

SAMRÅDSUNDERLAG

Korsningsåtgärd väg 233/250

Skinnskattebergs kommun, Västmanlands län

Vägplan, 2023-03-31

TRV 2023/18894



Trafikverket

Postadress: Gasverksgatan 7 A, 721 30 Västerås

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG Korsningsåtgärd väg 233/250

Författare: Rejlers Sverige AB

Dokumentdatum: 2023-03-31

Ärendenummer: 2023/18894

Version: 1.0

Kontaktperson: Anton Thidé, projektledare Trafikverket

Bilder: Trafikverket, om inte annat anges

Innehåll

1. Sammanfattning	5
2. Inledning.....	6
2.1. Bakgrund	6
2.2. Planläggningsprocessen	6
2.3. Mål och syfte	7
3. Avgränsningar.....	9
3.1. Utrednings- och influensområde.....	9
3.2. Miljöaspekter.....	9
3.3. Tid	10
4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....	11
4.1. Befintlig väganläggning	11
4.2. Lokalsamhälle och regional utveckling.....	11
4.3. Kommunala planer	11
4.4. Lagskyddade områden	12
4.5. Landskap.....	13
4.6. Naturmiljö.....	14
4.7. Kulturmiljö	14
4.8. Vattenmiljö och vattenskyddsområde	19
4.9. Naturresurser	20
4.10. Rekreation och friluftsliv	21
4.11. Människors hälsa.....	21
4.12. Förorenad mark.....	21
4.13. Klimat.....	23
4.14. Byggnadstekniska förutsättningar.....	24
5. Projektets lokalisering, utformning och omfattning	25
5.1. Vägförslaget.....	25
5.2. Gestaltungsavsikter	26
6. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper	27
6.1. Näringsliv	27
6.2. Ledningar	27
6.3. Kommunala planer	27
6.4. Riksintressen.....	27
6.5. Generellt biotopskydd.....	27
6.6. Landskap.....	27

6.7.	Naturmiljö.....	28
6.8.	Kulturmiljö.....	28
6.9.	Vattenmiljö och vattenskyddsområden	28
6.10.	Rekreation och friluftsliv	28
6.11.	Människors hälsa.....	29
6.12.	Förorenad mark.....	29
6.13.	Klimat.....	29
6.14.	Miljömål och miljökvalitetsnormer	30
6.14.1.	Nationella	30
6.15.	Miljöeffekter under byggskedet.....	31
7.	Åtgärder för att motverka negativa effekter.....	33
8.	Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan.....	34
9.	Fortsatt arbete.....	35
9.1.	Planläggning	35
9.2.	Viktiga frågeställningar.....	35
10.	Källor.....	36

1. Sammanfattning

Denna handling utgör samrådsunderlag för vägplan för korsningen mellan väg 233 och 250 i Skinnskattebergs kommun, Västmanlands län. Samrådsunderlaget är en del av planläggningsprocessen, som slutligen leder till en fastställd vägplan.

Korsningen, även kallad Gunnilbokorset, är en relativt olycksdrabbad fyrvägs korsning som idag upplevs bristfällig vad gäller trafiksäkerhet. Mellan åren 2000–2021 inträffade 28 olyckor med personskador i anslutning till korsningen. Detta medför problem då anslutande vägar, väg 233 och väg 250, är viktiga leder för godstransporter och arbetspendling. Väg 233 är dessutom rekommenderad väg för farligt gods.

På grund av bristerna har Trafikverket beslutat att korsningen ska åtgärdas. De förslagna åtgärderna omfattar ombyggnad till två förskjutna trevägs korsningar. I arbetet med vägplanen kommer två alternativ att utredas vidare. Alternativ 1 innebär att söderliggande ben på väg 250 flyttas österut medan Alternativ 2 innebär att flytta det söderliggande benet västerut.

Planerad åtgärd leder till ett nytt ingrepp i landskapet och behöver därför anpassas till rådande topografi i slänter och skärningar.

Vägplanen bedöms inte stå i konflikt med kommunal planering och ligger utanför detaljplanlagt område.

De förväntade miljöeffekterna vid vägplanens genomförande bedöms vara relativt begränsade. Aktuellt område bedöms inte heller vara känsligt för planerade vägåtgärder. En förhållandevis liten yta jordbruksmark kan komma att tas ur produktion men brukandet av jordbruksmarken bedöms dock inte försvåras av vägplanen.

Vägplanen medför ingen påverkan på områden för kulturmiljö och försvårar inte heller möjligheten att uppnå fastställda miljö kvalitetsnormer.

Befintliga ledningar kan komma att påverkas av planerade åtgärder. Mark- och schaktarbeten som kan komma att påverka eventuella vatten- och avloppsledningar för enskilda fastighetsägare undviks så långt som möjligt.

I det fortsatta arbetet med vägplanen kommer projekteringen så långt som möjligt möjliggöra fortsatta brukningsmöjligheter och minimera påverkan för tillgängligheten till rekreation för friluftslivet, i form av eventuell vandring.

Mot bakgrund av ovanstående gör Trafikverket bedömningen att vägplanen har sådana effekter och konsekvenser för miljö och hälsa, att den ej kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

2. Inledning

2.1. Bakgrund

Korsningen mellan väg 233 och väg 250, även kallad Gunnillbokorset, upplevs idag som bristande i trafiksäkerheten och korsningen är dessutom relativt olycksdrabbad. Mellan åren 2000–2021 inträffade 28 olyckor med personsador i anslutning till korsningen. Med anledning av detta planerar Trafikverket därför för en ombyggnad av korsningen till två förskjutna trevägskorsningar.

Det första formella steget i ett vägbyggnadsprojekt för allmän väg är att ta fram en vägplan. Innan vägplanen påbörjas har ofta en åtgärdsvalsstudie eller liknande beslutsunderlag tagits fram, med syfte att definiera vilka mål som ska uppnås med vägplanen. Nedan presenteras bakgrund till projektet, hur planläggningsprocessen fungerar och avgränsningar som har gjorts. Vidare i dokumentet beskrivs befintligheter i projektområdet, förslag på utformning av korsningen samt vilka effekter projektet kan tänkas medföra. Dokumentet avslutas med förslag på åtgärder som planeras för att minimera negativ påverkan på miljön, bedömning av projektets miljöpåverkan och hur arbetet fortsätter efter samrådsunderlaget.

2.2. Planläggningsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan, se Figur 1. I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett samrådsunderlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Samrådsunderlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan (BMP). Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskild berörda få möjlighet att yttra sig. Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse. Även dessa synpunkter ligger till grund för länsstyrelsens beslut om BMP.



Figur 1. Planläggningsprocessen. Projektet är nu i fas Samrådsunderlag.

2.3. Mål och syfte

2.3.1. Övergripande mål

Trafikverkets intention är att ha en helhetssyn på väg- och järnvägsanläggningarna för att uppnå en effektiv drift, ett underhållsvänligt samt kostnadseffektivt väg- och järnvägssystem. Alla förändringar, ny- och reinvesteringar i anläggningen utförs ur ett LCC perspektiv med målsättning att minimera livscykelkostnaderna. Alla förändringar i anläggningen utförs även med målsättningen att minska energianvändning och utsläpp av koldioxid i ett livscykelperspektiv.

Målsättningen för den färdiga anläggningen är att underhåll och felavhjälpning kan utföras på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt. Målsättningen vid investering ska vara att den sker på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt. Enkla och standardiserade lösningar kan väljas när de uppfyller efterfrågad funktion.

2.3.2. Ändamål och projektmål

Ändamålet med ombyggnaden är att öka trafiksäkerheten i korsningen.

Primära projektmål:

- Projektet ska medföra höjd trafiksäkerhet
- Bättre trafikflöde för den väg som har högst årsdygnstrafik (väg 233)

Sekundära projektmål:

- Hänsyn ska tas till närliggande vattenskyddsområde för att undvika negativ påverkan
- Kostnadsdrivande åtgärder på befintlig infrastruktur ska undvikas
- Anläggningen ska utformas så att påverkan på landskapsbild begränsas.

2.3.3. Transportpolitiska mål

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål rörande tillgänglighet och ett hänsynsmål rörande säkerhet, miljö och hälsa.

Funktionsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingen i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

2.3.4. Nationella miljö kvalitetsmål

Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål och 24 etappmål. De 16 miljö kvalitetsmålen har i vissa fall brutits ned i regionala och lokala mål. De miljömål som bedöms aktuella för projektet markeras i grönt i Tabell 1.

Det övergripande generationsmålet innebär att lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta till nästa generation och det utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Detta mål är ett inriktningsmål för hela miljöpolitiken och är vägledande för miljöarbetet på alla nivåer i samhället. Miljömålen har hittills följts upp mot 2020. De globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030 tar sikte på året 2030. Därför utgör detta årtal nästa hållpunkt för miljömålen.

Tabell 1. De 16 nationella miljö kvalitetsmålen. Grönmarkerade miljö kvalitetsmål bedöms beröras av projektet.

1. Begränsad klimatpåverkan	9. Grundvatten av god kvalitet
2. Frisk luft	10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
3. Bara naturlig försurning	11. Myllrande våtmarker
4. Giftfri miljö	12. Levande skogar
5. Skyddade ozonskikt	13. Ett rikt odlingslandskap
6. Säker strålmiljö	14. Storslagen fjällmiljö
7. Ingen övergödning	15. God bebyggd miljö
8. Levande sjöar och vattendrag	16. Ett rikt växt- och djurliv

1.1.1. Regionala och lokala mål

Enligt transportplan 2022–2033 för Västmanlands län är Gunnilbokorset vid väg 233 och väg 250 olycksdrabbad och prioriteras högt i länstransportplanen för att öka den bristfälliga trafiksäkerheten.

3. Avgränsningar

3.1. Utrednings- och influensområde

Utredningsområde

Utredningsområde för vägplanen ska täcka in tänkbara lokaliseringar och utformningar av den planerade vägförslaget, se avsnitt 5.1 Vägförslaget. Utredningsområdet utgörs i huvudsak av skog- och jordbruksmark samt ett antal fastigheter med bostadshus, se Figur 2.



Figur 2. Utredningsområde.

Influensområde

Beskrivningen av projektets effekter begränsas geografiskt till ett influensområde. Influensområdet är det område inom vilket miljöeffekter bedöms kunna uppstå om vägplanen genomförs.

Influensområdets storlek varierar beroende på vilken miljöaspekt som studeras. För vissa aspekter är det begränsat till vägens närområde, medan det för andra som exempelvis buller, kulturmiljö och landskapsbild är större. I avgränsning av influensområde beaktas eventuella kumulativa effekter från projektet tillsammans med andra verksamheter som bedrivs eller som har tillstånd att påbörjas.

3.2. Miljöaspekter

Samrådsunderlaget presenterar lagskyddade områden samt markanvändning och planförhållanden som finns inom utredningsområdet och dess omgivning. De miljöaspekter som behandlas i samrådsunderlaget har avgränsats med hänsyn till effekter på landskapsbild, naturmiljö, kulturmiljö, vattenmiljö, naturresurser, rekreation och friluftsliv, människors hälsa, förorenad mark och klimat.

Den påverkan på respektive miljöaspekt som idag kan förutses, redovisas under respektive rubrik i kapitel 6. Övriga aspekter föreslås avgränsas bort om inte samrådet ger skäl för annat.

3.3. Tid

Trafikverket har ansvar för såväl planeringen som genomförandet och handläggandet av marklösenfrågor, detaljprojektering och byggande, inklusive upphandling av olika konsulter och entreprenörer. Formell handläggning av vägplanen kommer att ske under 2024. Byggstart planeras till tidigast år 2025. Redovisning av byggskedets konsekvenser baseras på denna period. Bedömningar som görs för driftskedet har en tidshorisont fram till år 2040 då effekter och konsekvenser av projektet förväntas ha slagit igenom.

