

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING till vägplan

Väg 50 Nykyrka – Brattebro backe, norra delen

Askersunds kommun, Örebro län

Samrådshandling, underlag för avgränsningssamråd, 2018-01-08

Projektnummer: 138382



Skapat av: Monika Jenssen, Miljöbiten Konsultbyrå AB

Dokumentdatum: 2018-01-08

Dokumenttyp: Samrådshandling, underlag för avgränsningssamråd

Projektnummer: 138382

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Jonas Danielsson

Uppdragsansvarig: Mikael Edström, ÅF Infrastructure AB

Distributör: Trafikverket, Box 1140, 631 80 Eskilstuna, telefon: 0771-921 921

Innehåll

1. Miljöbedömning	4
1.1. Miljöbedömning vägplan	4
1.2. Om avgränsningssamrådet och detta samrådsunderlag.....	4
2. Syftet med vägprojektet.....	4
3. Områdesbeskrivning	5
4. Innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen.....	7
5. Avgränsningar	11
5.1. Geografisk avgränsning.....	11
5.2. Avgränsning i sak	12
5.3. Avgränsning i tid	12
6. Om förslaget till nollalternativ i MKB.....	12
6.1. Förutsättningar	12
6.2. Nollalternativ (referensalternativ)	13
7. Huvudsakliga miljöeffekter	14
7.1. Byggskedet	14
7.2. Den färdiga väganläggningen.....	15
8. Kommande anmälningar och prövningar	17
8.1. Prövningar som ingår vid fastställelse av vägplanen.....	17
8.2. Anmälan jordbruksmark.....	17
8.3. Anmälan miljöfarlig verksamhet	17
8.4. Anmälan avhjälpandeåtgärd	17
8.5. Anmälan för samråd.....	18
8.6. Ansökan om tillstånd till ingrepp i fornlämning	18
8.7. Ansökan om dispens från det generella biotopskyddet	18
8.8. Ansökan om dispens från beslut om skogligt biotopskydd	18
8.9. Ansökan om dispens från strandskyddsbestämmelserna.....	18
8.10. Ansökan om artskyddsdispens.....	19
8.11. Anmälan/ansökan om tillstånd vattenverksamhet.....	19
8.12. Ansökan om dispens/tillstånd vattenskyddsföreskrifter	19
8.13. Ansökan om dispens och tillstånd till markavvattning.....	20
8.14. Omprövning markavvattning.....	20
 Bilaga: Översiktskarta miljö.....	

1. Miljöbedömning

1.1. Miljöbedömning vägplan

Miljöbedömning enligt miljöbalken och upprättande av miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ingår som del i arbetet med att ta fram vägplaner.

Syftet med miljöbedömning är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas.

Miljöbedömningen, där detta samråd ingår, och arbetet med att ta fram miljökonsekvensbeskrivningen sker samordnat med vägprojekteringen för att möjliggöra anpassning av vägens utformning och att minska intrång och annan miljöpåverkan.

1.2. Om avgränsningssamrådet och detta samrådsunderlag

Miljöbedömningen vid upprättandet av vägplanen för väg 50 Nykyrka – Brattebro backe genomförs av Trafikverket i enlighet med bestämmelserna i 6 kap miljöbalken och med anpassning till de förändringar av 6 kap som trädde i kraft den 1 januari 2018.

Avgränsningssamrådet inom ramen för en praktisk miljöbedömning, som det här är fråga om, ska handla om de huvudsakliga miljöeffekter som verksamheten eller åtgärden kan antas medföra i sig eller till följd av yttre händelser. Samrådet ska ske med länsstyrelsen och tillsynsmyndigheten och de övriga statliga myndigheter, de kommuner och den allmänhet som kan antas bli berörda av verksamheten eller åtgärden.

Trafikverket ska se till att de som ingår i samrådskretsen men som inte tidigare har fått ett samrådsunderlag kan ta del av ett sådant underlag.

Samråd motsvarande undersökningssamråd har tidigare skett under arbetet med vägplanen och beslut finns om att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Vid planläggning för om- eller nybyggnad av väg gäller också bestämmelserna om samråd som finns i väglagen. Samrådsprocessen i väglagen är en fortlöpande process, vilket innebär att samråd sker kontinuerligt under tiden då vägplanen tas fram.

2. Syftet med vägprojektet

Väg 50 tillhör en av de viktigaste transportlänkarna i landet och ingår i det nationella huvudvägnätet för långväga godstransporter. Väg 50 utgör primär transportväg för farligt gods, vilket innebär att transporter med farligt gods i första hand ska ske på denna väg. Den aktuella sträckan av väg 50 mellan Nykyrka och Brattebro backe utgör en flaskhals i det för övrigt mötesseparerade eller planerade mötteseparerade vägstråket.

I förhållande till trafikmängden är standarden låg på sträckan med stora brister vad gäller framkomlighet och trafiksäkerhet. Syftet med vägprojektet är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten.

3. Områdesbeskrivning

Projektområdet är beläget öster om sjön Vättern. Sammanhållen bebyggelse som omfattas av detaljplan finns i Nydalen väster om projektområdet och nuvarande väg 50. I Nydalen förekommer såväl permanentboende som fritidsboende. Bostadsbebyggelsen i projektområdet är i övrigt spridd, med något större täthet i Södra Kärra och Stora Forsa öster om befintlig väg 50.

