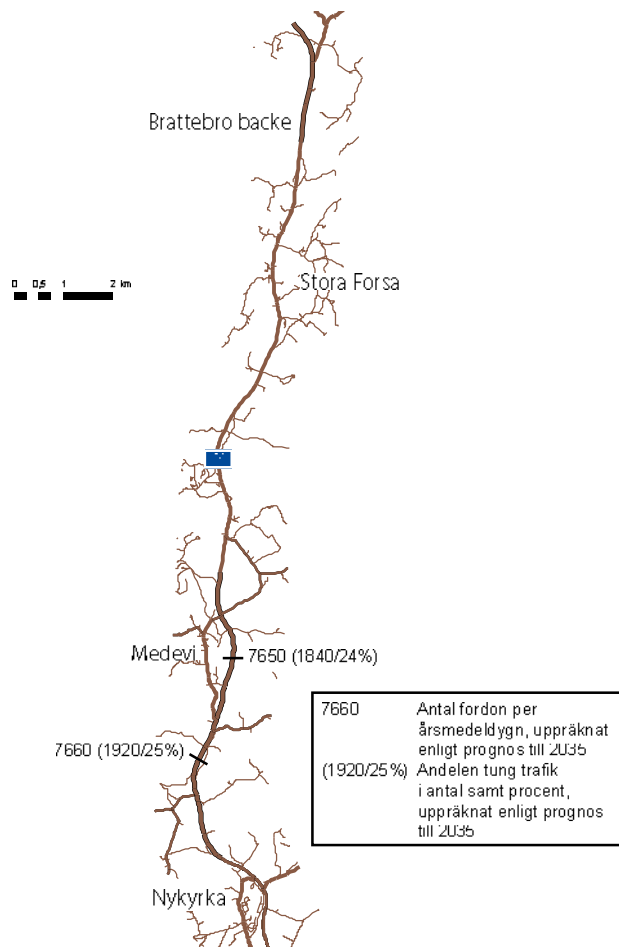
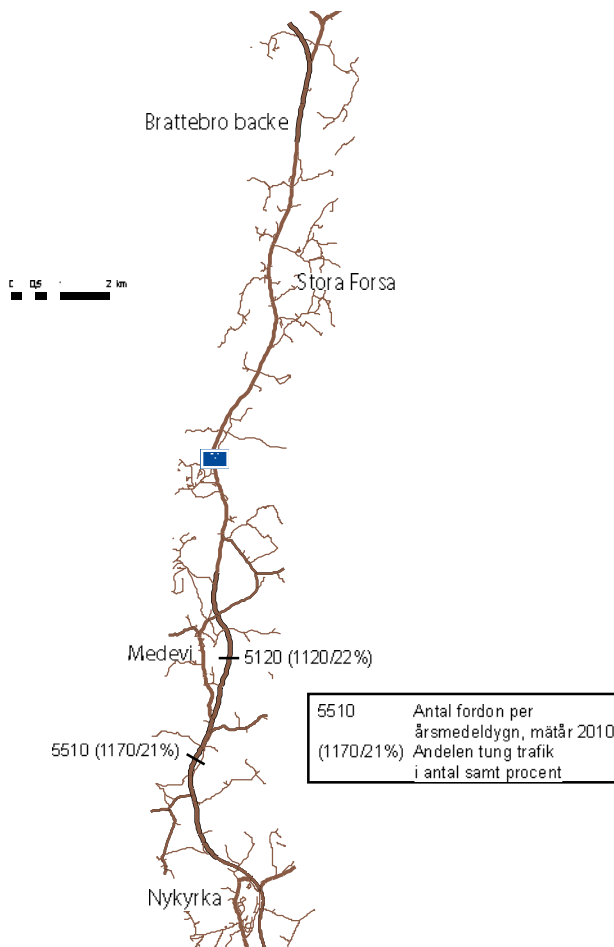
Hastigheten är 90 km/timme på sträckan mellan Nykyrka och förbi Medevi och 70 km/timme på sträckan norr om Medevi upp till Brattebro backe.