4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1. Befintlig väganläggning

4.1.1. Trafik och vägstandard

Korsningen, Gunnilbokorset, mellan väg 250 och väg 233 är en fyrvägs korsning på landsbygden med referenshastighet 80 kilometer/timme.

Väg 233, med en vägbredd på 8 meter i anslutning till korsningen, sträcker sig från Kopparberg, via Skinnskatteberg och Gunnilbo, till Ramnäs. Vägsträckan är ett viktigt stråk för näringslivet samt för arbetspendling till och från Skinnskatteberg och är dessutom utpekad som rekommenderad väg för farligt gods. Trafikmängden på vägen är cirka 1 217 fordon per dygn (ÅDT) och andelen tung trafik bedöms vara cirka 60 fordon per dygn.

Väg 250 har i anslutning till korsningen en vägbredd på 6 meter. Vägen sträcker sig från Kungsör via Köping till Fagersta och har stor betydelse för den regionala arbetspendlingen. Trafikmängden för väg 250 är cirka 776 fordon per dygn varav cirka 60 fordon per dygn klassas som tung trafik.

Enligt utdrag ur Transportstyrelsens olycksdatabas Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) inträffade det under perioden 2000–2021 inträffat 28 olyckor med personskador i anslutning till korsningen. Av dessa olyckor var 16 olyckor lindriga, sju lindriga olyckor, fyra allvarliga olyckor och en dödsolycka. Totalt 22 av olyckorna skedde med korsande motorfordon.

4.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

4.2.1. Befolkning och näringsliv

Skinnskatteberg är en tätort i norra Västmanland. År 2022 uppgick befolkningmängden i Skinnskattebergs kommun till cirka 4 400 invånare. Tätorten är ett gammalt brukssamhälle och känd bland annat för sin natur i kombination med rikt kultur- och föreningsliv.

Näringslivet i Skinnskatteberg domineras i huvudsak av skogs- och träindustri. Bland de större företagen, utöver skogsnäring, återfinns även industrin Systemair som tillverkar ventilationsutrustning.

4.3. Kommunala planer

4.3.1. Översiktsplan

Översiktsplan för Skinnskattebergs kommun antogs av kommunfullmäktige 2014-10-06. I översiktsplanen konstateras att många vägar i kommunen är i behov av upprustning och åtgärder, däribland omnämns väg 250 i sin helhet, för att öka trafiksäkerheten.

Översiktsplanen anger även att förbättring av det regionala vägnätet är en viktig utvecklingsfråga för kommunen.

4.3.2. Detaljplaner

Området berörs inte av detaljplaner eller områdesbestämmelser.

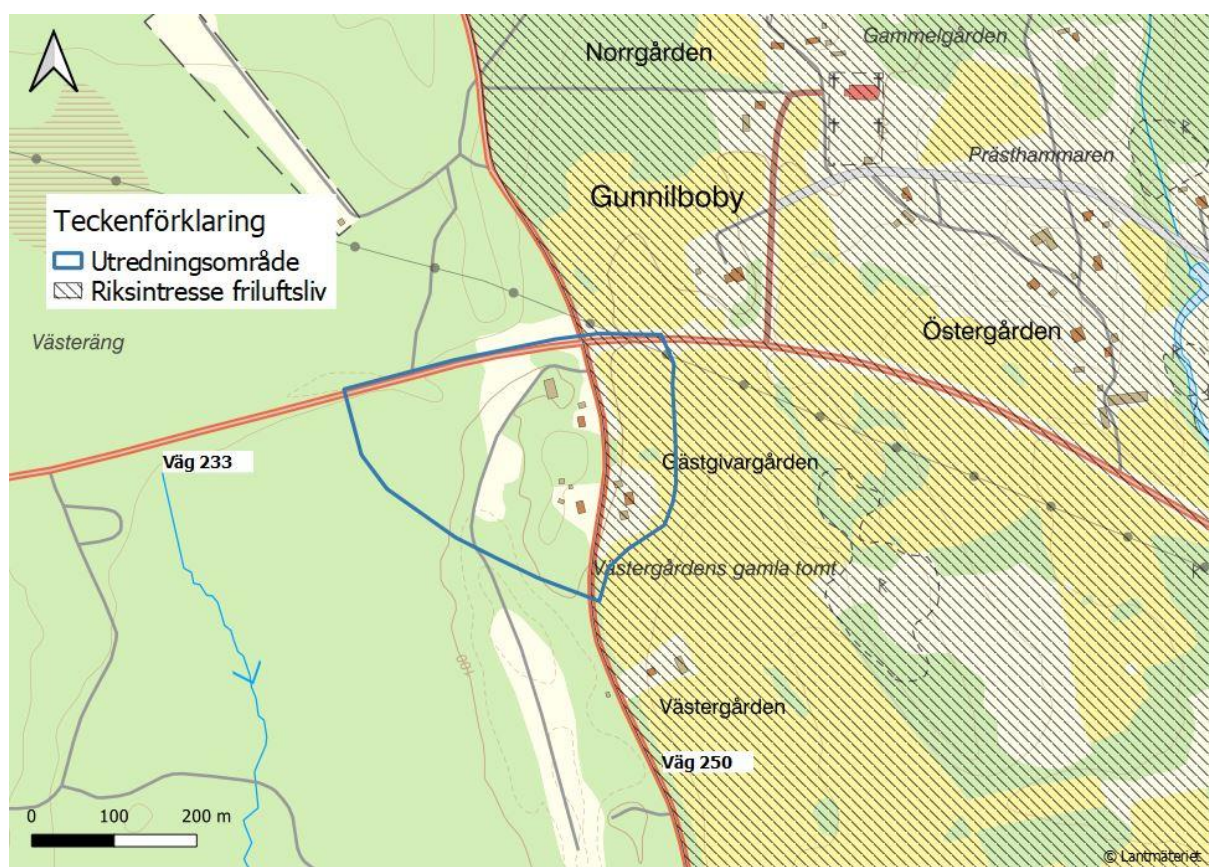
4.4. Lagskyddade områden

4.4.1. Riksintressen

Enligt 3 och 4 kap. miljöbalken kan områden av särskild betydelse ur ett nationellt perspektiv vara av riksintresse. Områden av riksintresse ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra, skada eller motverka dem. Staten kan ingripa mot exploateringsföretag eller andra ingrepp som påtagligt kan skada riksintressen.

Öster om väg 250 ligger aktuellt utredningsområde inom ett större område (Färnaområdet) som omfattas av riksintresse för friluftslivet enligt 3 kap 6 miljöbalken, se Figur 3. Området har särskilt goda förutsättningar för berikade upplevelser och/eller kulturmiljöer, för friluftaktiviteter och därmed berikande upplevelser och för vattenanknutna friluftaktiviteter. Där utredningsområdet breder ut sig inom Färnaområdet utgörs det av jordbruksmark.

Inga andra riksintressen berörs.



Figur 3. Riksintresse för friluftslivet, Färnaområdet, sträcker sig öster om väg 250 och delvis inom aktuellt utredningsområde.

4.4.2. Strandskydd

Strandskydd gäller vid hav, sjöar och vissa vattendrag. Syftet med strandskyddet är att långsiktigt trygga förutsättningarna för allmänhetens tillgång till strandområden och samtidigt bevara goda livsmiljöer för djur- och växtlivet på land och i vatten. Strandskyddsområdet är normalt 100 meter från strandlinjen. Strandskyddet regleras i 7 kap 13–18 §§ miljöbalken.

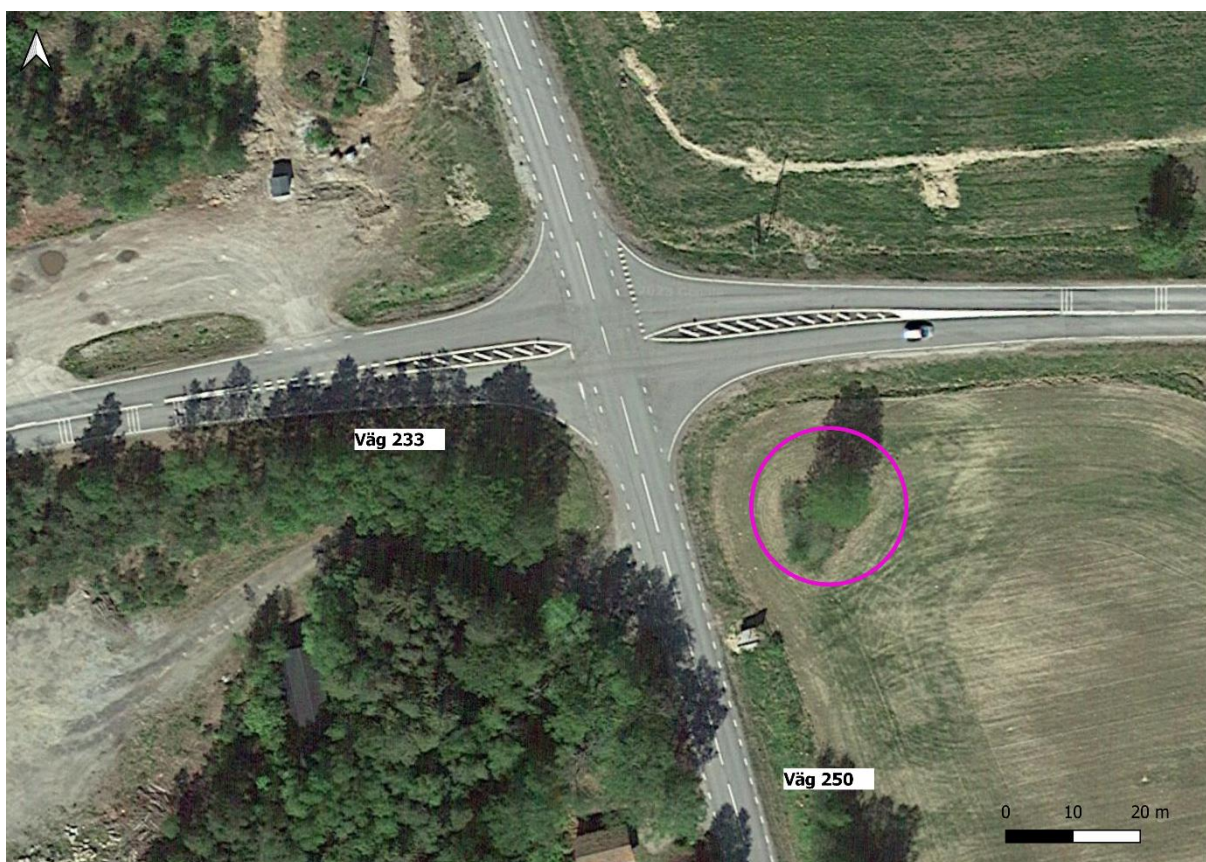
Utredningsområdet berör inte område som omfattas av strandskydd.

4.4.3. Generellt biotopskydd

Åkerholmar, småvatten och stenrösen i jordbruksmark är några av de små mark- och vattenområden som är viktiga att bevara för den biologiska mångfalden. De är därför skyddade i hela landet enligt det generella biotopskyddet som beskrivs i 7 kap. 11 § miljöbalken. Skyddsbestämmelserna innebär att det inom ett biotopskyddat område inte får bedrivas en verksamhet eller vidtas en åtgärd som kan skada naturmiljön. Om det finns särskilda skäl kan dispens från förbudet fås från länsstyrelsen. I enlighet med 7 kap. 11a § miljöbalken behövs dock ingen separat dispens vid byggande av väg enligt en fastställd vägplan.

Enligt kartstudie finns en åkerholme inom utredningsområdet, se Figur 4. Åkerholmar är små områden av natur- eller kulturmark omgiven av åkermark eller kultiverad betesmark.

I kommande naturvärdesinventering kommer eventuella ytterligare objekt som omfattas av det generella biotopskyddet identifieras.