Vatten- och avloppsfrågan är löst genom enskilda brunnar och enskilda avlopp. Samhällsservice så som vårdcentral, äldreboende, förskolor och skolor saknas. Sådan service finns i huvudsak i Askersund, ca 20 km norr om projektområdet. Grundskola för yngre barn finns i Hammar och kommunens enda högstadieskola finns i Askersund. Den för Sydnärkes kommunalförbund gemensamma gymnasieskolan finns i Hallsberg.

Flera bostadsfastigheter är belägna mycket nära befintlig väg 50 och har direktutfart mot vägen. Sammanhängande gång- och cykelvägnät saknas.

I projektområdet förekommer olikåldrig skogsmark omväxlande med jordbruksmark. Området genomkorsas av ett flertal vattendrag och diken. Vattnet i dessa avbördas till Vättern.

Lövskogsinslaget har ökat i området intill vägen under senare decennier då tidigare betesmarker har vuxit igen och främst övergått till lövskog. Energigröda odlas på jordbruksmark på några platser intill väg 50.

I Hargemarken i nordväst och Brattebro backe i norr samt i höjd med Dalmark och Slättrask i öster förekommer ett större sammanhängande skogsparti. Det domineras av barrskog men har även ett visst inslag av blandskog.

En större våtmark, före detta Stavsjön, passeras i söder vid länsgränsen mellan Östergötlands län och Örebro län. Korta glimtar av Vättern fås över Forsaviken och Södra Kärraviken när man färdas på den befintliga vägen.

Landskapet är kuperat, särskilt i områdets mellersta och norra delar. Marken består omväxlande av morän, isälvsavlagringar, torv och lera. På många platser går berg i dagen.

Att områdets variation är stor, med blandning av olika markslag och inslag av sjöar, diken och vattendrag, gör området gynnsamt för växt- och djurlivet och antalet arter som nyttjar landskapet är stort.

Väg 50 passerar inte genom några naturreservat eller Natura 2000-områden på sträckan. Vattendragen i projektområdet mynnar i sjön Vättern, väster om väg 50. Vättern utgör ett Natura 2000-område bildat enligt art- och habitatdirektivet i EU:s nätverk för hotade arter och livsmiljöer. Även fågeldirektivet ligger till grund för Natura 2000 i den delen av Vättern som gränsar till projektområdet.

De riksintressen som finns i anslutning till vägplanens område redovisas i tabell 1 nedan.

Tabell 1: Riksintressen

Riksintresse	Namn	Beskrivning
Kommunikationer (3 kap MB)	Väg 50	Befintlig väg 50 är en väg av riksintresse för kommunikationer. En korridor kring den vägsträckning som föreslagits enligt tidigare utredningar är av riksintresse för "planerad väg". Detta riksintresse finns redovisat i den gällande översiktsplanen för Askersunds kommun och sträcker sig från länsgränsen och norrut i en korridor väster om befintlig väg 50, det vill säga i huvudsaklig överensstämmelse med aktuell sträckning i vägplanen. Anslutningen mot den befintliga vägen på toppen av Brattebro backe avviker något.
Turism- och friluftsliv (4 kap MB)	Vättern med öar och strandområden	Riksintresset är utpekad på grund av de höga natur- och kulturvärdena som finns i Vättern-området. Turismens och det rörliga friluftslivets intressen ska särskilt beaktas vid bedömning av exploateringsföretag. Områdets betydelse för turism och rörligt friluftsliv ställer krav på att stränder och vattenområden hålls allemansrättsligt tillgängliga och att upplevelsemässiga kvaliteter som utblickar och landskapsbild värnas.
Natura 2000	Vättern (SE0240099)	Vättern utgör ett Natura 2000-område bildat enligt art- och habitatdirektivet i EU:s nätverk för hotade arter och livsmiljöer. Även fågeldirektivet ligger till grund för Natura 2000 i den delen av Vättern som angränsar till projektområdet. Forsaviken och Södra Kärraviken ingår i Natura 2000-området. Vätterns vattenområde utgör även riksintresse för naturvärden (NRO 18001) samt är av riksintresse för yrkesfisket. Vättern berörs indirekt av projektet genom att vattendragen i projektområdet mynnar i sjön.

4. Innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen

MKB:n upprättas i enlighet med 6 kap miljöbalken och med anpassning till de förändringar av 6 kap som trädde i kraft den 1 januari 2018. Även miljöbedömningsförordningen, Trafikverkets MKB-handbok; Miljökonsekvensbeskrivning för vägar och järnvägar, Handbok Metodik, publikation 2011:090 och Trafikverkets övergripande krav för fysisk planläggning av vägar och järnvägar, TDOK 2012:1151 ligger till grund för utformningen av MKB-handlingen samt synpunkter från genomförda samråd.

En MKB ska innehålla redovisning av vilka direkta och indirekta miljöeffekter och konsekvenser som vägprojektet sannolikt medför, samt vad projektet innebär för uppfyllelsen av bland annat miljö kvalitetsnormer, hushållning med mark- och vattenområden samt fastställda miljö kvalitetsmål.

Alternativ lokalisering och utformning ska redovisas samt ett så kallat nollalternativ, det vill säga en beskrivning av konsekvenserna om projektet inte kommer till stånd. I en MKB som ingår i en vägplan ska behovet av åtgärder som kan förebygga, begränsa och/eller kompensera eventuella skador redovisas. Även behov av uppföljning ska beskrivas.

