

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING till vägplan

Väg 50 Nykyrka – Brattebro backe, södra delen

Motala kommun, Östergötlands 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.....	13
6.1. Förutsättningar	13
6.2. Nollalternativ (referensalternativ)	13
7. Huvudsakliga miljöeffekter	14
7.1. Byggskedet	14
7.2. Den färdiga väganläggningen.....	15
8. Kommande anmälningar och prövningar	16
8.1. Prövningar som ingår vid fastställelse av vägplanen.....	16
8.2. Anmälan jordbruksmark.....	17
8.3. Anmälan miljöfarlig verksamhet	17
8.4. Anmälan för samråd.....	17
8.5. Ansökan om tillstånd till ingrepp i fornlämning	17
8.6. Ansökan om dispens från det generella biotopskyddet	17
8.7. Ansökan om dispens från strandskyddsbestämmelserna.....	18
8.8. Ansökan om artskyddsdispens.....	18
8.9. Anmälan/ansökan om tillstånd vattenverksamhet.....	18
8.10. Ansökan om dispens/tillstånd vattenskyddsföreskrifter	18
8.11. Ansökan om dispens och tillstånd till markavvattning.....	19
8.12. Omprövning markavvattning	19
 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 mötesseparerade vägsträket.

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

Området är beläget öster om sjön Vättern. Sammanhållen bebyggelse som omfattas av detaljplan finns i Nykyrka precis söder om projektområdet samt i Västanvik väster om väg 50 och projektområdet. I Nykyrka finns skola, livsmedelsaffär, äldreboende och distriktssköterska. Elever i skolår 7-9 samt gymnasieelever är hänvisade till Motala. I Västanvik förekommer såväl permanentboende som fritidsboende. I övrigt är bostadsbebyggelsen i projektområdet spridd, med något större täthet i Medevi.

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

I projektområdet förekommer olikåldrig skogsmark omväxlande med jordbruksmark som genomkorsas av ett flertal vattendrag och diken. Energigröda odlas på jordbruksmark på några platser intill väg 50. Betesmarker och gårdar med djurbesättningar finns utmed sträckan, bland annat vid Kalvsjö.

Jordbruksmark har historiskt vunnits genom sjösänkning av Kalvsjön och Stavsjön. Flera diken ingående i markavvattningsföretag passeras av väg 50 på sträckan från Nykyrka och norrut mot länsgränsen.

Kavelbäcken är utpekad som ett nationellt värdefullt vattendrag. Samtliga större vattendrag i projektområdet mynnar i Vättern och ingår i Vätterns vattenskyddsområde.

Brunnsmiljön vid Medevi brunn är av riksintresse för kulturmiljövården och flera av byggnaderna är byggnadsminnesförklarade. Medevi brunn är av stor betydelse för turistnäringen i projektområdet.

Landskapet är småkuperat och marken består omväxlande av morän, isälvsavlagringar, torv och lera. På ett flertal 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 angränsar till projektområdet. Direktpåverkan på Vättern kommer ej ske i projektet.

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

Tabell 1: Riksintressen

Riksintresse	Namn	Beskrivning
Kulturmiljövård (3 kap MB)	Medevi brunn i Ny socken (E11)	En av landets mest kända brunnsmiljöer och centrum för aristokratiskt sällskapsliv från 1600- till 1800-tal med ännu välbevarad och småskalig bebyggelse enligt ursprunglig byggnadsplan från 1700-talet. Medevi brunn har också flera byggnader som utgör byggnadsminne. Medevi säteri, nordost om Medevi brunn, ingår inte i det utpekade riksintresseområdet för kulturmiljövården.
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 sträcker sig från Medevi och norrut mot länsgränsen i en korridor med sträckning väster om befintlig väg 50, det vill säga i överensstämmelse med denna vägplans sträckning.
Turism- och friluftsliv (4 kap MB)	Vättern med öar och strandområden	Riksintresset är utpekade på grund av de höga natur- och kulturvärdena som finns i Vätternområdet. 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. Utblickar över Vättern saknas från väg 50 på denna sträcka.
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. Vätterns vattenområde utgör även riksintresse för naturvärden (NRO 18001) samt är av riksintresse för yrkesfisket. Vättern berörs indirekt av projektet genom att alla vattendragen i området 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 miljö kvalitetsmål
 - 3.6. Generella miljöbestämmelser
 - 3.6.1. Allmänna hänsynsregler
 - 3.6.2. Hushållningsbestämmelser
 - 3.6.3. Miljö kvalitetsnormer
- 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
- 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 miljö aspekter
 - 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 i Östergötlands län i söder, till norr om Brattebro backe i Askersunds kommun i Örebro län i norr.