Figur 4. Åkerholme strax sydost om befintlig vägforsning, markerad med rosa cirkel. ©Lantmäteriet.

4.5. Landskap

Området kring befintlig korsning utgörs av ett storskaligt öppet rum i ett ruralt landskap omgiven av åkermark och skog. Landskapet är en sjörik skogsbygd med odlingsmarker. Området ligger vid kanten av en rullstensås i ett lätt böljande landskap med en något mer kuperad terräng i nordvästlig riktning. Över åsen löper en kraftledningsgata som en barriär genom landskapet. Åsryggens högsta punkt ligger drygt 10 meter högre än korsningen.

Vägnätet i landskapet är lokaliserat mellan odlingsmarker med återkommande partier av kalhyggen och spridd bebyggelse kantad av lövträd samt längs stängda partier av barrskog.

Landskapsrummet runt den befintliga korsningen upplevs som en öppen plats med utblickar över åkrar i nordöst och söder. Cirka 580 meter nordost om korsningen ligger Gunnilbo kyrka, vars kyrktorn ses över trädtopparna i nordostlig riktning från korsningen.

Söder- och österut från korsningen är landskapet öppet och bebyggelsen är inbäddad i grönska och lövträd medan landskapet har en mer sluten karaktär av barrskog.

4.6. Naturmiljö

Det finns inga naturminnen, riksintressen för naturvård eller Natura 2000-områden samt i projektets närområde. Inom utredningsområdet finns inga ytvattenområden.

Utredningsområdet består i huvudsak av skogsmark (delvis avverkad) och jordbruksmark. Objekt med generellt biotopskydd förekommer (åkerholme), se stycke 4.4.3 Generellt biotopskydd. Ett område som utgörs av skogligt biotopskyddsområdet finns cirka 70 m nordöst om befintlig vägkorsning, utanför avgränsat utredningsområde.

En naturvärdesinventering avseende biologisk mångfald kommer att genomföras under våren 2023.

4.7. Kulturmiljö

Utgångspunkten för det allmännas ansvar att skydda kulturmiljön finns i miljöbalkens tredje kapitel om hushållning med mark- och vattenområden ställs det krav på att områden och miljöer som har allmän betydelse på grund av deras kulturvärden så långt som möjligt ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada dem. Genom kulturmiljölagen anger samhället grundläggande bestämmelser till skydd för viktiga delar av kulturarvet. Kulturmiljölagen innehåller bland annat bestämmelser för skydd av värdefulla byggnader liksom fornlämningar, fornfynd, kyrkliga kulturminnen och vissa kulturföremål.

I Plan- och bygglagen (PBL) hanteras särskilt värdefull kulturmiljö genom förvanskingsförbudet, varsamhetskrav och prövning av lokalisering samt avvägningarna mellan allmänna och enskilda intressen.

Prövning enligt 2 kap PBL avser lokaliseringen, det vill säga markens lämplighet för en åtgärd. Som ett allmänintresse är kulturmiljöperspektivet en central och ibland avgörande aspekt för lämpligheten att bebygga ett markområde. I 6 § anges att bebyggelse och byggnadsverk ska utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan.

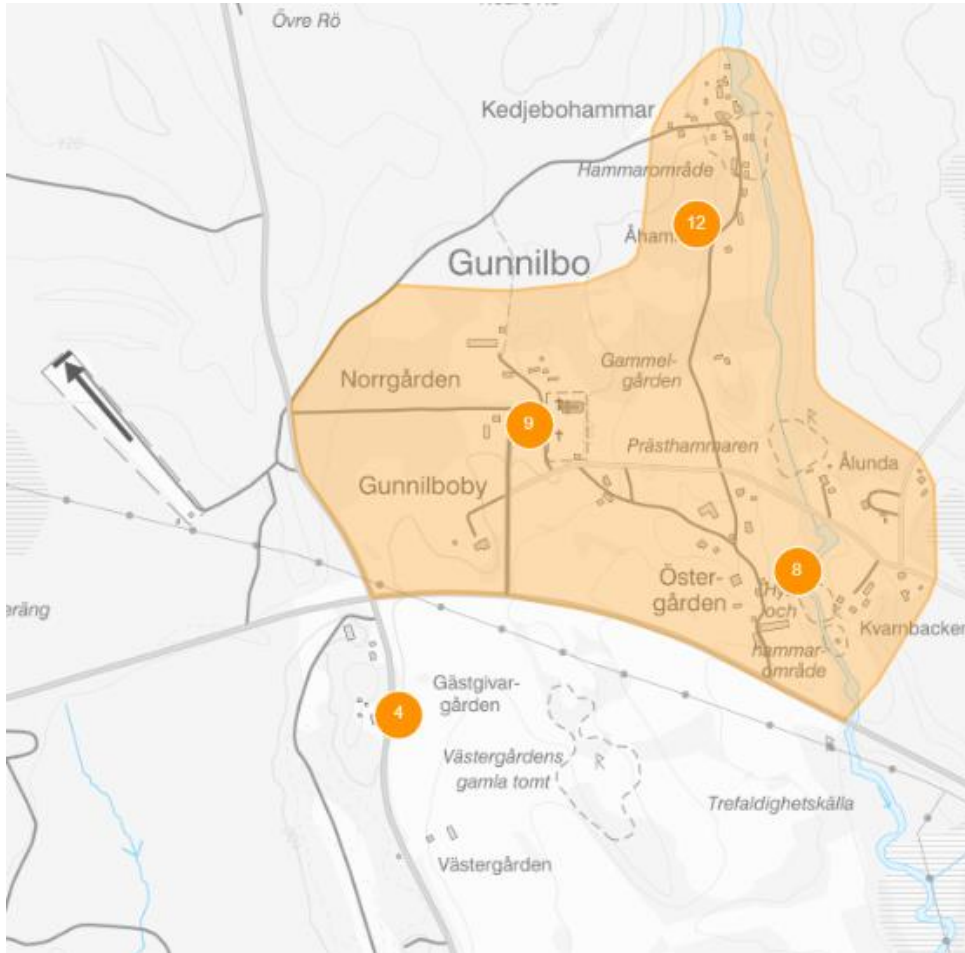
Byggnader, bebyggelseområden och allmänna platser som anses vara särskilt värda att bevara har ett förstärkt skydd. Dessa får inte förvanskas enligt plan- och bygglagens 8 kap. 13§. För att en byggnad eller ett bebyggelseområde ska betraktas som särskilt värdefull krävs det att dess värde är så stort att dess bevarande kan sägas utgöra ett verkligt allmänt intresse.

4.7.1. Särskild värdefull bebyggelse i aktuellt område

I befintligt korsnings närområde finns ett antal miljöer med byggnader är utpekade i Kulturarvskartan för Västmanland. Värderingen bygger på byggnadsinventeringar som är gjorda i samarbetsprojekt mellan länsstyrelsen, läns museet och länets kommuner.

Gunnilbo by norr om väg 233 är utpekat som särskilt värdefullt bebyggelseområde (se Figur 5 och Figur 6 nedan). Ett utdrag ur värdebeskrivningen lyder:

Området kännetecknas dels av en välbevarad kyrkmiljö med Gunnilbo kyrka från början av 1800-talet, kyrkstall, kyrkvaktarboställe samt en närliggande gård, en skola och prästgård. Området kännetecknas även av jordbruksbebyggelse från 1800-talet som finns i gårdarna Östergården, Östergården och Västergården. De sistnämnda gårdarna ligger på platsen för den gamla bykärnan och är ett uttryck för kontinuitet av platsens jordbruksnäring.



Figur 5. Transparent orange markering utgör avgränsning av utpekat särskilt värdefullt bebyggelseområde, Gunnilbo by. I kartan syns även 4 utpekade byggnader längs väg 250 (markerad med rund ring och nummer 4).



Figur 6. Byggnader utpekade som särskilt värdefulla inom utredningsområdet är: En äldre bagarstuga uppförd 1800-1869 (1). En gästgivaregård med anor från 1600-talet med tillhörande bostadshus enligt uppgift ombyggt 1840 (2), tillhörande stall (3) samt en tillhörande bod (4).

4.7.2. Fornlämningar

Enligt kulturmiljölagen är det en nationell angelägenhet att skydda och vårda kulturmiljön. Ansvaret för kulturmiljön delas av alla och den som planerar ett arbete ska se till att skador på kulturmiljön undviks eller begränsas. Alla former av ingrepp inom eller i närheten av fornlämningar är tillståndspliktiga och tillstånd söks hos länsstyrelsen. Det är förbjudet att utan tillstånd rubba, ta bort, gräva ut, täcka över eller genom bebyggelse, plantering eller på annat sätt ändra eller skada en fornlämning.

Det finns inga kända fornlämningar i direkt anslutning till korsningen och de aktuella delarna av väg 250 och väg 233. I Tabell 2 nedan samt på karta i Figur 7 anges de kända fornlämningar som ligger i närområdet.

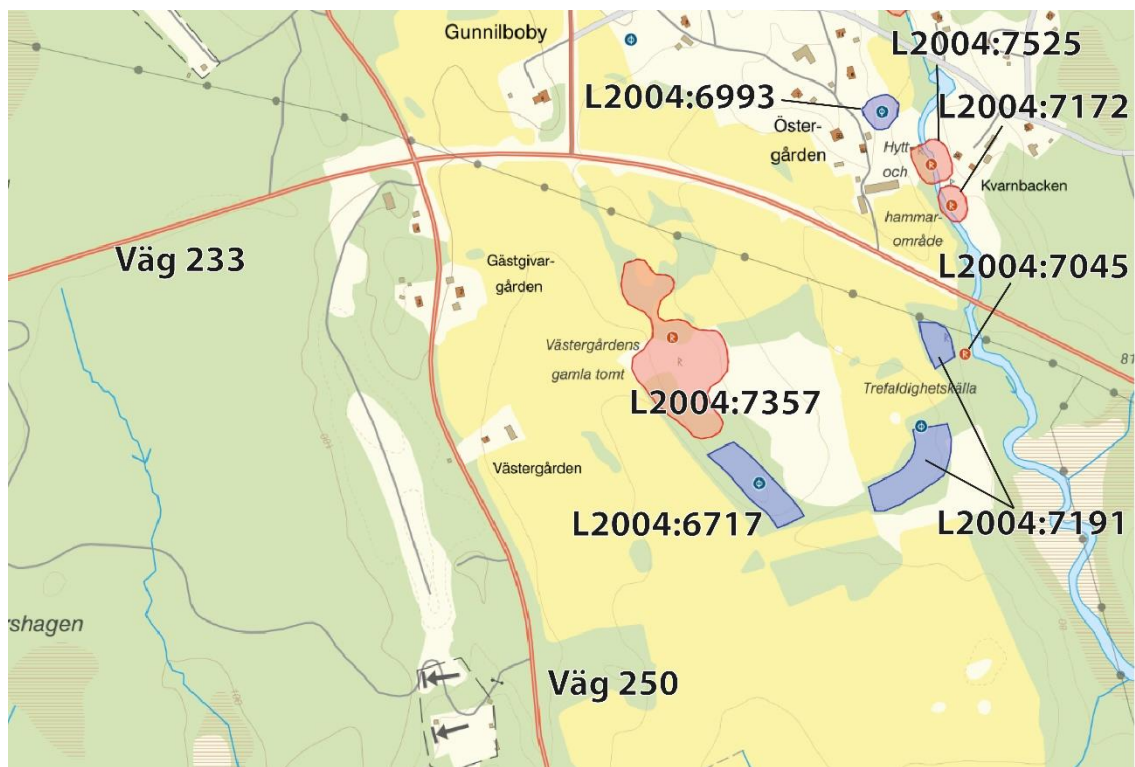
4.7.3. Övrig kulturhistorisk lämning

De lämningar som inte uppfyller alla kriterier för att bedömas som fornlämningar kallas för övriga kulturhistoriska lämningar. Dessa omfattas inte av det direkta skyddet i 2 kapitlet i kulturmiljölagen men ingår i det som sägs inledningsvis i lagen. Där anges att hänsyn och aktsamhet mot kulturmiljön ska visas, samt att den som planerar eller utför ett arbete ska se till att skador på kulturmiljön undviks eller begränsas.