MKB:n ska godkännas av länsstyrelsen innan vägplanen fastställs.

På vägplanens plankarta samt i planbeskrivningen ska det framgå vilka åtgärder som kommer att genomföras inom det avgränsade vägområdet. Vägplanen utgör tillsammans med MKB:n ett underlag för den fortsatta projekteringen.

Förslag på innehållsförteckning i MKB:

1. Sammanfattning
 - 1.1. Bakgrund och syfte
 - 1.2. Den nya vägen
 - 1.3. Beskrivning av projektområdet
 - 1.4. Konsekvenser
 - 1.4.1. Byggskedet
 - 1.4.2. Den färdiga vägen
2. Beskrivning av vägprojektet
 - 2.1. Bakgrund och nuläge
 - 2.2. Nuvarande planerad markanvändning
 - 2.2.1. Kommunala planer
 - 2.2.2. Riksintressen
 - 2.3. Syfte och projektmål
 - 2.4. Projektets planering och prövning
 - 2.4.1. Historik
 - 2.4.2. Vägens planläggning
 - 2.4.3. Utredda samt avfärdade alternativ

- 2.4.4. Bygghandling och drifttagande
- 2.5. Projektets omfattning och skeden
 - 2.5.1. Byggskedet för om- och nybyggnaden av vägen
 - 2.5.2. Trafikanläggningen
 - 2.5.3. Trafikprognoser
- 3. Bedömningar i miljökonsekvensbeskrivningen
 - 3.1. Miljökonsekvensbeskrivningen och dess syfte
 - 3.2. Avgränsningar
 - 3.2.1. Avgränsning i sak
 - 3.2.2. Geografisk avgränsning
 - 3.2.3. Tidsmässig avgränsning
 - 3.3. Nollalternativ
 - 3.3.1. Förutsättningar
 - 3.3.2. Beskrivning av nollalternativet
 - 3.4. Metod och bedömningsgrunder
 - 3.4.1. Metod
 - 3.4.2. Bedömningsgrunder
 - 3.4.3. Osäkerheter i bedömningarna
 - 3.5. Samhällsmål
 - 3.5.1. Transportpolitiska mål
 - 3.5.2. Nationella miljökvalitetsmål
 - 3.6. Generella miljöbestämmelser
 - 3.6.1. Allmänna hänsynsregler
 - 3.6.2. Hushållningsbestämmelser
 - 3.6.3. Miljökvalitetsnormer
- 4. Projektets miljöeffekter och miljökonsekvenser
 - 4.1. Värderingsgrunder
 - 4.2. Landskap
 - 4.2.1. Förutsättningar
 - 4.2.2. Underlagsmaterial
 - 4.2.3. Bedömningsgrunder
 - 4.2.4. Osäkerheter
 - 4.2.5. Inarbetade åtgärder
 - 4.2.6. Påverkan, effekter och konsekvenser
 - 4.3. Kulturmiljö
 - 4.3.1. Förutsättningar
 - 4.3.2. Underlagsmaterial

- 4.3.3. Bedömningsgrunder
- 4.3.4. Osäkerheter
- 4.3.5. Inarbetade åtgärder
- 4.3.6. Påverkan, effekter och konsekvenser
- 4.4. Naturmiljö
 - 4.4.1. Förutsättningar
 - 4.4.2. Underlagsmaterial
 - 4.4.3. Bedömningsgrunder
 - 4.4.4. Influensområde
 - 4.4.5. Osäkerheter
 - 4.4.6. Inarbetade åtgärder
 - 4.4.7. Påverkan, effekter och konsekvenser
- 4.5. Människors hälsa och säkerhet
 - 4.5.1. Förutsättningar
 - 4.5.2. Underlagsmaterial
 - 4.5.3. Bedömningsgrunder
 - 4.5.4. Osäkerheter
 - 4.5.5. Inarbetade åtgärder
 - 4.5.6. Påverkan, effekter och konsekvenser
- 4.6. Friluftsliv och rekreation
 - 4.6.1. Förutsättningar
 - 4.6.2. Underlagsmaterial
 - 4.6.3. Bedömningsgrunder
 - 4.6.4. Osäkerheter
 - 4.6.5. Inarbetade åtgärder
 - 4.6.6. Påverkan, effekter och konsekvenser
- 4.7. Vatten
 - 4.7.1. Förutsättningar
 - 4.7.2. Underlagsmaterial
 - 4.7.3. Bedömningsgrunder
 - 4.7.4. Osäkerheter
 - 4.7.5. Inarbetade åtgärder
 - 4.7.6. Påverkan, effekter och konsekvenser
- 4.8. Markanvändning och naturresurser
 - 4.8.1. Förutsättningar
 - 4.8.2. Underlagsmaterial
 - 4.8.3. Bedömningsgrunder

