

Beskrivning av lokalisering, utformning och miljöpåverkan

Väg 50 Nykyrka-Brattebro backe

Motala kommun, Östergötlands län och Askersunds kommun, Örebro län

Samrådshandling 2018-01-08

Vägplan, projektnummer: 138382



Dokumenttitel: Beskrivning av lokalisering, utformning och miljöpåverkan, Väg 50

Nykyrka-Brattebro backe

Skapat av: Mikael Edström, ÅF Infrastructure AB

Dokumentdatum: 2018-01-08

Skede: Samrådshandling, framtagning av planförslag samt MKB

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

AKTUALITET	5
PLANLÄGGNINGSPROCESSEN.....	5
LOKALISERING AV VÄG 50 INOM BESLUTAD KORRIDOR	6
 Sträckan Nykyrka – norra anslutningen till Medevi.....	 6
 Sträckan norra anslutningen till Medevi – Brattebro backe	 6
TRAFIKMÄNGDER OCH KAPACITETSUTNYTTJANDE	7
UTFORMNING VÄG 50.....	7
ENSKILDA VÄGAR.....	10
GÅNG- OCH CYKELTRAFIK.....	10
KOLLEKTIVTRAFIKÅTGÄRDER.....	11
BELYSNING	11
FÖRÄNDRING AV VÄGHÅLLNINGSANSVAR	11
MILJÖ	12
 Åtgärder vid grundvattenförekomster och vattendrag	 12
 Buller.....	 12
 Viltåtgärder	 12
 Friluftsliv och rekreation.....	 13
 Föreningar.....	 13
MARKAVVATTNINGSFÖRETAG.....	14
BERÖRDA LEDNINGAR	14
BYGGNATION OCH DRIFT OCH UNDERHÅLL AV FÄRDIG ANLÄGGNING	14

Bilagor:

- Översiktsplaner vägåtgärder, ritning: Väg karta 1-3
- Översiktsplaner miljö ritning: Miljö karta 1-3
- Översiktsplaner vattenskyddsområden och grundvattenförekomster ritning: Yt- och grundvatten karta 1-3
- Samrådshandling val av lokaliseringsalternativ 2015-06-01, rev 2015-10-09

Aktualitet

Väg 50 är idag starkt trafikerad av tung trafik och personbilar. Den aktuella sträckan mellan Nykyrka och Brattebro backe ingår i det förslag till nationell plan för perioden 2018-2029 som Trafikverket lämnat till regeringen och som omfattar åtgärder i infrastruktur för bl.a. väg.

Planläggningsprocessen

Planläggningsprocessen regleras av bestämmelserna i väglagen och miljöbalken. Projekten börjar med att ett samrådsunderlag tas fram inför länsstyrelsens beslut om projektet medför betydande miljöpåverkan eller inte. I detta projekt utgör tidigare upprättad förstudie samrådsunderlag och länsstyrelserna i Östergötlands län och Örebro län har beslutat att projektet medför betydande miljöpåverkan.

Processen har sedan gått över i skedet Samrådshandling och framtagning av alternativa lokaliseringar. Utifrån samrådshandling upprättad 2015-06-01, reviderad 2015-10-09, se bilaga, har Trafikverket beslutat att lokaliseringsalternativ 2 ska ligga till grund för framtagande av planförslag och miljökonsekvensbeskrivningar, MKB (en MKB per län).

Detta dokument inkl bilagor utgör underlag för samråd enligt väglagen 14 b § med övriga statliga myndigheter och organisationer i skedet samrådshandling, framtagning av planförslag och MKB.