Det finns inga kända övriga kulturhistoriska lämningar i direkt anslutning till korsningen och de aktuella delarna av väg 250 och väg 233. I Tabell 2 nedan samt på karta i Figur 7 anges de kända övriga kulturhistoriska lämningar som ligger inom närområdet.

Tabell 2. Kända fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar i närområdet, ordnade från söder till norr. Inga av de kända lämningarna berörs. Källa: Riksantikvarieämbetet.

Benämning (lämningsnr.)	Typ av lämning och skydd	Läge
Fossil åker (L2004:6717)	Övrig kulturhistorisk lämning, omfattas inte av det direkta skyddet i 2 kap kulturmiljölagen men ska visas hänsyn och försiktighet.	Cirka 400 m öster om väg 250 och Västergården.
Område med fossil åkermark (L2004:7191)	Övrig kulturhistorisk lämning, omfattas inte av det direkta skyddet i 2 kap kulturmiljölagen men ska visas hänsyn och försiktighet.	Cirka 600 m öster om väg 250 och Västergården.
Bytomt/gårdstomt (L2004:7357)	Fornlämning, 2 kap. kulturmiljölagen.	Cirka 300 m öster om väg 250. Västergårdens gamla tomt.
L2004:7045 Källa med tradition	Fornlämning, 2 kap. kulturmiljölagen.	Vid Gunnilboån, cirka 600 m öster om väg 250.
L2004:7172 Hyttområde	Fornlämning, 2 kap. kulturmiljölagen.	Vid Gunnilboån, cirka 600 m öster om korsningen av väg 250/233, nära Östergården i Gunnilbo by.
L2004:7525 Hammarområde	Övrig kulturhistorisk lämning, omfattas inte av det direkta skyddet i 2 kap kulturmiljölagen men ska visas hänsyn och försiktighet.	Vid Gunnilboån, cirka 600 m öster om korsningen av väg 250/233, nära Östergården i Gunnilbo by.
L2004:6993 Husgrund, historisk tid	Möjlig fornlämning, 2 kap. kulturmiljölagen.	Cirka 550 m öster om väg 250 nära Östergården i Gunnilbo by.



Figur 7. Fornlämningar, övriga kulturhistoriska lämningar samt möjliga fornlämningar i närområdet.

4.7.4. Kulturhistoriska landskapskaraktärer

Kulturmiljön i området består av flera olika karaktärer vilka beskrivs översiktligt nedan samt finns markerade på karta i Figur 8.

- I de östra delarna (1) kring Gunnilbo kyrkomiljö samt kring gårdsmiljöer och f.d. gårdsplatser är ett småbrutet odlingslandskap där åkermarkerna bryts upp av skogsridåer, åkerholmar m.m. Karaktären är fördelad på två områden och har mycket höga värden. De norra delarna är utpekade som särskilt värdefullt bebyggelseområde enligt PBL kap. 8 § 13 (se avsnitt 4.7.1 Särskild värdefull bebyggelse i aktuellt område).

- Stora delar av dagens väg 250 (2) löper i samma sträckning som den gamla landsvägen som har kontinuitet sedan lång tid tillbaka. Sträckningen följer höjdkurvorna på ett för äldre vägar kännetecknande sätt. Förståelsen för vägens sträckning har ett kulturhistoriskt värde, särskilt på sträckan förbi gästgiveriet.

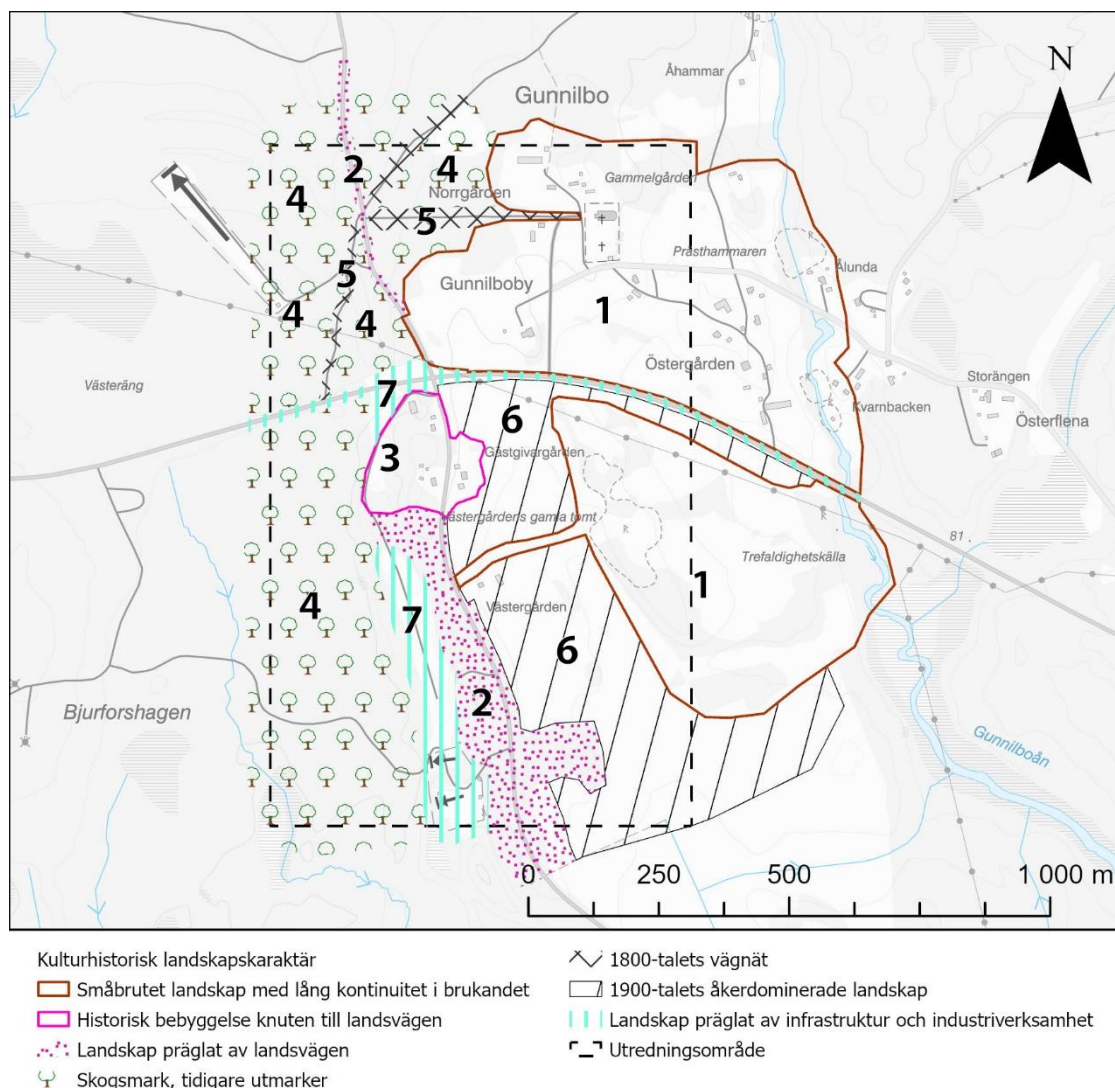
- Knutet till landsvägen är gästgiveriet, troligen etablerat under 1700-talet, samt ett bostadshus utfört i panelarkitektur från 1900-talets första decennier (3). Gästgiveriet innehåller för miljötypen karaktäristiska byggnader som boningshus, stall och bod som täckte de resandes behov på deras färd genom landskapet. Gästgiveriets byggnader är tillsammans med en äldre bagarstuga utpekad som särskilt värdefulla byggnader enligt PBL kap. 8 § 13.

- Västerut (4) vidtar skogsmarker som är högre belägna och historiskt varit utmarker.

- Ett vägnät i områdets norra delar är tillkommet under 1800-talets första hälft (5). Vägarna är ålderdomliga präglade av smal bredd, grusbeläggning och omgivande skog.

- I de sydvästra delarna (6) av Gunnilbo bys historiska marker är odlingslandskapet platt och dominerat av åker. Området har några få åkerholmar som bidrar till viss variation, dock finns generellt få landskapselement.

- Området vid väg 233 (7) är präglad av infrastrukturen genom vägens bredd och bank samt omgivande öppna, grusade ytor.



Figur 8. Karta över de kulturhistoriska landskapskaraktärer som bedöms finnas i området, illustrerade med olika symboler och skrafferingar. Bedömningen är gjord utifrån historiska kartöverlägg samt områdets kulturvärden i form av bebyggelse, landskap och kulturlämningar.

4.8. Vattenmiljö och vattenskyddsområde

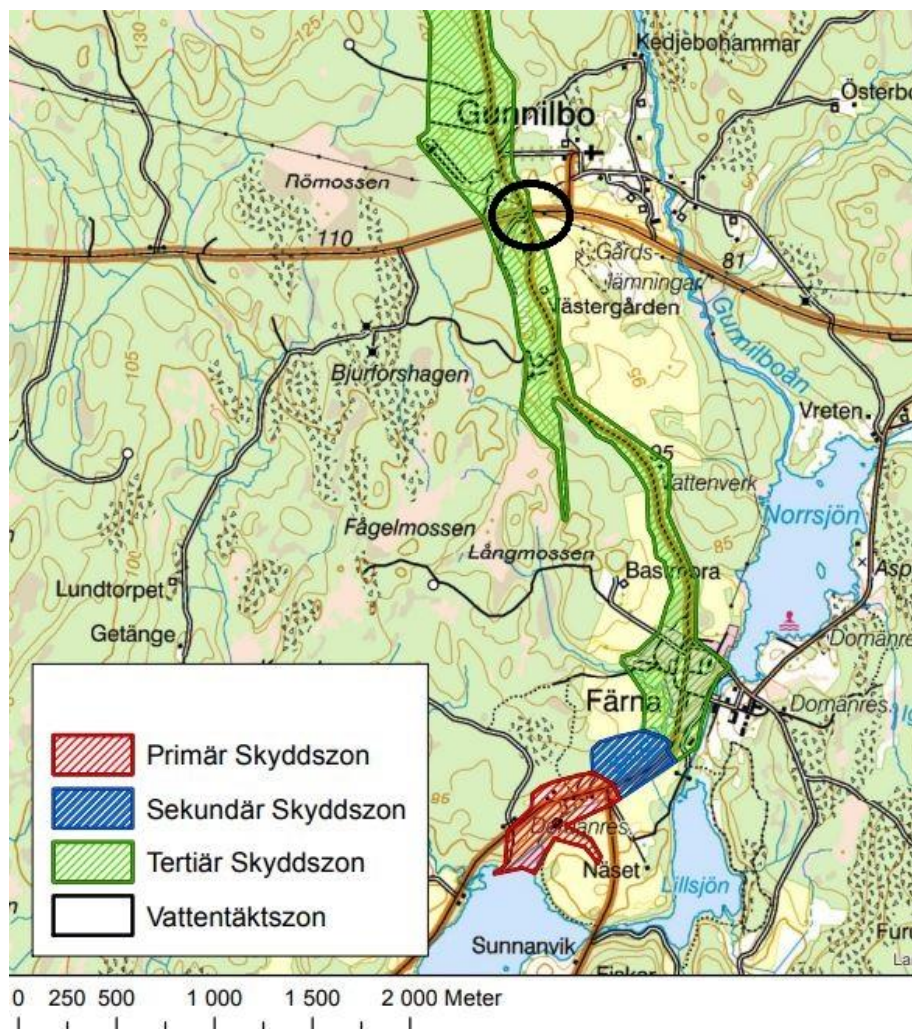
För vattenförekomster (ytvatten och grundvatten) finns juridiskt bindande kvalitetskrav i form av miljökvalitetsnormer vilka regleras i 5 kap. miljöbalken. En verksamhet kan endast tillåtas om den nuvarande ekologiska och kemiska statusen inte riskerar att försämrans, och om uppfyllandet av miljökvalitetsnormen inte äventyras.