- 4.8.4. Osäkerheter
- 4.8.5. Inarbetade åtgärder
- 4.8.6. Påverkan, effekter och konsekvenser
- 4.9 Klimat
 - 4.9.1. Förutsättningar
 - 4.9.2. Underlagsmaterial
 - 4.9.3. Bedömningsgrunder
 - 4.9.4. Osäkerheter
 - 4.9.5. Inarbetade åtgärder
 - 4.9.6. Påverkan, effekter och konsekvenser
- 5. Värdering och samlad bedömning
 - 5.1. Måluppfyllelse relevanta miljö kvalitetsmål
 - 5.1.1. Begränsad klimatpåverkan
 - 5.1.2. Levande sjöar och vattendrag
 - 5.1.3. Grundvatten av god kvalitet
 - 5.1.4. Myllrande våtmarker
 - 5.1.5. Levande skogar
 - 5.1.6. Ett rikt odlingslandskap
 - 5.1.7. Ett rikt växt- och djurliv
 - 5.1.8. God bebyggd miljö
 - 5.2. Samlad bedömning av relevanta miljöaspekter
 - 5.3. Projektet i förhållande till hänsynsreglerna
 - 5.3.1. Bevisbörderegeln (2 kap 1 § miljöbalken)
 - 5.3.2. Kunskapskravet (2 kap 2 § miljöbalken)
 - 5.3.3. Försiktighetsprincipen (2 kap 3 § miljöbalken)
 - 5.3.4. Produktval, hushållning och minskande av avfallets mängd och farlighet (2 kap 4-5 §§ miljöbalken)
 - 5.3.5. Val av plats (2 kap 6 § miljöbalken)
 - 5.3.6. Rimlighetsavvägning (2 kap 7 § miljöbalken)
 - 5.3.7. Ansvar för skadad miljö
 - 5.4. Bedömning av uppfyllelse av projektmålen
 - 5.5. Miljökonsekvensbeskrivningens inverkan på projektet
- 6. Fortsatt arbete
 - 6.1. Nästa steg
 - 6.2. Överföring av miljökrav
 - 6.3. Viktiga frågeställningar
 - 6.4. Tillkommande prövningar

7. Samråd
8. Litteratur och referenser

5. Avgränsningar

MKB:n ska fokusera på sådant som är av vikt för det aktuella projektet. Det innebär att avgränsningar behövs; där konsekvenser är av liten eller obetydlig betydelse behandlas de översiktligt eller utesluts helt.

Att avgränsa arbetet med MKB:n är inte en åtgärd som görs en gång för alla. Under hela processen ställs frågor om vad som är relevant, vad som behöver belysas ytterligare och vad som kan avföras.

5.1. Geografisk avgränsning

Projektområdet för vägprojektet i sin helhet sträcker sig från Nykyrka i Motala kommun, Östergötlands län i söder till norr om Brattebro backe i Askersunds kommun, Örebro län i norr.

MKB:n för den norra delen av projektet är den ena av två som kommer att ingå i vägplanen och den norra avser ombyggnaden av väg 50 i Askersunds kommun i Örebro län. Den södra delen av projektområdet, vilket berör Motala kommun i Östergötlands län, behandlas i en separat MKB.

Anledningen till uppdelningen är att länsstyrelserna i de båda länen ska yttra sig över MKB:n innan vägplanen går till beslut om fastställelse och att länsstyrelserna har önskat en länsvis uppdelning i två separata MKB:er.

Avgränsningen för respektive MKB går i länsgränsen. Av läsbarhetsskäl och för ökad förståelse kommer uppgifter att redovisas överlappande denna gräns där så bedöms vara befogat.

Ibland avser en viss uppgift projektområdet i sin helhet och då kommer detta att anges i MKB-texten.

Vid redovisning av projektets miljöpåverkan kan beskrivningarna avse ett geografiskt område som skiljer sig från projektområdet när så bedöms vara motiverat. Detta område, influensområdet, utgörs av det omland som på ett eller annat sätt påverkas positivt eller negativt av de föreslagna åtgärderna.

Influensområdets storlek och avgränsning är olika för olika miljöaspekter. Projektets influensområde när det gäller miljöaspekten vatten är till exempel större än projektområdet i sin helhet. Det beror på närheten till Vättern och vattenskyddsområdet för Vättern som omfattar alla större tillrinnande vattendrag. Influensområdet när det gäller miljöaspekten buller är däremot något mindre än projektområdet i sin helhet. Det beror bland annat på vägnätets utseende, karaktären på vägtrafikbullret och topografin i projektområdet.

5.2. Avgränsning i sak

Följande miljöaspekter bedömdes tidigare vara de mest betydelsefulla att belysa inför valet av vägkorridor och då för vägprojektet som helhet:

- Landskap
- Kulturmiljö
- Naturmiljö
- Boendemiljö
- Friluftsliv och rekreation
- Vatten
- Markanvändning/naturresurser
- Klimat

De miljöaspekter ovan som bedömdes vara betydelsefulla för valet av vägkorridor har även bedömts vara de mest betydelsefulla vid framtagandet av vägplanen för det valda alternativet och för MKB:n för den norra delen av projektområdet.

Efter genomförande av samråd har aspekten boendemiljö utökats till att avse ett vidare begrepp; "Människors hälsa och säkerhet".

Ekosystemtjänster samt jakt och fiske finns medtaget under aspekten "Markanvändning/naturresurser".

Förslag till avgränsningar avseende miljöaspekter har redovisats tidigare på informations- och samrådsmöten och har diskuterats under hela planeringsprocessen. Diskussionerna fördjupas nu inför färdigställandet av MKB:n och för att även uppfylla kravet på avgränsningssamråd i det ändrade 6 kap i miljöbalken som trädde ikraft den 1 januari 2018.