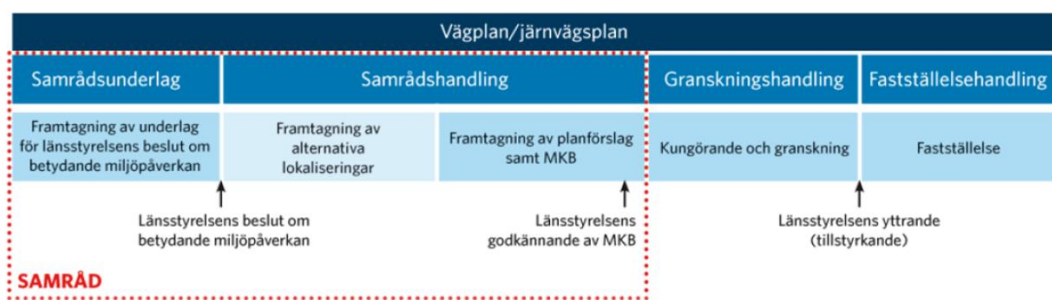


Illustration över planläggningsprocessen

Lokalisering av väg 50 inom beslutad korridor

Sträckan Nykyrka – norra anslutningen till Medevi

Mellan Nykyrka i söder och till norra anslutningen till Medevi, ca km 10/300, följer vägombyggnaden befintlig sträckning. Motivet till detta val är att vägen idag uppfyller de krav som finns på geometrisk utformning av plan- och vertikalgeometri. Dessutom minimeras intrånget då bef väg kan nyttjas med en breddning på ca 5 m. Valet av breddningssida har gjorts utifrån att minimera intrång i främst kultur- och miljövärden.

Sträckan norra anslutningen till Medevi – Brattebro backe

Sträckan byggs om i helt ny sträckning.

De krav på geometrisk utformning som ställs på den här typen av väg är höga. Linjeföringen i plan har tagits fram utifrån målsättningen att få en harmonisk linjeföring, utan raklinjer inom den beslutade vägkorridoren.

Värdena och intressekonflikterna är många utmed sträckan och bostäder, känsliga och skyddsvärda områden kan inte undvikas helt oavsett var vägen placerats inom korridoren.

Vägen har utifrån geometriska krav anpassats så att största möjliga hänsyn tagits till följande aspekter:

- Att minimera intrång i vattenskyddsområden, markavvattningsföretag, vattentäkter och potentiella grundvattentäkter
- Placera vägen så långt ut i utkanten av längsgående vattenskyddsområden som möjligt där dessa inte kan undvikas för att minimera negativ direktpåverkan från vägen/trafiken
- Placera vägen så vinkelrätt som möjligt där denna korsar vattendrag ingående i vattenskyddsområde för att minimera sträckor där risk finns för direktutsläpp vid olyckor
- Att minimera intrång i värdefulla natur- och kulturvärden
- Att eftersträva fortsatt sammanhängande brukningsvärda ytor för såväl jordbruksmark som ängs- och betesmarker
- Att minimera påverkan från vägens trafikbuller
- Att minimera påverkan på vägtrafiken på väg 50 i samband med vägombyggnaden

Trafikmängder och kapacitetsutnyttjande

Väg 50 trafikeras idag av ca 5 500-6 500 fordon/dygn varav andelen tunga fordon är ca 23%. Vid det dimensionerande året (20 år efter vägens öppnande) beräknas väg 50 trafikeras av ca 7 300-8 500 fordon/dygn med en andel tung trafik om 22-25%.

Anslutande allmänna vägar är förhållandevis lågtrafikerade med en årsmedeldygnstrafik om 30-220 fordon per dygn. Vid det dimensionerande året beräknas dessa trafikeras av 45-310 fordon/dygn.

Enskild väg till Västankvik som ansluter mot väg 50 strax norr om Medevi bedöms idag trafikeras av ca 920 fordon per dygn. Vid det dimensionerande året bedöms trafiken vara omkring 1800 fordon/dygn. Den stora ökningen bedöms utifrån att fritidsfastigheter i större utsträckning övergår till att bli permanenta bostäder.

Övriga enskilda vägar utmed sträckan bedöms ha en låg trafikering < 125 fordon/dygn.

Enligt kapacitetsbedömningar så uppfyller den planerade åtgärden de krav som ställs på servicenivå och kapacitet för vägnätet.