Det finns inga ytvattenområden i utredningsområdet.

Längs med väg 250 sträcker sig en rullstensås som utgör grundvattenförekomsten Färnaåsen-Färna (WA44243648 / SE663063-150247). Vattenförekomsten har god kemisk status och god kvantitativ status.

I aktuellt område omfattas grundvattenförekomsten också av vattenskyddsområde för vattentäkt vid Färna, se karta i Figur 9. Befintlig korsning ligger inom vattenskyddsområdets tertiära zon. Syftet med

den tertiära zonen är att även mark- och vattenutnyttjande som negativt kan påverka vattenförekomster och vattentäkter i ett långt tidsperspektiv omfattas av vattenskyddsområdet. Inom den tertiära zonen är bland annat upplag av avfall, förorenade massor eller massor med okänd miljöstatus samt upplag av asfalt och oljegrus förbjuden. Vattenskyddsområdets syfte och områdets föreskrifter ska tillgodoses inom ramen för planläggningsprocessen.



Figur 9. Vattenskyddsområde för Färna vattentäkt. Befintlig korsning ligger strax söder om Gunnilbo, befintlig korsning har markerats med svart cirkel. Karta tagen från vattenskyddsområdets föreskrifter.

4.9. Naturresurser

Utredningsområdet väster om väg 250 utgörs i huvudsak av skogsmark och öster om vägen utgörs utredningsområdet av jordbruksmark. Jord- och skogsbruk är naturresurser som är av nationell betydelse enligt 3 kap. 4 § miljöbalken. Mark av denna typ får tas i anspråk om det tillgodoser väsentliga samhällsintressen.

Enligt SGU:s (Sveriges geologiska undersökning, 2023) brunnarsarkiv finns två vattenbrunnar inom utredningsområdet. Tre energibrunnar och en brunn med okänd användning finns nordväst om korsningen, inom cirka 200-450 meter. Då data i SGU:s brunnarsarkiv kommer från brunnborrare och privatpersoner är den inte alltid komplett. Det innebär att det kan finnas fler vatten- och energibrunnar inom utredningsområdet som inte är registrerade i brunnarsarkivet, i synnerhet vid befintlig bostadsbebyggelse. En närmare utredning av brunnar kommer att göras i den fortsatta planprocessen

4.10. Rekreation och friluftsliv

Delar av utredningsområdet ligger i västra delen av ett större område som omfattas av riksintresse för friluftslivet enligt 3 kap 6 § miljöbalken (Färnaområdet, se avsnitt 4.4.1 Riksintressen) där huvuddelen av berörd mark utgörs av jordbruksmark.

Inga vandringsleder finns inom utredningsområdet.

4.11. Människors hälsa

Det förekommer inga kända problem med luftkvalitet inom utredningsområdet.

4.11.1. Buller

Vägtrafik ger upphov till buller. Buller har en påverkan på människors hälsa och livskvalitet, både direkt och på lång sikt. Det kan till exempel leda till ökad trötthet och att förmågan till inlärning, koncentration och prestation försämras. Människor som utsätts för höga bullernivåer under lång tid kan drabbas av ökad stress, vilket bland annat leder till att risken för hjärt- och kärlsjukdomar ökar.

För beskrivning av ljud används ofta ljudnivå i decibel med beteckningen dB(A). I Sverige används två olika störningsmått för trafikbuller; ekvivalent respektive maximal ljudnivå. Ekvivalenta ljudnivåer anger medelljudnivån under en given tidsperiod och maximala ljudnivåer anger den högsta förekommande ljudnivån som uppstår när ett fordon passerar

Trafik på väg 233 och 250 alstrar buller, men omfattningen av bullrets påverkan på boende och omgivande miljö är ej känd och kommer att utredas vidare i den fortsatta planprocessen. Närmaste boendemiljöer finns vid Gästgivaregården samt kringliggande bostäder på avstånd som varierar mellan cirka 50-100 meter från ny väg.

4.12. Förorenad mark

4.12.1. MIFO-objekt

Enligt länsstyrelsernas databas för MIFO-objekt (Metodik för Inventering av Förorenade Områden) finns fem potentiellt förorenade områden i närhet till den planerade vägen (se Figur 10). Mätt från korsningen (väg 233 och 250) finns en skjutbana cirka 350 meter i nordvästlig riktning. Objektet saknar riskklass. Ytterligare en skjutbana finns söder om korsningen (drygt 750 meter) som också saknar riskklass.

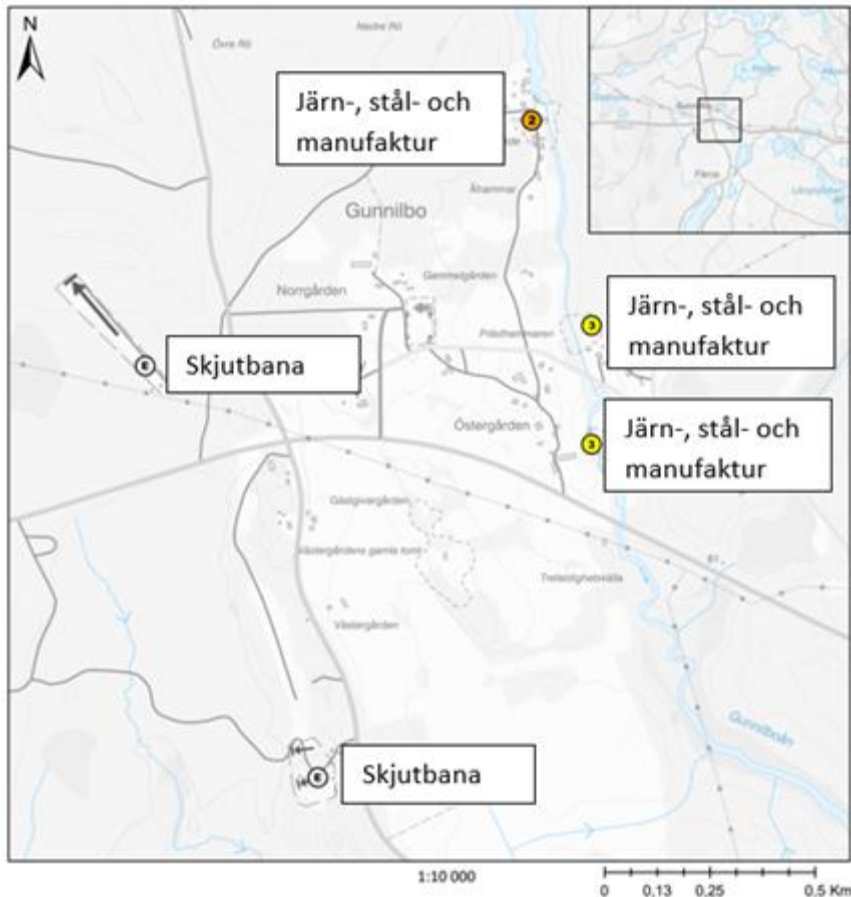
Branschspecifika föroreningar som kan komma att påträffas vid en skjutbana är bly. Andra typer av föroreningar som kan förekomma är metaller (As, Cu, Ni, Pb, Sb, Zn), bindemedel (stenkolsbaserade) och polycykliska aromatiska kolväten (PAH).

I nordostlig riktning (ca 950 meter) i bostadsområdet Kedjebohammar finns ett objekt gällande järn-, stål- och manufaktur, f.d. Kedjebohammars bruk. Enligt länsstyrelsernas databas för MIFO-objekt var verksamheten i drift mellan år 1607 och 1848 där tidigare process var hammare och järnframställning. Objektet har riskklass 2, vilket innebär att objektet kan vara stor risk för människors hälsa och miljön.

I östlig riktning (ca 700–750 meter) från aktuell korsning finns två ytterligare objekt avseende järn-, stål- och manufaktur, f.d. Prästhammaren och Gunnilbo hytta och hammare. Prästhammaren var i drift mellan år 1606 och 1754 och tidigare process bestod av järnframställning. Gunnilbo hytta och hammare var i drift mellan år 1538 till cirka år 1750 och verksamheten bestod av hyttor och hammare.

Båda objekten har riskklass 3, vilket innebär att tidigare verksamheter innebär måttlig risk för människors hälsa och miljön.

Potentiella föroreningar för dessa objekt (hammare, hyttor och järnframställning) enligt MIFO-databasen kan vara metaller som järn och arsenik samt PAH:er som bildats under processen. Slaggprodukter, aska och andra rester kan finnas kvar från verksamheternas drifttid.



Figur 10. MIFO-objekt inom cirka 1 kilometer från korsningen mellan väg 233 och väg 250. Riskklasser: 2 = Stor risk, 3 = Måttlig risk och E = Ej riskklassad. ©Länsstyrelserna.

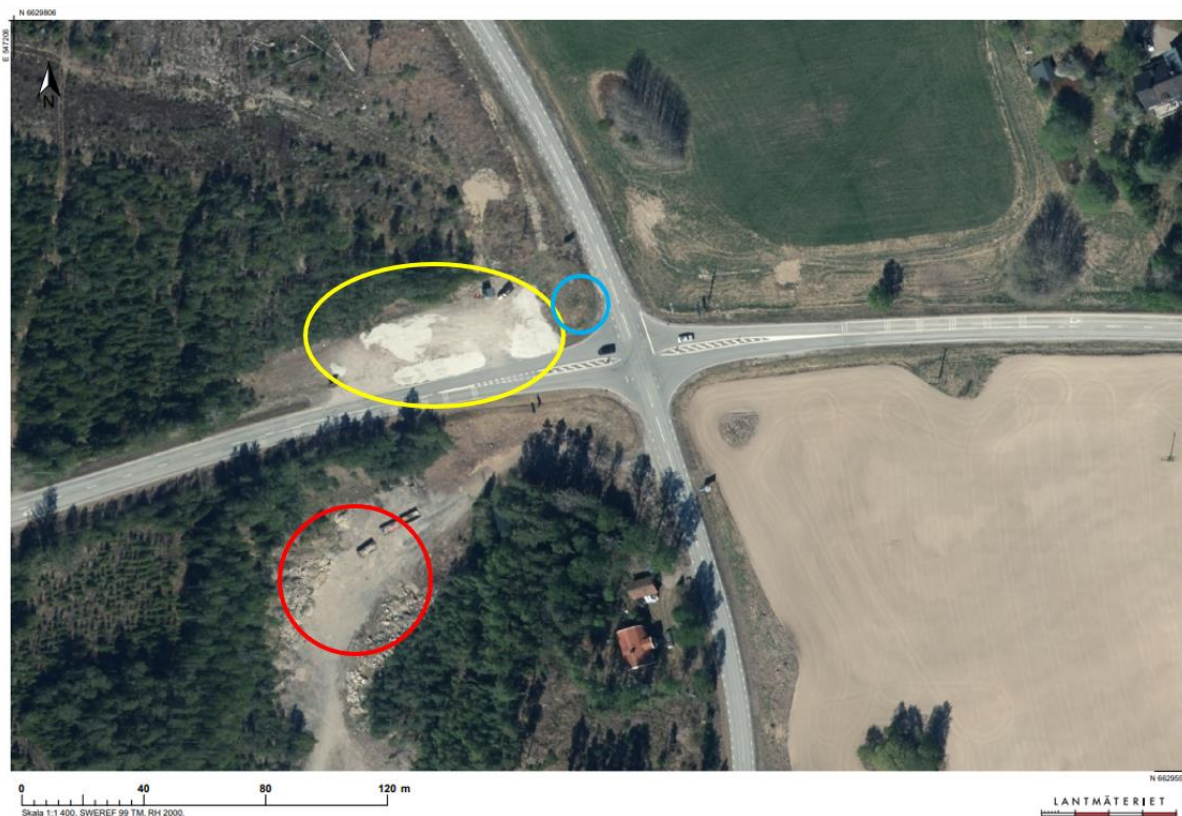
4.12.2. Övriga potentiella föroreningar

Väggorsningen anlades troligtvis innan år 1960 då den återfinns i Lantmäteriets historiska kartor från cirka år 1960. Vägen öster om korsningen (väg 233) anlades mellan år 1960 och 1975. Äldre asfalt före mitten av 1970-talet kan innehålla stenkolvstjära (tjäraasfalt) som innehåller polycykliska aromatiska kolväten (PAH). Det finns därmed en risk att påträffa PAH-haltig asfalt i befintlig väg.