5.3. Avgränsning i tid

För bedömning av framtida trafiksituation och som dimensioneringsförutsättningar har prognosåret 2044 valts, vilket är omkring 20 år efter det att vägen planeras öppnas för trafik. Den tidsmässiga avgränsningen av MKB:n föreslås alltså vara tiden fram till prognosåret, det vill säga till år 2044.

6. Om förslaget till nollalternativ i MKB

6.1. Förutsättningar

Väntade framtida förändringar i området är utökat antal permanentboende i de båda fritidshusområdena Västank i Motala kommun och Nydalen i Askersunds kommun. Dels beroende på att kompletterande bebyggelse planeras, men också genom att tidigare fritidshus i allt större utsträckning bebos året runt. Detta

medför att biltrafiken till de båda områdena ökar och att efterfrågan på kollektivtrafik och skolskjutstrafik bedöms öka i dessa områden i framtiden.

Andra förväntade förändringar är att vid generationsväxling på gårdarna i området så övergår de areella näringarna till att bedrivas allt mer på hobbybasis vid sidan av annat förvärvsarbete. Flera av gårdarna antas övergå till i huvudsak hästgårdar i framtiden. Denna utveckling tycks redan ha startat i området.

Vätterns värde som dricksvattentäkt bedöms öka ytterligare i framtiden. Utredningar pågår om att anlägga överföringsledningar till bland annat Örebro för framtida dricksvattenförsörjning från Vättern. Krav på skyddsåtgärder kan förväntas för befintliga vägpassager inom vattenskyddsområdet för Vättern, i synnerhet för vägar som ingår i farligt godsstråk.

Den årliga Vätternrundan förväntas fortsätta passera genom området under överskådlig tid.

6.2. Nollalternativ (referensalternativ)

Nollalternativet beskriver den framtida situationen vid prognosåret 2044 för väg 50 om ingen 2+1-väg byggs och inga åtgärder utöver normalt underhåll vidtas. Nollalternativet ska betraktas som den referens som projektets effekter och konsekvenser jämförs mot och utgör alltså inte ett åtgärdsförslag. Det har därför ingen betydelse om alternativet bidrar till måluppfyllelse för projektet och om det är realistiskt eller inte.

Den utveckling som bör vägas in i nollalternativet är utbyggnad av dubbelspår mellan Hallsberg och Motala samt en generell trafikökning på väg 50 som dämpas något av utbyggnaden av dubbelspåret, vilket kan minska den procentuella andelen godstrafik på vägsträckan något i framtiden. Eftersom direkt järnvägsförbindelse saknas mellan Askersund och Motala bedöms inte persontrafiken påverkas i motsvarande grad som godstrafiken till följd av utbyggnaden till dubbelspår.

Bullerstörningar i boendemiljöer längs med befintlig väg 50 samt i riksintresse- och rekreationsområdena utmed Vättern kommer att öka med en större trafikmängd i framtiden. Nuvarande brister i trafiksäkerheten kommer att förstärkas.

Nollalternativet medför inga fysiska intrång i natur- och kulturmiljöer. Ingen jordbruksmark tas i anspråk. För djur kan barriäreffekten dock bli mer påtaglig eftersom trafiken förväntas öka.

Vättern med tillflöden har stort värde för dricksvattentäktsändamål. Värdet bedöms öka ytterligare i framtiden. Inga ombyggnadsåtgärder vidtas för att minska risken för olycka eller för att förhindra skador på omgivningen till följd av olycka med farligt gods.

Då nollalternativet inte uppfyller syftet med projektet och inte heller projektmålen, är detta ett orealistiskt alternativ. Det vill säga att det utgör ett rent referensalternativ.

Nollalternativet kommer att utgöra referens vid bedömningarna i MKB:n. Det är inte att betrakta som ett åtgärdsförslag utan beskriver den framtida situationen för väg 50 om ingen vägombyggnad sker.

7. Huvudsakliga miljöeffekter

7.1. Byggskedet

Väganläggningen, byggvägar och upplag tar plats och gör intrång i natur-, skogsbruks- och jordbruksmark. Även mer tillfälliga intrång kan komma att bli aktuella i byggskedet på grund av tillfälliga omledningar av trafik.

En kulturarvsanalys har gjorts samt arkeologisk utredning. Ett fåtal fornlämningar berörs på sträckan. Dock kan det fortfarande finnas arkeologiska lämningar i området som inte är identifierade ännu eller kända lämningar med osäker avgränsning. Länsstyrelsen kommer att besluta om de eventuella arkeologiska undersökningar som kan behövas i det fortsatta arbetet.

Naturmiljön kan påverkas i byggskedet till följd av avverkning, anordnande av upplag och damning etc i byggskedet.

Damning, nedsmutsning av vägar samt buller och vibrationer kan uppstå under olika perioder i byggskedet. Sprängning/bergschakt kommer att bli aktuellt. Information till närboende och verksamheter kommer att ske i god tid innan sprängningsarbeten påbörjas.

Sidotag för uttag av bergmaterial bedöms inte behövas för projektet eftersom användbara massor finns att tillgå i väglinjen. Massbalans eftersträvas för projektet som helhet.

Tillfällig grumling kan ske i diken och vattendrag i samband med omgrävning och anläggande av trummor. Skyddsåtgärder planeras för att minska risken för grumlingspåverkan på fisk och andra vattenlevande organismer i byggskedet.

Grävning och andra arbeten kommer att så långt möjligt undvikas i ravinen intill Laxbäcken i byggskedet. Bron anläggs utan omgrävning av vattendraget.