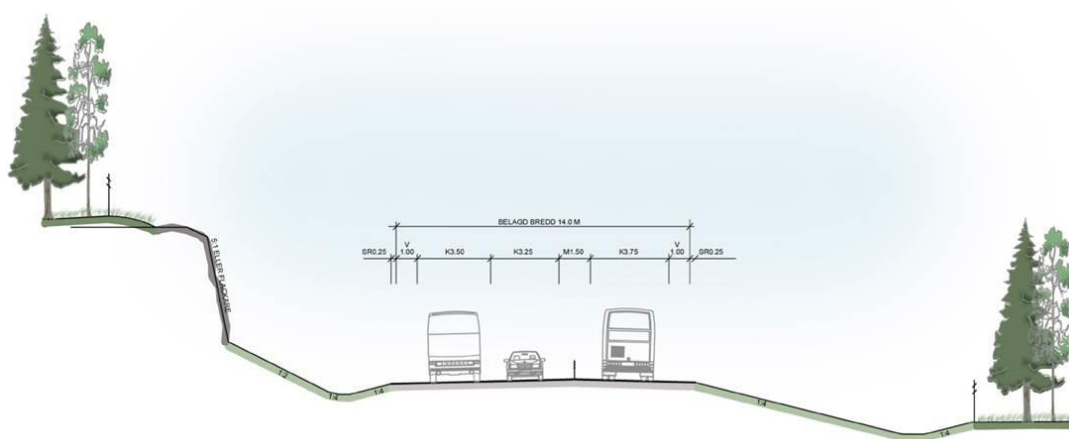
Utformning väg 50

Väganläggningen utformas utifrån referenshastigheten 100 km/h. Den aktuella sträckan byggs som en mötesfri landsväg (2+1 väg) med en bredd på 14 m. Separering av mötande trafik sker med hjälp av ett mitträcke. Mellan Nykyrka och Medevi brunn breddas befintlig väg och på resterande sträcka till Brattebro backe projekteras och byggs vägen i ny sträckning. Växelvis kommer väg 50 att ha två körfält i en riktning och ett körfält i den andra riktningen (2+1). Körfältsindelning med ett körfält i vardera riktningen (1+1) förekommer också på kortare sträckor i anslutning till större korsningar. Andel omkörningsmöjligheter kommer att vara omkring 40% av vägens längd i respektive riktning.

Stållineräcken förekommer inte på sträckan vare sig som mitträcke eller sidoräcken på grund av grundvattenförekomster, vattenskyddsområden samt att antalet motorcyklar överstiger 100/genomsnittligt dygn under sommarhalvåret.

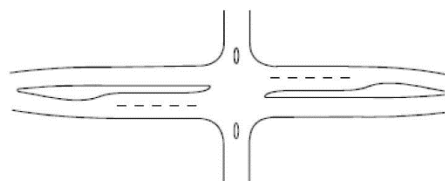


Illustration över mötesfri väg med omväxlande 1 respektive 2 körfält i varje riktning.

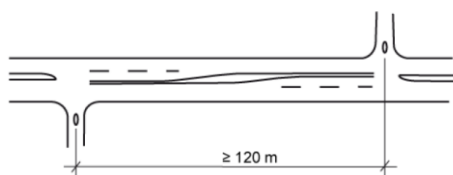


Typsektion för mötesfri väg.

Korsningar mellan väg 50 och allmänna vägar samt enskild väg vid Västanvik byggs som trafiksäkrare korsningar med ett särskilt körfält för vänstersvängande (så kallade typ C-korsningar). Vid den södra anslutningen till Medevi och vid Nydalen byggs korsningarna om till förskjutna typ C-korsningar, d.v.s. anslutande vägar till väg 50 ansluter inte mittför varandra.

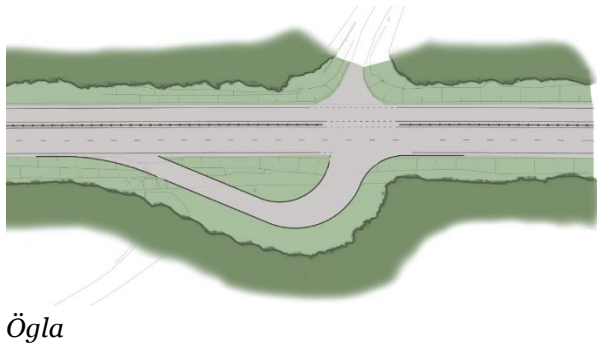


Typ C-korsning (4-vägs-korsning)



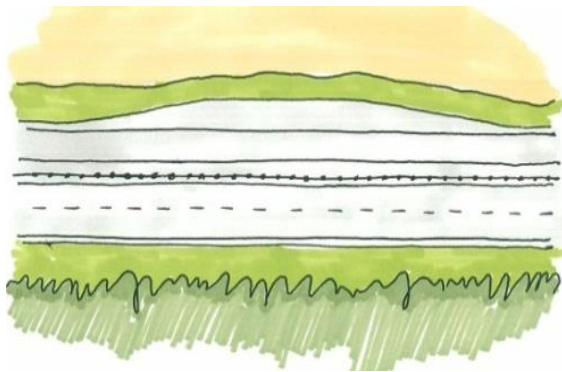
Typ C-korsning (förskjutna korsningar)