Korsningen mellan väg 233 och väg 250 är relativt olycksdrabbad. Vid kontakt med Miljö- och byggnadsnämnden Skinnskattebergs kommun (2023-02-24) inträffade den senaste större olyckan, baserat på potentiell miljörisk, 10 maj 2019. Olyckan innebar lite oljespill (hydraulolja) nordväst om korsningen (inom 10-15 meter från korsningen). Saneringsåtgärder som utfördes var att massorna där spill inträffat grävdes och transporterades bort.

Enligt uppgifter från Miljö- och byggnadsnämnden i Skinnskattebergs kommun har det förekommit mellanlagring av vägmateriel (cirka 1000 m³) cirka 100 meter sydväst om korsningen (Skinnskattebergs kommun, 2017). Massorna har sitt ursprung från byte av vägtrumma på väg 233 under oktober och november 2016. Massorna har provtagits och analyserats i samband med mellanlagringen avseende 10 olika metaller, PAH-L, PAH-M och PAH-H samt en fraktionerad analys

på olja. Inga analyserade ämnen översteg nivån för mindre än ringa risk (MRR) eller för känslig markanvändning (KM). Konduktiviteten i massorna var låg. Mellanlagring av brandskadat timmer (upp till 10 000 m³) har förekommit mellan cirka 10-100 meter nordväst om korsningen perioden februari till april år 2015 (Skinskattebergs kommun, 2014). Lakvatten från timmerupplag kan innehålla fosfor, kväve, TOC (totalt organiskt kol) och fenoler. Det kan även förekomma dioxiner intill området. Se Figur 11 för kartöversikt över områdena.



Figur 11. Ungefärligt område där mellanlagring av vägmassor (röd cirkel) och timmer (gul oval) genomfördes. Ungefärlig plats för oljespill år 2019 är markerat med blå cirkel. © Lantmäteriet.

4.13. Klimat

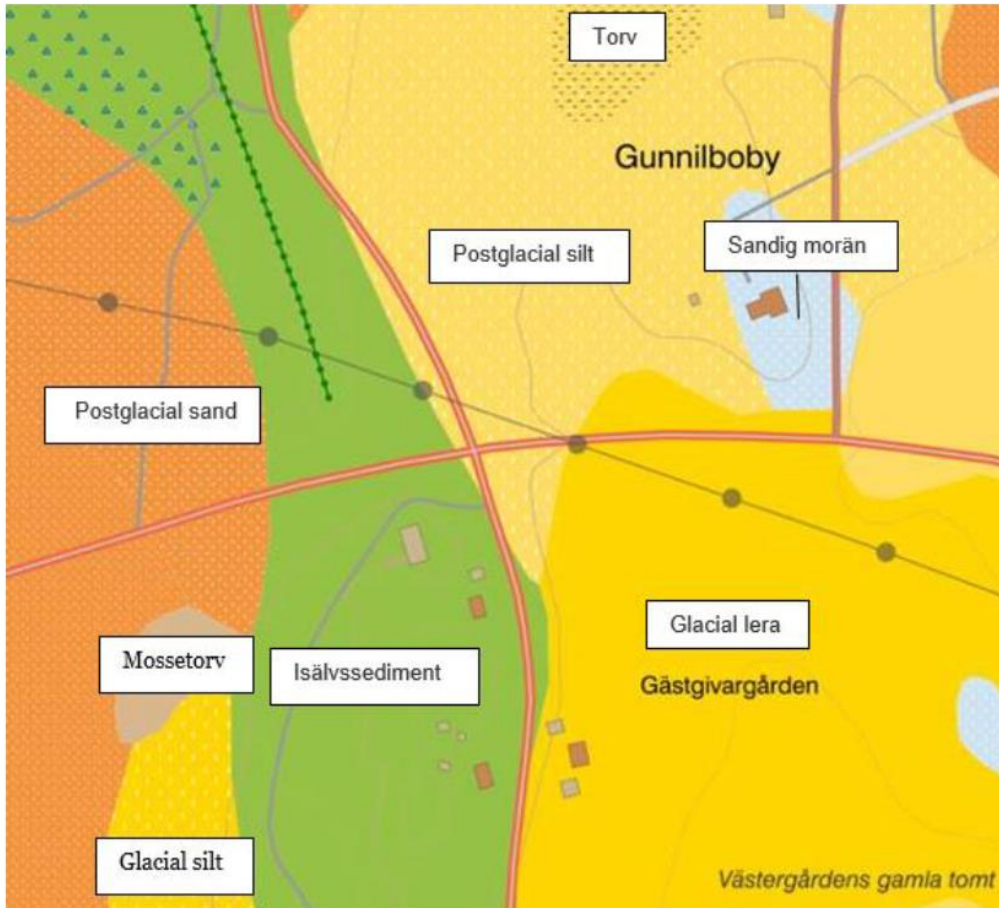
Den pågående klimatförändringen förväntas medföra ökad nederbörd, stigande havsnivåer och högre temperaturer. Sveriges vägar kommer därmed att utsättas för större påfrestningar med det förändrade klimatet, vilket bland annat kommer kunna leda till översvämmade vägar, skred och erosion. Med tanke på utredningsområdets topografi finns inga större risker kopplade till klimatförändring.

Ny- och reinvesteringar i Trafikverkets anläggningar utförs ur ett livscykelkostnadsperspektiv (LCC) med målsättning att minimera livscykelkostnaderna. Målsättningen är också att minska energianvändningen och koldioxidutsläppen. Projektets möjlighet till minskade klimatgasutsläpp utgörs i huvudsak av åtgärder som leder till minskade CO₂-utsläpp från trafik, såsom vid val av principutformning, projektering och byggande.

4.14. Byggnadstekniska förutsättningar

4.14.1. Geotekniska förhållanden

Vägsträckan går till stora delar genom jordar bestående av isälvssediment eller postglacial silt, se Figur 12. Sydöst om korsningen utgörs jorden av glacial lera.



Figur 12. Jordartskarta från SGU.

4.14.2. Avvattning

Färnaåsen, dricksvattenförekomst (SE663063-150247) löper i nord-sydlig riktning längs väg 250 och korsas av väg 233. Färnaåsen är en sand- och grusförekomst som uppnår god kvantitativ och kemisk status. Förekomsten ligger inom vattenskyddsområdet Färna.

Väg 233 och väg 250 ligger inom avrinningsområdena för vattenförekomst Gisslarboån (SE663168-150291 samt SE662863-150312), vilken också är recipient för vägdagvatten.

4.14.3. Ledningar

Inom och i anslutning till projektområdet finns luft- och markledningar samt utrustning (kablar, teknikhus, brunnar etc.) för exempelvis eldistribution, tele och VA. Utöver detta finns också åkerdränering och anordningar för markavvattning i området.

En fullständig ledningskoll kommer att göras under kommande skede.

5. Projektets lokalisering, utformning och omfattning

5.1. Vägförslaget

Vägförslaget innebär att befintlig korsning, Gunnilbokorset, byggs om till två förskjutna 3-vägs korsningar, då nuvarande utformning upplevs som bristfällig vad gäller trafiksäkerheten. Utformning sker enligt Trafikverkets styrande dokument *Vägar och gators utformning* (VGU).

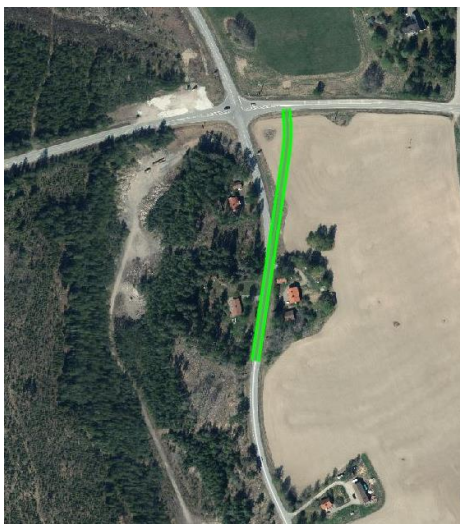
Då väg 233 har ett högre trafikflöde föreslås att ett av benen på väg 250 flyttas för att skapa den förskjutna 3-vägs korsningen. Trafikverket strävar alltid efter att utforma en anläggning som är tekniskt, miljömässigt och kostnadsmässigt lämpligast. Därför har tre alternativ för principlösningar studerats i vägplanen.

En principlösning, benämnd "Alternativ 3", har valts bort i ett tidigt skede då den inte bedöms ge tillräckligt bra funktion med två korsningar tätt inpå och där konsekvenser för omkringliggande miljö blir överhängande. Se Figur 13.

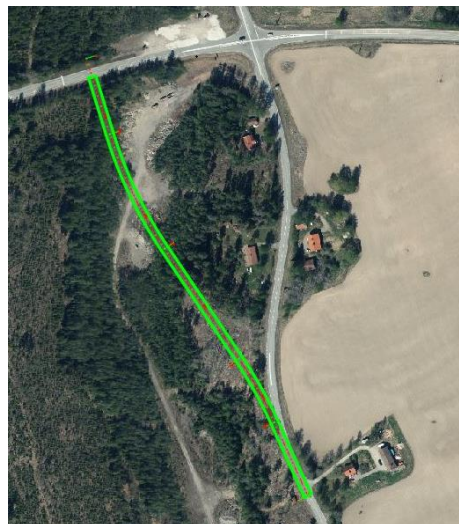


Figur 13. Alternativ 3.

Två huvudalternativ till förskjuten trevägs korsning utreds vidare i vägplanen, benämnda "Alternativ 1" och "Alternativ 2". Alternativ 1 innebär att söderliggande ben på väg 250 flyttas österut, se Figur 14. Alternativ 2 innebär att söderliggande ben på väg 250 flyttas västerut, se Figur 1417.



Figur 14. Alternativ 1.



Figur 15. Alternativ 2.

Nya gårdsanslutningar tas fram om behov uppstår. Dessa bilder är endast skisser som visar en möjlig utformning. Under arbetet med vägplanen kommer förslagen att förfinas och utvärderas. När vägplanen ställs ut för allmänhetens granskning ska en utformning ha valts.

5.2. Gestaltungsavsikter

Vid återställning av mark kring den ombyggda korsningen ska eventuell nyplanterad vegetation och träd återspegla den befintliga naturliga miljön. Vid val av växter ska hänsyn tas till att det är en trafikmiljö. Växterna bör således vara tåliga för vägsalt och robusta gällande snölast.

Väggkanterna avses utformas likvärdigt som befintliga väggkanter. I väggslänterna kan ängsflora väljas som alternativ till klassisk grässådd. Detta främjar biologisk mångfald men kräver skötselinsatser i form av årlig slåtter och bortforsling av slåttat växtmaterial.

6. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

Ombyggnation av befintlig vägkorsning har olika stor påverkan på miljöaspekter beroende på placering och utformning.