Omgrävning kommer att ske av Forsaån på en kortare sträcka vid läget för bron över ån. Det beror på att bron föreslås utföras som en kombinerad bro och viltport och då behövs tillräcklig höjd i öppningen så att strandpassagerna intill vattendraget under bron kan utnyttjas för viltpassage även av större hjortdjur (älg, kronhjort). Omgrävningen bedöms kunna ske i torrhet. Sedan öppnas den nya färan på sådant sätt att vattnet försiktigt förs över från den gamla så att grumlingen minimeras. Därefter läggs den gamla färan igen. Försiktighet kommer också att iakttas vid utläggning av erosionskyddet.

En risk för läckage på hydraulsystem i entreprenadmaskiner finns samt läckage av drivmedel vid tankning av arbetsfordon och vid påfyllning av stationära eller mobila cisterner. Val av uppställningsplatser och olika skyddsåtgärder kommer att vidtas för att minska risken för miljöeffekter av eventuella utsläpp eller tillbud i byggskedet.

Förorenade vägdikesmassor kan påträffas vid schakt intill befintlig väg. Tjärasfalt med höga PAH-halter förekommer på delsträckor av befintlig väg på södra delen av sträckan, ner mot länsgränsen mot Östergötlands län. Asfalt med höga PAH-halter utgör farligt avfall och ska inte återvinnas eller återanvändas för anläggningsändamål.

Skyddsåtgärder för att minska miljöeffekterna i byggskedet kommer att beskrivas utförligare i MKB.

7.2. Den färdiga väganläggningen

Nybyggnaden av vägen medför negativa effekter i det natur- och kulturlandskap som den passerar, främst genom fysiskt intrång, buller och förändrad landskapsbild. Områden med höga natur- och kulturmiljövärden har försökt undvikas. Detta är inte helt enkelt med hänsyn till bostäder, verksamheter, topografin i området och de lutnings- och siktkrav som ställs på den nya vägen av trafiksäkerhetsskäl samt på grund av det stora antalet övriga intressen och värden som finns i området.

Få fornlämningar, inga naturreservat och inga Natura 2000-områden påverkas. Däremot kan ett intrång på något 10-tal meter krävas i östra kanten av det skogliga biotopskyddsområde som finns invid Laxbäcken. För intrånget i detta område planeras en dispensansökan ges in till Skogsstyrelsen.

Broar, inte trummor, föreslås för vägens passage över Laxbäcken och Forsaån. Detta för att göra det möjligt att bevara så mycket som möjligt av ravinmiljöerna. Omgrävning av Forsaån är aktuellt på en kortare sträcka för den bro med viltpassage som föreslås här. Förutom vägens passage, hänsyn till naturmiljövärdena och möjligheter för djur att röra sig utmed de båda vattendragen, är buller för närboende och skydd av yt- och grundvatten faktorer av mycket stor betydelse för utformningen av broarna över Laxbäcken och Forsaån.

Som underlag för projektering och MKB har bland annat ekologisk landskapsanalys, naturvärdesinventeringar och inventering av invasiva arter genomförts.

Nysträckningen av vägen splittrar upp landskapet och gör intrång i några av ängs- och betesmarkerna med höga naturvärden vid Stordalen, Stora Forsa och Södra Kärra. Spridningen av arter kan försämrats något genom denna dragning av vägen men öppenmarksarterna har fortsatt generellt goda möjligheter till spridning. En minskning av arealen ängs- och betesmark är generellt sett negativt för den biologiska mångfalden. Det största hotet är dock om möjligheterna att på ett enkelt sätt föra djur till betesmarkerna försvinner; Kan inte betesmarkerna betas kommer naturvärdena i de berörda betesmarkerna att försvinna. Åtgärder för åtkomst till dessa marker gör det möjligt att fortsatt flytta djur och att hävda ängs- och betesmarkerna.

I höjd med Dalmark och Slätrask förekommer ett större sammanhängande parti som domineras av barrskog men även har inslag av blandskog. Områdets storlek och dess inslag av marker med höga naturvärden visar på stor potential för biologisk mångfald. Den nya vägsträckningen har anpassats genom att områdena med de högsta värdena har försökt undvikas.

Vägen utgör idag och kommer även fortsättningsvis att utgöra en barriär för djur och människor. Samtidigt som anläggandet av gång- och cykelväg med planskilda passager gör att passerandet av vägen kan ske på ett betydligt säkrare sätt än tidigare. Viltstängsel och två planskilda passager för större hjortdjur samt några säkra passager för småvilt ökar säkerheten för djuren och för trafikanterna. En viltpassageplan har tagits fram som underlag för projektering och MKB.

En riskutredning avseende vatten har genomförts som tar upp såväl vattenkvalitet, flöden och flödes hastigheter som områden med och utan formellt yt- och grundvattenskydd. Riskutredningen utgör del i underlaget för projektering och MKB. Den är av stor betydelse för höjdsättning av vägen och för placering av bland annat portlägen och högkapacitetsräckan samt vid utformning av diken, trummor och broar.