Vid anslutning till Västra Järskalleby, ca km 5/730, och vid anslutning av enskild väg 28181.1, ca km 14/450, föreslås s.k. "öglor". Öglor är ett alternativ till typ C-korsning och ger vänstersvängande trafik möjlighet att skild från genomgående trafik avvakta lämplig lucka.



Inga parkeringsfickor, rast-, informations- eller kontrollplatser föreslås ingå i vägplanen.

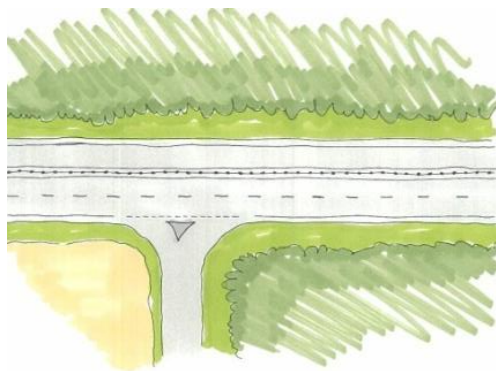
För att möjliggöra för räddningstjänsterna att få åt sidan fordon som varit inblandade i olyckor och för att underlätta vid Trafikverkets drift- och underhållsåtgärder föreslås en ficka längs varje enfältsdel.



Enskilda vägar

I projektet kommer vissa enskilda anslutningar till nuvarande väg 50 att stängas. Enskilda vägar kommer att anläggas för att möjliggöra åtkomst till fastigheter i samband med att anslutningar stängs. Samråd om dessa lösningar har genomförts med berörda markägare och pågår fortfarande. Förslag på stängning av anslutningar och enskilda vägar framgår av bilagda ritningar Väg Karta 1-3 och kommer att redovisas i vägplanen. Enskilda vägars sträckning fastställs inte i vägplanen utan regleras via efterföljande lantmäteriförrättning eller tillsammans med markägare om denne är ensam ägare av vägen.

För vissa anslutningar till skogsfastigheter löses åtkomsten genom så kallade "höger-höger"-lösningar där det inte blir någon öppning i mitträcket. Vändkörning till eller från dessa anslutningar får då ske via de vänstersvängs-/vändöglor som föreslås, alternativt via annan vädmöjlighet.



Anslutning med regleringen "höger-höger"

Gång- och cykeltrafik

Nya gång- och cykelvägar anläggs längs delar av vägombyggnadssträckan och norr om denna. Dessa i kombination med nya och befintliga enskilda vägar, väg 1084 genom Medevi och den frångångna delen av dagens väg 50, som kommer att få betydligt mindre trafik, möjliggör för oskyddade trafikanter att färdas avskilt från trafiken på väg 50 längs hela sträckan.

Ingen anpassning för att möjliggöra för motionsloppet Vätternrundan att nyttja denna möjlighet ingår i vägplanen.

Mellan Nykyrka och till den södra anslutningen till Medevi behöver den längsgående gång- och cykelmöjligheten korsa väg 50 två gånger. Detta föreslås kunna ske skilt från vägtrafiken via gång- och cykelportar. Ingen anpassning på dessa platser av lutningar på de korsande gång- och cykelvägarna för rullstolsbundna föreslås. Detta på grund av att det av utrymmesskäl inte går att anlägga cykelvägarna med så låga lutningar som krävs för rullstolar.

Kollektivtrafikåtgärder

Antalet resande med linjetrafik från nuvarande busshållplatser är få och varierar mellan 1-6/vecka enligt uppgifter från trafikhuvudmännen. I och med detta föreslås antalet busshållplatser minskas. Bland annat busshållplatserna Stordalen och Sågen ligger utefter del av befintlig väg 50 som föreslås utgå ut allmän väghållning och som ej kommer att trafikeras av bussar i linjetrafik. Dagens resande från de busshållplatser som föreslås utgå (busshållplatserna Kalvsjö, Åsandbys vägkors, Stordalen, Sågen och hållplats Dalkullen södergående) får ta sig till närliggande hållplatser vilket kommer att kunna ske trafiksäkert genom de gång- och cykelportar under väg 50 som föreslås.