MKB:n för den södra delen av projektet är den ena av två som kommer att ingå i vägplanen och den södra avser ombyggnaden av väg 50 i Motala kommun i Östergötlands län. Den norra delen av projektområdet, vilket berör Askersunds kommun i Örebro 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 södra delen av projektområdet. "Klimat" har dock inte bedömts vara en så betydande miljöaspekt i den södra delen av projektområdet att denna aspekt behandlas i ett eget kapitel i den kommande MKB:n. Bedömningen beror på att den södra delen av väg 50 byggs om i huvudsak i befintlig sträckning samt att denna sträcka inte är så kuperad som den norra. Miljöaspekten klimat har i stället sammanförts med redovisningen av utsläpp till luft och kommer att finnas med i avsnittet om uppfyllelse av miljö kvalitetsmålen i slutet av MKB:n.

I aspekten "Boendemiljö" ingår främst vägtrafikbuller, vibrationer och barriäreffekter, men även människors säkerhet med koppling till transporterna av farligt gods på väg 50. I samråd med Länsstyrelsen i Östergötlands län har denna aspekt utökats till det vidare begreppet "Människors hälsa och säkerhet". Länsstyrelsen har velat trycka lite extra på människors hälsa som en viktig aspekt i MKB-arbetet.

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 Västanvik 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 att vara i huvudsak hästgårdar i framtiden. Detta är en utveckling som redan tycks 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, utökning av antalet bostads- och fritidshus i Västanvik i enlighet med Motala kommuns översiktsplan 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 dricksvattentäktssändamål. 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 realistiskt alternativ. Det vill säga att det utgör ett rent referensalternativ.

Nollalternativet kommer att utgöra referens vid bedömningarna i MKB:n.

Nollalternativet 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 aktuellt i byggskedet på grund av att omledningar av trafik kommer att behövas då flera fastigheter har direktutfart på väg 50 idag, samt att vägen ska vara öppen för genomfartstrafik även under den tid som ombyggnaden sker.

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.

Områdena med höga naturvärden har försökt undvikas, men då vägen i stora delar byggs om i befintlig sträckning kan undvikande inte ske när höga naturvärden förekommer på båda sidor om vägen eller på flera platser efter varandra. Naturmiljön kan påverkas i byggskedet till följd av avverkning, anordnande av upplag och damning etc i byggskedet.

Den invasiva arten lupin växer på några platser intill väg 50 på den aktuella ombyggnadssträckan. Vid omhändertagande av vägdikesmassor i byggskedet riskeras oönskad spridning av arten till nya områden.

Belysning av arbetsplatser, uppställningsplatser m m i byggskedet kan påverka de olika fladdermusarterna vid Medevi Brunn negativt om icke önskvärd belysning av boplatser, övervintringsplatser, jaktområden etc sker.

Damning, nedsmutsning av vägbanan samt buller och vibrationer kan uppstå under olika perioder i byggskedet.

Tillfällig grumling kan ske i diken och vattendrag i samband med schaktning och anläggande av nya trummor eller vid utbyte eller förlängning av befintliga trummor.

Sidotag för uttag av bergmaterial bedöms inte behövas för projektet som helhet eftersom användbara massor finns att tillgå i väglinjen på den norra delen av sträckan (i Askersunds kommun, Örebro län). Massbalans eftersträvas för projektet som helhet.

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.

Förorenade vägdikesmassor kan komma att påträffas vid schakt intill befintlig väg. Tjärasfalt med höga PAH-halter har påträffats vid stickprov på beläggningen på befintlig väg på delar av sträckan norrut och över länsgränsen in i Örebro län. Sådan asfalt som utgör farligt avfall kommer inte att återanvändas.

Olika skyddsåtgärder för att minska miljöeffekterna i byggskedet kommer att beskrivas i MKB:n.

7.2. Den färdiga väganläggningen

Ombyggnaden av vägen medför negativa effekter i det natur- och kulturlandskap som den passerar. Vägen kommer att vara mer synlig i landskapet än tidigare till följd av den breddade vägbanan, vägbankar, skärningar, räcken och andra trafikordningar, vilket kan ge mindre attraktiva utsikter för de närboende och turister i området.

En bredare väg 50 blir också en större barriär att passera 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 en planskild passage för större vilt och flera passager i torrtrumma för mindre däggdjur ökar säkerheten för djur och trafikanter.

Skyddet för yt- och grundvatten ökar genom ombyggnaden av vägen till en mer trafiksäker sådan och genom att högkapacitetsräcken används 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 avåkningar minskar och därmed också risken för utsläpp av drivmedel eller farligt gods i vattenskyddsområdena i samband med olyckor.

