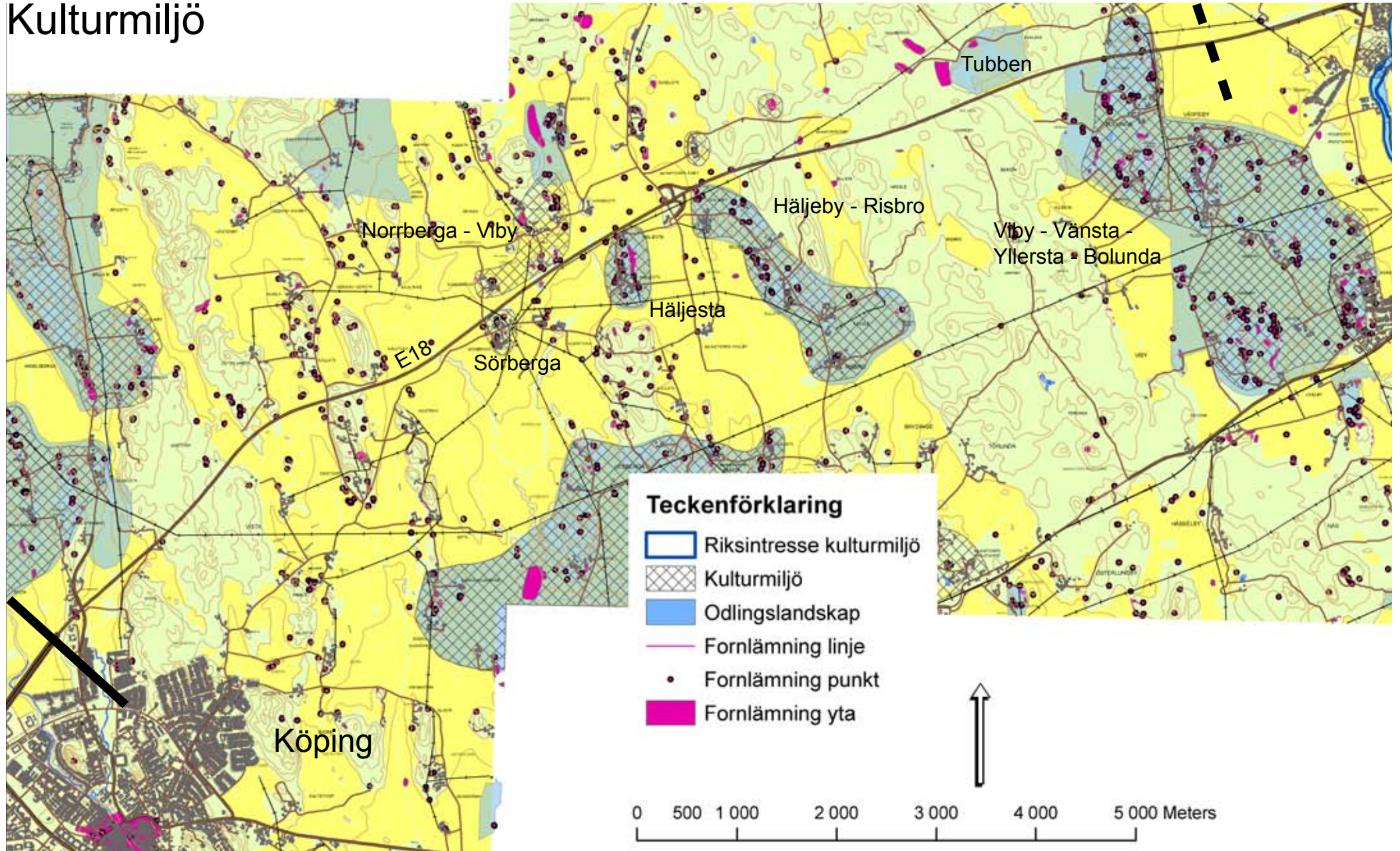
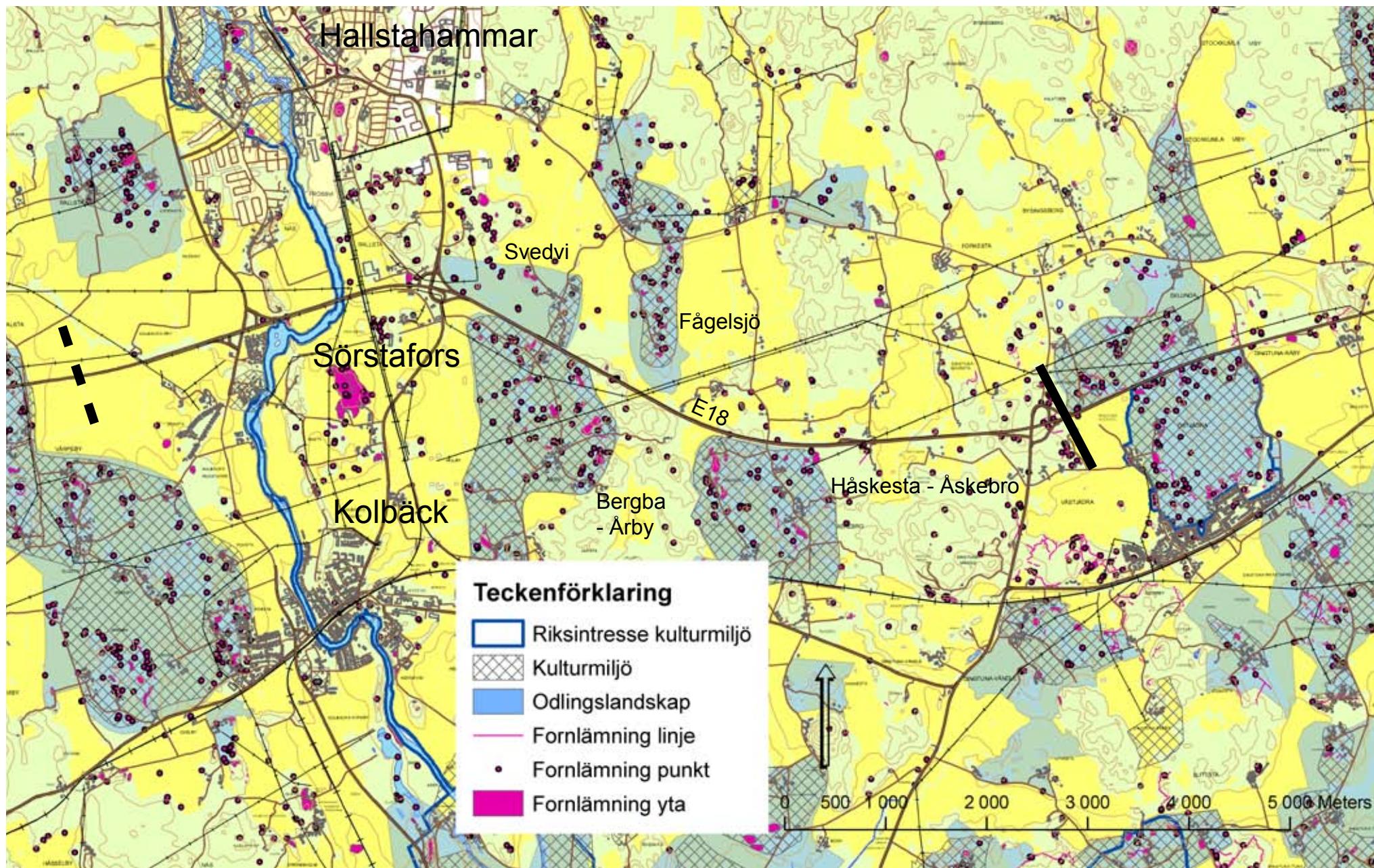