Trafiksäkerhetskameror (sk ATK) finns på delar av sträckan.

Senaste mätningen av trafikmängder genomfördes 2010 och var då drygt 5 000 fordon per årsmedeldygn. Andelen tung trafik uppgick till drygt 20%.

Enligt Trafikverkets generella uppräkningsstal bedöms denna sträcka öka med cirka 1,3% per år mellan 2006 och 2020 och 1% per år mellan 2020 och 2040 enligt referensscenario för personbilar och cirka 2% per år mellan 2006 och 2040 enligt referensscenario för lastbilar. Med denna ökning skulle trafiken år 2035 på aktuell del av väg 50 uppgå till knappt 8 000 fordon per årsmedeldygn varav cirka 25% tung trafik.

Sett till historiska mätdata, mellan 1993 och 2010, har den årliga trafiktillväxten på aktuell del av väg 50 varit cirka 1,4% per år för personbilstrafiken och 6% per år för den tunga trafiken. Med denna ökning skulle trafiken år 2035 på aktuell del av väg 50 uppgå till knappt 11 000 fordon per årsmedeldygn varav drygt 40% tung trafik.



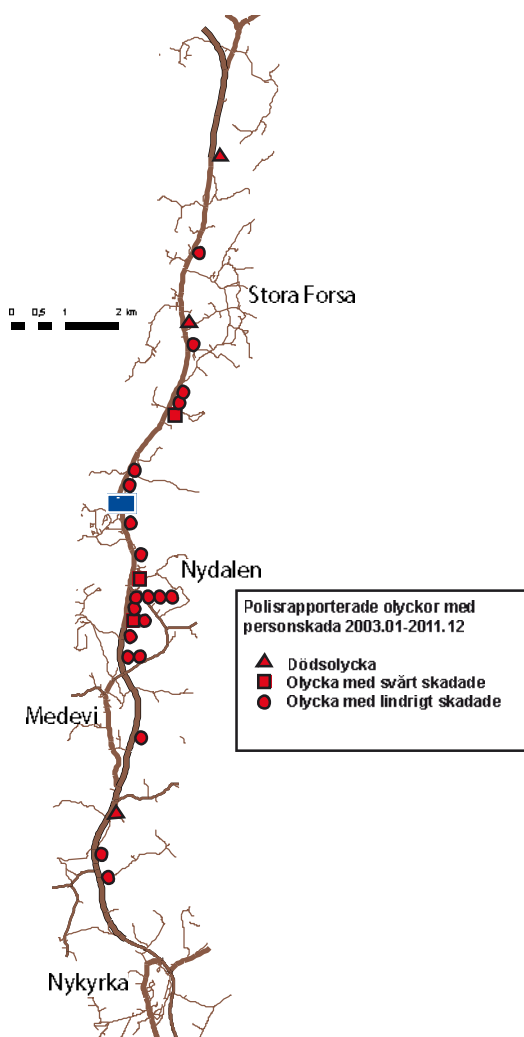
Utbyggnaden av väg 50 mellan Motala och Mjölby höjer standarden på väg 50 och kan innebära att den blir mer attraktiv och att detta leder till en något något högre trafikökning.

Farligt gods

Väg 50 är primär transportväg för farligt gods, vilket innebär att transporter med farligt gods i första hand ska ske på dessa vägar.

Kollektivtrafik

Den aktuella sträckan trafikeras av länstrafikens/ östgötatrafikens linje 629 som går mellan Motala och Askersund. Sammanlagt går det cirka 6 dubbelturer per vardag. Hållplatserna har varierande standard, vissa hållplatser är bara markerade med en hållplatsskylt vid vägkanten medan vissa har utbyggd ficka och en del även väderskydd.