Kvarvarande busshållplatser som påverkas av vägombyggnaden förbättras och anpassas utifrån lägen för öppningar i mitträcket och planskilda gång- och cykelportar. Då antalet resande är litet föreslås förbättringen av busshållplatser utgöras av bredare och längre bussytta samt plattform ("väntyta") utanför denna utan kantstöd för resande.

Byte mellan respektive länstrafikbolags bussar kommer att kunna ske vid busshållplats Nydalens vändplats i Örebro län.

Föreslagna åtgärder har skett i samråd med respektive länstrafikbolag.

Belysning

Samtliga gång- och cykelportar kommer att förses med belysning. Väg 50 inkl korsningar med vänstersvängfält, gång- och cykelvägar och busshållplatser föreslås att inte förses med belysning.

Förändring av väghållningsansvar

Nybyggnad av vägar innebär ofta förändringar av transportstrukturen i området som är aktuellt vilket kan innebära behov av förändrat väghållningsansvar. Det gäller oftast vägar med statlig väghållning som efter ombyggnad inte längre behövs för det allmänna och där det statliga väghållningsansvaret då dras in. Indragning av allmän väg kräver särskilt beslut som fattas samtidigt som vägplanen fastställs.

Aktuella vägar för indragning är delar av dagens väg 50, väg 584 och väg 1095 som i vägplanen kommer att föreslås övergå från allmän väghållning till enskild.

Efter en föreslagen indragning av de aktuella vägarna kommer Trafikverket att ansöka om en lantmäteriförrättning för att ordna den kommande väghållningen genom att bilda en gemensamhetsanläggning, eller om det finns en befintlig vägsamfällighet dit vägen kan läggas till. Alternativt anordna med servitut för de fastigheter som skall komma ut till allmän väg.

Miljö

Åtgärder vid grundvattenförekomster och vattendrag

Då väg 50 utgör primär transportväg för farligt gods har en riskanalys tagits fram som behandlar de beröringspunkter/riskobjekt som vägombyggnaden har med grundvattenförekomster och de vattendrag som ingår Vätterns vattenskyddsområde. Utifrån riskanalysen har sedan förslag på riskreducerande åtgärder för respektive riskobjekt föreslagits utifrån sannolikhet/konsekvens att utsläpp vid en olycka kan nå och påverka skyddsobjekten.

Föreslagna skyddsåtgärder har sedan samråtts med länsstyrelsen i Östergötlands län och Sydnärkes miljöförvaltning som utgör tillsynsmyndigheter för Vätterns vattenskyddsområde i detta geografiska område.

De skyddsåtgärder som föreslås är, förutom själva vägombyggnaden till en säkrare väg med mitträcke och avkörningsvänliga sidoområden:

- Högkapacitetsräcke
- Semi-täta diken
- Kantstöd eller vid broar kantbalkar vid passager av vattendrag som förhindrar direktutsläpp av föroreningar till recipient
- Fördröjning i vägens diken i anslutning till passager av vattendrag för att möjliggöra sanering av utsläpp
- Kulvertering av korsande vattendrag

Buller

Det finns bostäder belägna nära intill vägen och därmed i bullerutsatta lägen. Effekterna för enskilda fastigheter kommer att belysas i en bullerutredning. Den kommer att tas fram när vägens plan och profil är klar. Resultatet av bullerutredningen och förslag på skyddsåtgärder kommer att presenteras i miljökonsekvensbeskrivningarna.

Viltåtgärder

För att begränsa antalet viltolyckor längs sträckan föreslås viltstängsel i kombination med säkra viltpassager. En planskild passage för hjortdjur inkl älg föreslås i Östergötlands län vid ca km 9/000 i kombination med passage för enskild väg. I Örebro län föreslås två planskilda passager för hjortdjur/älg. En av dessa vid passagen av Forsaån, ca km 17/400 och en vid ca km 20/150. Viltstängsel föreslås utföras längs hela vägombyggnadssträckan samt ytterligare ca 1 km norr om denna, mellan ca km 4/600-22/000.

Vid lämpliga platser utförs torrtrummor för småvilt, om möjligt i anslutning till korsande diken/vattendrag.