6.1. Näringsliv

Vägplanen bedöms ej påverka näringslivet mer än under byggtid då störningar som framkomlighet, buller, luftföroreningar, vibrationer och damning kan uppstå. På sikt gynnar vägplanen näringslivet då transporter längs vägen får bättre framkomlighet.

6.2. Ledningar

Befintliga ledningar kan komma att påverkas av planerade arbeten. Mark- och schaktarbeten som kan komma att påverka eventuella vatten- och avloppsledningar för enskilda fastighetsägare undviks så långt som möjligt. Om någon ledning ändå kommer i konflikt med planerade åtgärder på vägen så kommer detta att samrådas med berörda och förslag till åtgärd diskuteras.

6.3. Kommunala planer

Planerad ombyggnad bedöms inte stå i konflikt med aktuell översiktsplan. Projektet ligger även utanför detaljplanelagt område.

6.4. Riksintressen

Alternativ 1 berör endast en mycket liten del av riksintresset, Färnaområdet, och riksintressets värde bedöms inte påverkas

6.5. Generellt biotopskydd

Biotopskyddets syfte ska så långt som möjligt tillgodoses inom ramen för planlägningsprocessen. Ombyggnationen av befintlig vägkorsning i enlighet med alternativ 1 kommer att påverka åkerholmen som finns strax sydost om befintlig vägkorsning genom förändrad markanvändning; vid ett genomförande av alternativ 1 kommer befintlig åkermark som idag omger åkerholmen att tas ur bruk.

6.6. Landskap

Planerad åtgärd leder till ett nytt ingrepp i landskapet och behöver därför anpassas till rådande topografi i slänter och skärningar. Alternativ 1 innebär att det öppna landskapsrummet delas upp och blir fragmenterat. Vid ett genomförande i enlighet med alternativ 2 behöver skog avverkas för att skapa siktlinjer.

Gestaltningavsikter kommer att tas fram för att säkerställa en utformning med god landskapsanpassning och att vägens ingrepp i landskapet minimeras.

6.7. Naturmiljö

Ombyggnation av befintlig vägkorsning kommer att leda till ingrepp i naturmiljön då ny mark behöver tas i anspråk och skog avverkas (alternativ 2). Ett genomförande i enlighet med alternativ 1 innebär att jordbruksmark tas ur bruk.

I den fortsatta projekteringen ska möjligheter att minimera ingreppens i naturmiljön utredas vidare. Resultat från kommande naturvärdesinventering kommer att hanteras i den fortsatta planprocessen.

6.8. Kulturmiljö

Inom utredningsområdet finns inte kända fornlämningar eller övriga kulturhistoriska lämningar.

Vid ett genomförande i enlighet med alternativ 1 påverkas ett åkerdominerat, relativt ensartat landskapsavsnitt på en mindre yta som tas i anspråk för ny påfartsväg. Ur kulturmiljösynpunkt bör påfartsvägen lokaliseras så nära befintlig korsning av väg 233/250 som möjligt, så att så mycket av odlingslandskapet som möjligt kan bibehållas. Det är vidare viktigt att begränsa vägens bredd och höjd i landskapet samt att skapa en naturlig anslutning mot omgivande odlingsmarker. Då landskapsavsnittet ligger utanför särskilt värdefullt bebyggelseområde samtidigt som det kan förutsättas att en relativt begränsad yta behöver tas i anspråk bedöms alternativet innebära små negativa effekter för kulturmiljön.

I ett alternativ där ombyggnationen sker i enlighet med alternativ 2, genom skogsmark, är påverkan mer svårbedömd, främst för att kunskapen om värdena är mindre. Kulturmiljön i anslutning till skogsmarkerna präglas av småskalighet och enslighet och är därför känsliga för nya storskaliga ingrepp. En ny vägsträckning nära de särskilt värdefulla byggnaderna vid gästgiveriet samt den äldre bagarstugan kan innebära stor påverkan. Negativa effekter bedöms kunna bli måttliga för kulturmiljön.

Vad effekterna blir är beroende av fortsatt arbete med lokalisering och utformning, se kapitel 7.

6.9. Vattenmiljö och vattenskyddsområden

Den planerade ombyggnationen kommer att innebära nya hårdgjorda ytor, vilket innebär ett ökat dagvattenflöde och ökad föroreningstransport. Den ökade mängden hårdgjord yta i förhållande till den totala hårdgjorda ytan som finns i området idag är emellertid mycket liten.

Planerad utformning med öppna diken med gräsklädda slänter och relativt genomsläpplig undergrund kommer att innebära både god fördröjning, rening och infiltration. Eftersom en del hårdgjorda ytor i befintlig väg kommer att rivas minskar dagvattenmängderna något längs befintlig sträcka.

Projektet bedöms i nuläget inte ha någon effekt på Färnaåsen-Färna ekologiska eller kemiska status, eller försvåra möjligheten att uppnå fastställda miljö kvalitetsnormer.

Hänsyn kommer att tas till vattenskyddsområdet och dess forskrifter i den fortsatta planprocessen och i byggskede. Vid behov kommer dispens/tillstånd att sökas.

6.10. Rekreation och friluftsliv

I den fortsatta projekteringen ska det säkerställas att påverkan på friluftslivet i aktuellt område så långt som möjligt undviks/minimeras sett till såväl fragmentering som brukningsmöjligheter och att tillgängligheten till rekreation i form av eventuell vandring säkerställs. I kommande projektering kommer även tillgängligheten till områdets upplevelsevärden säkerställas.

6.11. Människors hälsa

Under byggtiden kan åtgärderna medföra tillfälliga störningar i form av ökat buller, vibrationer och damm. Särskilt sprängning, schaktning, pålning och spontning är exempel på buller-, damm- och vibrationsgenererande arbeten.

Inom planprocessen kommer en bullerutredning att genomföras. Om det bedöms finnas risk att riktvärden överskrids kommer Trafikverket att utreda behov av eventuella bullerskyddsåtgärder. Se avsnitt 6.15 Miljöeffekter under byggskedet för Trafikverkets miljökrav under byggskede.

6.12. Förorenad mark

Baserat på den historiska inventeringen finns en risk att påträffa förorening inom utredningsområdet. Från korsningen sett (väg 233 och 250) finns ett potentiellt förorenat område inom en 500 meters radie (skjutbana). År 2019 inträffade en trafikolycka som gav upphov till oljespill nordväst om korsningen. Mellanlagring av både timmer och vägmateriel har genomförts i nära anslutning till vägkorsningen. Det förekommer också en risk att påträffa PAH-haltig asfalt i befintlig väg.

En miljöteknisk markundersökning kommer att genomföras under nästa skede i planprocessen för att undersöka potentiella markföroreningar intill vägområdet. En plan för hur massorna ska hanteras kommer att upprättas i det fortsatta arbetet.

Vid masshantering som sker inom projektet anses risken för negativ påverkan av människors hälsa liten eller försumbar om skyddsåtgärder som lagring och hantering av massorna utförs korrekt enligt Förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet 28 §.

6.13. Klimat

Vid byggnation av väg uppstår klimatpåverkan under byggskedet genom utsläpp från transportfordon och entreprenadmaskiner men framför allt från tillverkningen av byggnadsmateriel. Utsläppen sker under en begränsad tid. Generellt är framställningen av asfalt och betong tillsammans med transporter under byggtiden de enskilda faktorer som har störst klimatpåverkan. Aktuellt projekt kommer inte medföra någon större tillverkning av byggnadsmateriel. Tillverkning och utläggning av asfalt kommer att ske, vidare tillkommer någon enstaka trumma. För att minimera utsläppen av växthusgaser kan exempelvis alternativa produktionsmetoder väljas för asfalt och betong ("grön" asfalt, eldrivna krossverk och liknande).

En massbalans som huvudsakligen använder massor inom projektet är att eftersträva, både vad gäller projektekonomi och klimatpåverkan. Möjligheterna att återanvända schaktmassor till anläggningsändamål är goda inom projektet och behovet av materiel som ej genereras inom projektet kommer att vara förhållandevis låg. En viktig faktor är att kunna hantera upplag för massor under byggtiden. Ytor för hantering av massor ska hanteras i vägplanen.

Målsättningen är att projektets energianvändning och utsläpp av koldioxid ska minska i ett livscykelperspektiv. Minskad klimatpåverkan ska ingå som en aspekt vid val av åtgärder, standard och utformning samt vid avvägning mellan intressen, där så är relevant. Som ett hjälpmedel kan klimatkalkyler tas fram när olika utformningsalternativ ska ställas mot varandra.

6.14. Miljömål och miljö kvalitetsnormer

6.14.1. Nationella miljömål

I april år 1999 fastställde riksdagen 15 nationella miljö kvalitetsmål som sedan blev 16 år 2005, för en hållbar samhällsutveckling. En hållbar samhällsutveckling innebär att nuvarande och kommande generationer ska tillförsäkras en hälsosam och god miljö utifrån sociala, ekonomiska och ekologiska aspekter. Det övergripande målet för arbetet mot en hållbar utveckling är att skydda människors hälsa, bevara den biologiska mångfalden, hushålla med uttaget av naturresurser så att de kan nyttjas långsiktigt samt skydda natur och kulturlandskap.

De miljömål som i första hand berörs av vägplanen är: Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Ingen övergödning, Levande sjöar och vattendrag, Levande skogar och God bebyggd miljö.

Mål för utsläpp till luft

Målen syftar till att minska utsläppen av föroreningar till luft som påverkar vårt klimat, människors hälsa, övergödning genom utsläpp av kväveoxider och så vidare. Flera av målen har visat sig svåra att nå och den största källan till föroreningar är biltrafiken. Om trafiken och dess utsläpp av kväveoxider, koldioxid, kolväten och partiklar kan begränsas kommer flera av ovan uppräknade miljömål att få en positiv utveckling, det vill säga medverka till att miljömålen uppnås. Hur ny korsningsåtgärd vid väg 250 och 233 kommer att bidra till måluppfyllelsen kommer att studeras närmare i kommande skeden.

Mål för utsläpp till dag- och ytvatten

Målen syftar till att minska utsläppen av föroreningar till dag- och ytvatten för att sjöar och vattendrag ska vara ekologiskt hållbara samt att grundvattnet ska ge en säker och hållbar dricksvattenförsörjning. Väg dagvattnet kan vara förorenat av fasta partiklar, metaller och oljerester. Kraftigt förorenat dagvatten kan också uppkomma i samband med olycka. Det är därför viktigt att rena dagvattnet innan det avleds vidare till recipienter och vid händelse av olycka bör det dessutom finnas möjlighet att kunna samla upp föroreningarna så att utsläpp till recipienter förhindras. För att motverka stora momentana flöden som kan orsaka översvämningar eller överbelastning av dagvattensystemen är det också viktigt att minska mängden dagvatten samt se till att fördröja avrinningen så att utjämnade flöden erhålls. Hur ny korsningsåtgärd vid väg 250 och 233 kommer att bidra till måluppfyllelsen kommer att studeras närmare i kommande skeden.

Mål för land- och vattenmiljöer

Målen syftar till att skydda skogs- och jordbruksmarkens värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion samtidigt som den biologiska mångfalden bevaras samt att kulturmiljö värden bevaras och stärks. Mark för jordbruk eller skogsbruk behöver ofta tas i anspråk vid byggnation av väg. I kommande projektering kommer markintrånget för ny vägsträcka att klargöras och påverkan beskrivas.

God bebyggd miljö

Målen syftar till att all bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö med hållbar samhällsplanering, avfallshantering och hushållning med energi och naturresurser. Vidare ska människor och den biologiska mångfalden inte utsättas för skadliga luftföroreningar, kemiska ämnen, ljudnivåer och radonhalter eller andra oacceptabla hälso- eller säkerhetsrisker. Målen syftar även till att medverka till en god regional och global miljö där natur- och kulturvärden tas tillvara och utvecklas. Hur ny korsningsåtgärd vid väg 250 och 233 kommer att bidra till måluppfyllelsen kommer att studeras närmare i kommande skeden.