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 placering av bl a portlägen och högkapacitetsräcken samt vid utformning av diken, trummor och broar.

Det kommer fortsatt att finnas bostäder belägna nära intill vägen och därmed i bullerutsatta lägen. Effekterna för enskilda fastigheter kommer att belysas i en bullerutredning. Denna kommer att tas fram när underlaget i form av vägens plan och profil finns framtagen. Resultatet av bullerutredningen och förslag på skyddsåtgärder kommer att presenteras i MKB:n.

Effekterna för boende samt för andra viktiga intressen i området som turism och friluftsliv blir både positiva och negativa. Positivt är att det blir lättare och framförallt säkrare för oskyddade trafikanter att ta sig fram i området och att attraktiviteten för rörligt friluftsliv och även möjligheterna för motion och rörelse i vardagen ökar för de permanent- och fritidsboende i området med ett sammanhängande gång- och cykelstråk. Östgötaleden kommer efter ombyggnaden att korsas väg 50 planskilt genom att vandringsleden på några korta sträckor leds om och kompletteras så att portar för enskild väg/gång- och cykelväg kan nås och användas för säker passage. Negativt för boendemiljön är att vägen kommer att utgöra en större barriär med sina räcken och viltstängsel och att vägtrafikbullret i utomhusmiljön kommer att öka i östra delen av Västanvik till följd av att vägen anläggs närmare bebyggelsen här än tidigare. På motsatt sida minskar däremot bullret från vägtrafiken, det vill säga i området intill och öster om befintlig väg.

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

Intrång i båtnadsområden och påverkan på diken i markavvattningsföretag kan inte helt undvikas. Ersättning för intrång/ökat skötselbehov, omprovning eller avveckling av markavvattningsföretag kan komma att aktualiseras.

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

8. Kommande anmälningar och provningar

8.1. Provningar som ingår vid fastställelse av vägplanen

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

Generellt skyddade biotoper förekommer i projektområdet, så som diken, 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 till följd av att förlängning av trummor behövs där vägen breddas.

Strandskyddade områden vid vattendrag och vid Kalvsjön kommer att beröras vid breddningen av befintlig väg. För detta sker också dispensprovningen i samband med fastställelseprovningen. Underlag för provningen kommer att redovisas i MKB. Den anmälan/tillståndsprövning av vattenverksamhet som kan krävas hanteras däremot separat från fastställelseprovningen, se nedan.

Utöver de prövningar som sker inom ramen för fastställelsen av vägplanen, listas nedan de ytterligare 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 kommer vidtas, 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 behövs också för uppställning av mobil kross.

8.4. Anmälan för samråd

Anmälan för 12:6-samråd enligt miljöbalken kommer att bli aktuellt för åtgärder som kan påverka naturmiljön och gäller 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.

8.5. 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 bedöms vara få fornlämningar som berörs på sträckan.

8.6. 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.

8.7. Ansökan om dispens från strandskyddsbestämmelserna

Dispens behövs om åtgärder vidtas i område med strandskydd och området är beläget utanför fastställt vägområde. Detta kan bli aktuellt exempelvis i samband med anläggande av ny enskild väg vid Kalvsjö samt vid åtgärder vid Västanvik där det strandskyddade området vid Odensbergsbäcken (även kallad Stavsjöbäcken) kan komma att beröras.

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 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 ske på några platser våren 2018.

8.9. 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 och förlängning av trummor etc. Preliminärt bedöms det behövas tillstånd för vägens nya passage över Odensbergsbäcken (även kallad Stavsjöbäcken) där omgrävning behövs på en längre sträcka och arbetena berör det markavvattningsföretag där bäcken ingår.

8.10. Ansökan om dispens/tillstånd vattenskyddsföreskrifter

Dispens från vattenskyddsföreskrifterna för Vättern och tillstånd, för det fall detta krävs enligt föreskrifterna, kan sökas hos Länsstyrelsen. Tillstånd krävs för bland annat schaktning i vattenskyddsområdet. Tillstånd kommer att behöva sökas för ombyggnaden av vägen.

Dispens krävs för bland annat uppställning av tankar, tankbilssläp, 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 komma att behövas då upplag inte kommer att anordnas intill vattendragen som ingår i skyddsområdet för Vättern.

8.11. 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. Den preliminära bedömningen är att markavvattning inte kommer att behövas för att bygga om vägen.

8.12. Omprövning markavvattning

Två markavvattningsföretag är direktberörda av vägplanen. Dessa är: Sänkning av Kalfsjön år 1919 och Medevi Dikningsföretag av år 1950. 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.

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.

Dialog med de berörda företagen om vägen har inletts. 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