Skyddet för yt- och grundvatten ökar genom ombyggnaden av vägen till en mer trafiksäker sådan och genom att högkapacitetsräckan kommer att användas vid vägens passage genom vattenskyddsområden. Dikena utformas för fördröjning av vägdagvattnet och på sådant sätt att vägdagvatten inte direktavrinner till vattendragen som ingår i vattenskyddsområdet för Vättern. Risken för avakningar minskar och därmed också risken för utsläpp av drivmedel eller farligt gods i vattenskyddsområdena i samband med olyckor. Risken för ett direktutsläpp till Södra Kärraviken i Vättern vid olycka kommer att minska avsevärt när väg 50 anläggs längre österut och merparten av trafiken flyttar över på den nya sträckan.

Det kommer att finnas bostäder belägna nära vägen och därmed i bullerutsatta lägen. Antalet minskar dock totalt sett genom att vägen nyanläggs längre österut. Effekterna för enskilda fastigheter kommer att belysas i en bullerutredning. Denna kommer att tas fram när underlaget i form av nya vägens plan och profil finns framtagna. Resultatet av bullerutredningen och förslag på skyddsåtgärder kommer att presenteras i MKB:n.

Intrång kommer att ske i jord- och skogsbruksmark. Målsättningen är att så långt möjligt behålla bärkraften i så väl enskilda fastigheter som i de areella näringarna i området i stort. Trafikverket kommer i markförhandlingsprocessen att ersätta intrång samt medverka till fastighetsombildningar och markbyten.

Intrång i båtnadsområden och påverkan på diken i markavvattningsföretag kan inte helt undvikas. Ersättning för intrång samt omprövning eller avveckling av markavvattningsföretag kan komma att aktualiseras.

Olika typer av skyddsåtgärder inarbetas i vägplanen. Dessa åtgärder kommer att redovisas i MKB:n.

8. Kommande anmälningar och prövningar

8.1. Prövningar som ingår vid fastställelse av vägplanen

Ett antal olika prövningar kommer att behövas för att kunna genomföra vägprojektet. Några av dessa sker i samband med fastställelsen av vägplanen, så som prövning av biotop- och strandskyddsdispenser samt påverkan på naturmiljön ("12:6-samråd").

Generellt skyddade biotoper förekommer i projektområdet, så som diken, åkerholmar, stenmurar och alléer i jordbruksmark och några av dessa kommer att påverkas vid vägombyggnaden. På vilket sätt kommer att redovisas i MKB tillsammans med förslag på skydds- eller kompensationsåtgärder. Påverkan består i huvudsak i grävning i diken i jordbruksmark för nedläggning av trummor.

Strandskyddade områden vid vattendrag kommer att beröras. För detta sker också dispensprövningen i samband med fastställelseprövningen. Underlag för prövningen kommer att redovisas i MKB. Den anmälan/tillståndsprövning av vattenverksamhet som kan krävas hanteras däremot separat från fastställelseprövningen, se nedan.

Utöver de prövningar som sker inom ramen för fastställelsen av vägplanen, listas nedan de ytterligare anmälningar, tillstånd och dispenser som bedöms behövas för att kunna genomföra vägprojektet.

8.2. Anmälan jordbruksmark

Anmälan enligt 12 kap miljöbalken till länsstyrelsen om att ta jordbruksmark ur produktion behövs om detta skulle bli aktuellt för mark utanför fastställt vägområde.

Åtgärder för att möjliggöra fortsatt brukande planeras, men anmälan kan eventuellt behövas vid anläggande av enskilda vägar (som inte fastställs i vägplanen), eller för andra sidoåtgärder utanför fastställt vägområde.

8.3. Anmälan miljöfarlig verksamhet

Anmälan kan behövas för t ex användning av avfall för anläggningsändamål, t ex om schaktmassor används i bullervallar. Anmälningsplikt enligt 9 kap miljöbalken gäller också för t ex uppställning av mobil kross.

8.4. Anmälan avhjälpandeåtgärd

En avhjälpandeåtgärd i ett förorenat område (efterbehandling, sanering) ska anmälas enligt 28 § förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd till tillsynsmyndigheten innan arbetet påbörjas. I princip räknas all bortgrävning, överbyggande och annat som kan påverka spridningen av föroreningen som en avhjälpandeåtgärd.

Vid stickprovtagning på vägdikesmassor och asfaltbeläggning har tjärasfalt med höga halter PAH påträffats på ett fåtal platser samt alifatiska kolväten, PAH- och blyföreningar i vägdikesmassor på några platser. Tillsynsmyndigheten har underrättats. Anmälan om avhjälpandeåtgärd kommer att ske i byggskedet.

8.5. Anmälan för samråd

Anmälan för 12:6-samråd enligt miljöbalken kommer att bli aktuellt för åtgärder som kan påverka naturmiljön och galler i områden utanför det i vägplanen fastställda vägområdet. Anmälan sker till länsstyrelsen. Sådana åtgärder som kan bli aktuella är t ex tillfälliga upplag, enskilda vägar och byggvägar och som inte kräver någon annan typ av tillstånd eller anmälan enligt miljöbalken. Åtgärder för skogsbruket anmäls till Skogsstyrelsen.

I samband med anmälan för 12:6-samråd enligt miljöbalken brukar också anmälan enligt 2 kap kulturmiljölagen lämnas in till länsstyrelsen. Det vill säga anmälan för åtgärder som kan komma att påverka fornlämningar.