6.14.2. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer utfärdas med stöd av 5 kap. miljöbalken och avser kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt som behövs för att varaktigt skydda människors hälsa eller miljön eller för att avhjälpa skador på eller olägenheter för människors hälsa eller miljön. En miljökvalitetsnorm fastställs utifrån vad människan kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse, och/eller vad miljön kan belastas med utan fara för påtagliga olägenheter. En norm kan exempelvis avse högsta eller lägsta tillåtna halt av ett visst ämne i luft/vatten/mark eller av en indikatororganism i vatten. Det finns idag miljökvalitetsnormer för utomhusluft, omgivningsbuller och vattenförekomster.

Miljökvalitetsnormer för ytvatten

Miljökvalitetsnormer för ytvatten beskriver vilken ekologisk och kemisk status vattnet ska uppnå och när detta senast ska ske. En verksamhet kan endast tillåtas om den nuvarande ekologiska och kemiska statusen inte riskerar att försämrans och om uppfyllandet av miljökvalitetsnormen inte äventyras.

Miljökvalitetsnormer för grundvatten

Miljökvalitetsnormer för grundvatten beskriver vilken kvantitativ och kemisk status ett vatten ska uppnå. Grundvattenförekomsten Färnaåsen-Färna har god kemisk status och god kvantitativ status. Transport och infrastruktur ses som en betydande påverkan på vattenförekomsten på grund av korsande vägar. Det finns en risk att förekomsten kan påverkas av utsläpp vid olyckor och vid användning av vägsalt. Projektet bedöms i nuläget inte ha någon effekt på Färnaåsen-Färna ekologiska eller kemiska status, eller försvåra möjligheten att uppnå fastställda miljökvalitetsnormer. Dagvattenhanteringen kommer att utredas vidare för att minska risken för påverkan på vattenförekomsten.

Miljökvalitetsnormer för omgivningsbuller

Miljökvalitetsnormerna för omgivningsbuller är en målsättningsnorm som innebär att Trafikverket har en skyldighet att sträva efter att omgivningsbuller från trafik inte medför skadliga effekter på människors hälsa. Genomförandet av projektet bedöms emellertid inte påverka dagens bullersituation nämnvärt. Om det längre fram i planläggningsprocessen bedöms finnas risk att riktvärden överskrids kommer Trafikverket att utreda behov av eventuella bullerskyddsåtgärder.

Miljökvalitetsnormer för utomhusluft

Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft gäller i hela landet. Det finns idag normer för svaveldioxid, kvävedioxid, kväveoxider, bly, partiklar (PM₁₀ och PM_{2,5}), bensen, kolmonoxid, ozon, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren. Nya verksamheter som leder till att normerna överskrids får inte etableras.

Områden där miljökvalitetsnormer för luft riskerar att överskridas utgörs främst av högtrafikerade vägar i större tätorter med slutna gaturum och begränsad luftomsättning. Aktuell korsning (väg 250 och 233) löper genom landsbygd där luftomsättningen är god. Baserat på det bedöms det inte finnas risk för att gällande miljökvalitetsnormer för utomhusluft överskrids till följd av projektet.

6.15. Miljöeffekter under byggskedet

Byggskedet bedöms i detta fall inte innebära några betydande miljöeffekter, förutsatt att lämpliga hänsyns- och försiktighetsåtgärder vidtas. För att säkerställa att byggnationen genomförs på ett miljöanpassat sätt kommer krav att ställas på utförandet i enlighet med tillämpliga delar i Trafikverkets publikationer om miljökrav under byggtiden. Dessa omfattar exempelvis arbetstider, skydd av egendom, hantering av drivmedel och andra kemiska produkter, krav på arbetsmaskiner och fordon med mera.

Arbeten under byggtiden kan orsaka störningar och miljöpåverkan av olika slag. Olägenheterna kan minimeras genom åtgärder, bland annat information till berörda och god planering av byggskedet.

Byggbuller och utsläpp till luft från arbetsmaskiner kan temporärt uppkomma under vissa faser av anläggningsarbetena. Ambitionen är att Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser följs. Inga mer betydande olägenheter till följd av byggbuller bedöms bli följden av vägplanen. Arbetsmetoder och arbetstider bör väljas så att minsta möjliga bullerstörning uppstår för de boende under byggtiden. Ingen risk bedöms heller finnas för att luftföroreningar från byggplatsen ska leda till att miljö kvalitetsnormer överskrids.

Avfall och farligt avfall ska omhändertas vid anläggningar för avfallshantering.

Damning och nedsmutsning ska undvikas så långt det är möjligt. Skyddsåtgärder ska vidtas mot damning invid arbetsplatser för att minska risken för störningar i känsliga lägen. Exempel på skyddsåtgärder kan vara vattenbegjutning eller textilskydd.

Förutom själva vägen och vägområdet så kommer ytterligare mark att tas i anspråk för tillfälliga upplag och etableringsplatser. Natur- och kulturmiljö som inte berörs av det permanenta intrånget ska skyddas från skador under byggskede.

7. Åtgärder för att motverka negativa effekter

Nedan redovisas åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa negativa miljöeffekter, i den utsträckning sådana uppgifter finns tillgängliga.

- I den fortsatta projekteringen eftersträvas ett minimalt intrång i tidigare orörd terräng.
- I den fortsatta planlägningsprocessen kommer en bullerutredning för närliggande bostäder att göras.
- Bullerskyddsåtgärder utreds vid behov i kommande skede i planprocessen.
- Fältundersökningar med provtagning av asfalt, släntytor och vägdiken kommer att utföras för att säkerställa att schaktarbete och hantering av uppschaktade massor kan genomföras utan risk för påverkan på omgivningen.
- Om en icke tidigare känd fornlämning påträffas under grävning eller annat arbete, ska arbetet omedelbart avbrytas till den del fornlämningen berörs. Den som leder arbetet ska omedelbart anmäla förhållandet till Länsstyrelsen enligt kulturmiljölagen (KML), 1988:950, 2 kap. 10 §.
- Samtliga fastighetsanslutningar och övriga enskilda vägar ska hållas öppna för trafik kontinuerligt. Särskild hänsyn ska tas under byggnadstiden till oskyddade trafikanter så att de kan komma fram längs och tvärs vägen och förbi arbetsområdet på ett trafiksäkert sätt och utan långa omvägar.

8. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Enligt 10 § i miljöbedömningsförordningen (2017:966) ska, vid undersökning eller beslut om huruvida en verksamhet eller åtgärd kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, hänsyn tas till:

- Verksamhetens eller åtgärdernas utmärkande egenskaper
- Verksamhetens eller åtgärdens lokalisering
- De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

De förväntade miljöeffekterna vid ett genomförande av planerade åtgärder bedöms vara relativt begränsade. De miljöaspekter som främst bedöms beröras är landskapsbild och kulturmiljö. Den miljöaspekt som bedöms kunna påverkas mest är landskapsbilden genom att planerad vägsträcka innebär att det öppna landskapsrummet delas upp och blir fragmenterat (alternativ 1). Dock bedöms boendemiljön för de närbelägna fastigheterna bli oförändrad.

Gestaltningssprogram kommer att tas fram för att säkerställa en utformning med god landskapsanpassning av vägen.

För alternativ 1 bedöms aktuellt område inte vara känsligt för planerade vägåtgärder. En förhållandevis liten yta jordbruksmark kommer att tas ur produktion men brukandet av jordbruksmarken bedöms därutöver inte försvåras eller påverkas negativt.

Alternativ 1 bedöms innebära små negativa effekter för kulturmiljön. Om ombyggnationen sker i enlighet med alternativ 2, genom skogsmarken, är påverkan på kulturmiljön i nuläget mer svårbedömd. Negativa effekter bedöms kunna bli måttliga.

Vid ett genomförande med alternativ 2 kommer eventuella värdefulla träd i möjligaste mån att sparas.

Mot bakgrund av ovanstående resonemang anser Trafikverket att vägplanen är av sådan omfattning, och har sådana effekter och konsekvenser för miljö och hälsa, att den *ej* kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

9. Fortsatt arbete

9.1. Planläggning

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket.

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådsrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Samråd som genomförts i samband med detta underlags upprättande finns beskrivna i projektets samrådsredogörelse.

9.2. Viktiga frågeställningar

Nedan listas ett antal punkter som i nuläget är viktiga att ta med i det fortsatta arbete, utifrån den kunskap som finns framme idag. Fler punkter kan tillkomma när mer information om projektet, dess förutsättningar och påverkan kommer fram i den fortsatta samrådsprocessen.

- Vägsträckan utformning ska utredas vidare i den fortsatta vägplaneprocessen. I arbetet med detaljutformningen kommer hänsyn tas till områdets förutsättningar, till exempel smidiga passager för in- och utfarter, natur- och kulturmiljövärden och tillgänglighet.
- Då det finns risk för störningar under byggtiden kommer dessa att behandlas i miljöbeskrivningen/miljökonsekvensbeskrivningen och mer detaljerat beskrivas och regleras i den riskanalys som så småningom tas fram i samband med upprättande av förfrågningsunderlag för byggnation.
- Samrådsprocessen kommer att fortsätta för att utbyta information och inhämta synpunkter från länsstyrelsen, kommunen och enskilda som särskilt berörs. Vid behov kommer samråd även att hållas med allmänheten och andra myndigheter och organisationer.
- Gestaltningsprogram kommer tas fram för att säkerställa en utformning med god landskapsanpassning av vägen samt att utformningen av en eventuell passage för gångtrafikanter är trygg, tillgänglig och inpassas väl i omgivande landskap.
- Naturvärdesinventering med avseende på biologisk mångfald kommer att ske under våren 2023.
- Markmiljöundersökning med provtagning i fält kommer att ske under våren 2023.

10. Källor

Region Västmanland (2022). Västmanlands länstransportplan 2022-2033.

https://regionvastmanland.se/globalassets/utveckla-vastmanland/utvecklingsomraden/samhallsutveckling/transport-och-infrastruktur/vastmanlands-lanstransportplan-2022-2033_uppdaterad-221006.pdf

Skinnskattebergs kommun (2022). Översiktsplan. <https://www.skinnskatteberg.se/bygga-bo-och-miljo/oversiktsplan/>

Skinnskattebergs kommun (2023). Om Skinnskattebergs kommun.

<https://upplevskinnskatteberg.se/om-oss/>

Sveriges geologiska undersökning (2023). Kartvisare. <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-brunnar.html>

Skinnskattebergs kommun (2014). Beslut med anledning av anmälan om mellanlagring av timmer.

Dnr: 2014: 1275-420

Skinnskattebergs kommun (2017). Svar på anmälan om miljöfarlig verksamhet. Dnr: MBN2016:1699-427

Lantmäteriet (2023). Flygbild ca 1960 och Flygbild ca 1975. Min Karta (lantmateriet.se)

Länsstyrelserna (2023). EBH-kartan (lansstyrelsen.se)

Naturvårdsverket (2020). Branschlistan (2020).

Naturvårdsverkets kartverktyg Skyddad natur (2023). <https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>

Riksantikvarieämbetets kartverktyg Fornsök (2023). <https://app.raa.se/open/fornsok/>

VISS (2023). Vatteninformationssystem Sverige. <https://viss.lansstyrelsen.se/>

Byggnadsinventering Kulturarv Västmanland.

https://kulturarvvastmanland.se/databas/plats/byggnadsinventering/omraden_skinnskatteberg.13

Boverket. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/kulturvarden/kulturvarden-i-plan---och-bygglagen/krav-pa-byggnadsverk-och-tomter/forvanskningforbudet/>

Svenska kyrkan. <https://www.svenskakyrkan.se/skinnskatteberg/gunnilbo-kyrka>.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Gasverksgatan 7 A, 721 30 Västerås
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se