Vid en fladdermusinventering utförd 2017 påträffades vid området kring Medevi flera arter av fladdermöss bl.a. arten Barbastellfladdermus. Arten är rödlistad och upptagen i EU:s art och habitatdirektiv. Med anledning av detta kommer föreslagen belysning att anpassas för

att minimera risken för att främst Barbastellfladdermöss kolliderar med motorfordon på väg 50.

Friluftsliv och rekreation

Anläggande av viltstängsel kommer att påverka det rörliga friluftslivets tillgänglighet till omgivande marker. Skapande av en sammanhängande gång- och cykelmöjlighet gör det dock samtidigt lättare för oskyddade trafikanter att ta sig fram på ett trafiksäkert sätt i området.

Vid Medevi och söder där om korsar Östgötaleden väg 50 idag på flera platser. Möjligheten finns att med mindre ändringar av sträckningen göra det möjligt att nyttja de planskilda passagerna som föreslås, vilket ökar trafiksäkerheten.

Föroreningar

Äldre asfaltbeläggningar kan innehålla stenkoltjära som förekom i vägtjära. I mer än 50 år användes vägtjära till bindemedel i bituminösa beläggningar, men användningen upphörde successivt i början av 1970-talet. Vägtjära har använts till slit-, bind- och bärlager i vägar över hela landet. Provtagning av beläggning på nuvarande vägnät har visat att det på vissa platser förekommer stenkoltjära i asfaltbeläggningen. Stenkoltjära innehåller höga halter polycykliska aromatiska kolväten (PAH). Vissa enskilda polycykliska aromatiska kolväten är klassificerade som cancerframkallande.

Provtagning och analys av asfaltbeläggning inom detta projekt har visat att det på vissa platser längs nuvarande väg förekommer stenkoltjära i vägens beläggning. Efter en första provtagning har kompletterande provtagning och analys utförts för att försöka avgränsa områden där tjära förekommer i beläggningen. Avgränsningen har främst gjorts på de platser där det kan vara aktuellt att riva nuvarande väg.

Vägdikesmassor kan innehålla föroreningar från trafik och väghållning. De ämnen som, framförallt från högtrafikerade vägar som väg 50, visat sig kunna vara kritiska för om avbanade vägdikesmassor kan återanvändas inom ett vägprojekt är olja, bly, cancerogena PAH men även föroreningar som koppar, zink, kadmium och övriga PAH kan återfinnas i mindre mängder i vägdikesmassor.

Provtagning och analys av vägdikesmassor i detta projekt har visat på att det förekommer platser längs sträckan där halter PAH:er överstiger Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig markanvändning, MKM, och även något prov som överstiger riktvärden för känslig markanvändning, KM. Analysresultat visar även på halter av bly och alifater som överskrider riktvärden för KM på flera platser längs sträckan.

Vid Stora Forsa finns ett gammalt gruvhål som kommer att beröras av ombyggnaden. Gruvhålet har fungerat som skräpgrop under årens lopp. Gruvhålet behöver eventuellt saneras innan byggstart för att inte utgöra en miljö- eller arbetsmiljörisk under byggskedet.

Markavvattningsföretag

Längs sträckan förekommer markavvattningsföretag som berörs av vägombyggnaden. Samråd med dessa har påbörjats.

Berörda ledningar

Inom det område som påverkas av vägen förekommer luft och markförlagda ledningar i form av el, tele och/eller optoledningar. Ett samrådsmöte har hållits med de identifierade ledningsägarna för att påbörja bedömningen av påverkansgrad på respektive ledning.

Byggnation och drift och underhåll av färdig anläggning

De delar av befintlig väg 50 som berörs av vägombyggnaden kommer att vara framkomlig för trafik under entreprenadtiden och möjligheten att trafikera anslutande vägar kommer att kunna fortgå.

För att förbättra arbetsmiljön och underlätta vid framtida drift och underhåll av väg 50 föreslås lokala breddningar av vägrenen som i kombination med öppningsbara delar i mitträcket kommer att möjliggöra att framföra trafiken på tvåfäldsdelarna längs hela sträckan. Detta medför att drift och underhållsåtgärder på enfäldsdelarna kan utföras avskild från trafiken på väg 50 i skydd av mitträcket.



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

www.trafikverket.se