8.6. Ansökan om tillstånd till ingrepp i fornlämning

Länsstyrelsen kommer att besluta om de arkeologiska undersökningar som behövs i det fortsatta arbetet. Därefter ansöker Trafikverket om tillstånd för att göra intrång eller ingrepp i eller intill de fornlämningar som inte går att undvika att påverka vid ombyggnaden av vägen. Det kommer att vara få fornlämningar som berörs på sträckan.

8.7. Ansökan om dispens från det generella biotopskyddet

Dispens behövs om intrång sker i ett generellt biotopskyddat område utanför fastställt vägområde, exempelvis i samband med anläggande av enskild väg.

För områden som ingår i vägplanen hanteras frågan vid fastställelsen av vägplanen enligt vad som har beskrivits i 8.1 och ytterligare dispensansökan behövs då inte.

8.8. Ansökan om dispens från beslut om skogligt biotopskydd

Ett intrång på något 10-tal meter kan komma att krävas i östra kanten av det skogliga biotopskyddsområde invid Laxbäcken som är beslutat av Skogsstyrelsen. Vid eventuellt intrång i detta område vid anläggandet av bron över Laxbäcken kommer en dispensansökan ges in till Skogsstyrelsen.

8.9. Ansökan om dispens från strandskyddsbestämmelserna

Dispens behövs om åtgärder vidtas i område med strandskydd och området är beläget utanför fastställt vägområde.

För områden som ingår i vägplanen hanteras frågan vid fastställelsen av vägplanen enligt vad som har beskrivits i 8.1 och ytterligare dispensansökan behövs då inte.

8.10. Ansökan om artskyddsdispens

I Artskyddsförordningen listas alla fridlysta arter (i bilagorna 1 och 2). För en åtgärd som riskerar att påverka en art på ett sätt som är förbjudet enligt artskyddsförordningen får Länsstyrelsen medge dispens i det enskilda fallet.

Artskyddsdispens kommer att sökas om och när det är klart vilka arter som berörs och hur. Kompletterande naturvärdesinventering kommer att utföras på några platser våren 2018.

8.11. Anmälan/ansökan om tillstånd vattenverksamhet

För vattenverksamhet krävs generellt tillstånd från mark- och miljödomstolen. För vissa mindre omfattande vattenverksamheter räcker det med anmälan till länsstyrelsen. För vattenverksamheter där det är uppenbart att varken allmänna eller enskilda intressen påverkas negativt krävs varken anmälan eller tillstånd.

Ombyggnaden av väg 50 kommer att kräva anmälan om vattenverksamhet till följd av omgrävning av vattendrag samt nedläggning av trummor etc.

Preliminärt bedöms det behövas tillstånd för gång- och cykelvägens anläggande i Brattebro backe och norr där om. Flytt av dike/bäck behövs på en längre sträcka och arbetena berör även ett markavvattningsföretag där diket/bäcken ingår.

Om det är anmälan eller ansökan om tillstånd som kommer att behövas för arbetena i Forsaån är ännu inte helt klart. Preliminärt bedöms arbetena i vattendraget (avgränsat vid högsta förutsebara vattenstånd) komma att vara tillståndspliktiga.

8.12. Ansökan om dispens/tillstånd vattenskyddsföreskrifter

Dispens från vattenskyddsföreskrifterna för Vättern och tillstånd kommer att sökas för de fall detta krävs enligt föreskrifterna. Tillstånd krävs t ex för schaktning i vattenskyddsområdet.

Dispens krävs för bland annat uppställning av tankar, tankbilsläp, transportbehållare etc med bränslen eller andra kemiska produkter om volymen uppgår till mer än 250 liter. Dispens kan bara beviljas om det finns särskilda skäl. Dispensansökningar bedöms inte särskilt troliga, då upplag inte planeras anordnas intill vattendragen som ingår i skyddsområdet för Vättern.

8.13. Ansökan om dispens och tillstånd till markavvattning

Att anlägga diken längs med vägar enbart för att avvattna vägkroppen och transportera dagvatten från vägen är inte markavvattning. Men om vägbanken varaktigt måste skyddas mot vatten från ett vattenområde eller höga grundvattennivåer så är det markavvattning eftersom åtgärderna behövs för att öka fastighetens lämplighet för att bygga vägen. I södra Sverige råder ett generellt förbud mot markavvattning. Därför behövs dispens från förbudet för att sedan kunna söka tillstånd till själva markavvattningsåtgärden. Preliminär bedömning är att markavvattning inte behövs för att bygga vägen.

8.14. Omprövning markavvattning

Flera markavvattningsföretag är berörda av vägplanen. Om själva anläggningen förändras behöver tillståndet omprövas. Det kan ske i samband med att Trafikverket söker tillstånd till vattenverksamhet. Företaget (samfälligheten/markägarna) blir då sakägare vid prövningen och har möjlighet att bevaka sina rättigheter. Eller så kan Trafikverket komma överens med samfälligheten som kan ansöka om omprövning. Dialog kommer att hållas med berörda.

Om det uppstår en ökad belastning på markavvattningsanläggningen utan att denna förändras i övrigt, kan företaget/samfälligheten kompenseras antingen genom en engångsersättning eller genom att Trafikverket går in som deltagare i samfälligheten. I det senare fallet behövs en omprövning av andelstalen.

Eventuell omprövning eller avveckling av markavvattningsföretag sker efter ansökan hos mark- och miljödomstol.



Trafikverket, 631 80 Eskilstuna. Besöksadress: Tullgatan 8.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 99 97

www.trafikverket.se