GC-nätet och de oskyddade trafikanterna

På aktuell del av väg 50 finns ingen gång- och cykelväg separerad från väg 50. Gång- och cykeltrafiken är hänvisad till väg 50 eller på vissa kortare sträckor på angränsande mindre vägnät. Aktuell del av väg 50 omfattas av cykelloppet Vätternrundan som genomförs varje sommar.

Trafiksäkerhet

På den aktuella sträckan har det under perioden 2003-2011, det vill säga under 9 år, inträffat 26 polisrapporterade olyckor med personskador. Sammanlagt har 4 personer dödats, 10 personer skadats svårt och 38 personer har fått lindriga skador. Dödsolyckorna var mötesolycka, singelolycka samt en olycka med cykel/moped. Olyckorna med svårt skadade var mötesolycka, singelolyckor samt olycka med cykel/moped.

På sträckan mellan Medevi och Nydalen är antalet olyckorna tätare än på övriga sträckan. Fyra av dessa är singelolyckor, en är mötesolycka och två av dem är olyckor med oskyddade trafikanter. Olyckorna kan ha samband med att vägen blir smalare strax norr om Medevi och norrut.

Idag saknas viltstängsel längs hela den aktuella sträckan.

Olyckstyp	Antal olyckor	Döda	Svårt skadade	Lindrigt skadade
Singel	16	1	5	20
Möte	3	2	1	8
Vilt	1			1
Upphinnande	1			3
Korsande	1			2
Cykel/Moped	2	1	4	1
Fotgängare	1			2
Övriga	1			1
Totalt	26	4	10	38

Polisrapporterade olyckor under perioden 2003-2011.

2.3 Övrig infrastruktur

Ingen järnvägssträckning eller övrig infrastruktur finns i anslutning till aktuell del av väg 50. Inte heller mellan Motala och Askersund finns någon järnvägsförbindelse.

2.4 Miljö, viktiga förutsättningar, aspekter och intressen

Områdets allmänna karaktär

I väster avgränsas området av Vättern med flackt, svagt kuperad uppodlad mark med relativt omfattande strandnära bebyggelse. Här ligger marknivåerna betydligt lägre än i områdets östra del där nivåerna stiger markant mot stora sammanhängande skogsområden i kuperad terräng.

Utredningsområdet består av omväxlande öppen jordbruksmark och till viss del sluttande skogsbruksmark. Jordbruksmarken följer det låglänta området närmast Vätterns stränder. Odlingslandskapet är av kulturhistoriskt intresse. Rester från bruksperioden och flera fornlämningar av boplatskaraktär vittnar om att området har varit bebott och nyttjat under en lång tidsperiod. I öster sträcker sig ett starkt sluttande skogsområde. I skogsområdet finns flera bäckar som rinner till de större vattendragen, som i sin tur rinner ut i Vättern.

Riksintressen

Riksintressen enligt text redovisas på kartor efter beskrivningen, sidan 15-17.

Södra delen av utredningsområdet ligger inom riksintresset "Vättern med öar och strandområden". Området är i sin helhet av riksintresse på grund av sina natur- och kulturvärden. Turismens och friluftslivets intressen ska särskilt beaktas vid bedömning av exploateringsföretag och restriktioner mot stora miljöstörande anläggningar enligt 4 kap 3 § miljöbalken.

Den del av utredningsområdet som ligger norr om länsgränsen ligger inom riksintresse för turism- och rörligt friluftsliv.

Området kring orten Medevi är av riksintresse för kulturmiljövården. Området, Medevi brunn, består av gammal brunnsmiljö.

Vid Stora Forsa tangerar utredningsområdet Vättern som är av riksintresse för naturmiljövården (NRO 18001) samt av riksintresse för yrkesfisket. Sjön är även utpekad Natura 2000-område (SE0240099).

En korridor kring den vägsträckning som föreslagits enligt tidigare utredningar är av riksintresse "för planerad väg".

Väg 50 är av riksintresse för vägar.



Bild tagen söder ifrån strax norr om Nykyrka.