Kulturmiljö





Landskapet är småbrutet med åker, skog och ängsmark. Vägsträckan korsas av Kolbäcksån, där erosion har skett drygt 5 m under omgivande mark. För övrigt korsas sträckan av bäckar och diken.

Längs den aktuella vägsträckan utgörs marken av sediment- och fastmarksområden. Inom sedimentområdena varierar leran /silten från att vara fast till att vara av lös karaktär. Gyttja förekommer även inom sedimentområdena. Vägen korsar ställvis några grusåsar.

På korta sträckor där lös lera förekommer, är mäktigheten cirka 5 – 10 m. Leran överlagras av torrkorpelera som varierar mellan cirka 1 – 2 m i tjocklek. Vid längre sträckor, 2 – 3 km väster om Kolbäcksån, ökar de lösa lerdjupen till cirka 10 – 20 m i mäktighet. Här förekommer även gyttja. Torv förekommer i höjd med Svedvi. Cirka 700 meter väster om Kolbäcksån utgörs grunden av en grusås.

Fastmarksområdena utgörs av morän och berg i dagen. Inom fastmarksområdena kan lokalt finnas sediment som överlagras av organisk jord, torv etc.

3.6 Hydrogeologiska förhållanden

Avvattningen av det aktuella vägområdet sker via bäckar och diken samt åar. Samtliga har i stort sett nord - sydlig riktning. Inom de låglänta områdena kan grundvattennivån ligga nära eller i markytan vid riklig nederbörd eller snösmältning. Det förekommer i dag ingen rening av vägdragvattnet innan det släpps ut till recipienten.

4. Funktionsanalys av transportsystemet och dess influensområde

4.1 Tillgänglighet

Tillgängligheten till områdets målpunkter; orterna Köping, Hallstahammar och Västerås, är god för biltrafiken.

Tillgängligheten till lokal kollektivtrafik är obefintlig, då det inte finns några hållplatser längs sträckan. Tillgängligheten till den långväga kollektivtrafiken är god.

För oskyddade trafikanter kan tillgängligheten innebära att kunna röra sig längs och tvärs vägen för att kunna nå målpunkter i närområdet. Behovet av att röra sig längs E18 bedöms som lågt då bostäder och målpunkter längs vägen saknas. Vägen byggdes på 1960-talet som motorlandsväg och har aldrig varit tillgänglig för oskyddade trafikanter. Målpunkter och bebyggelse har i stället funnits utmed det äldre parallella vägnätet.

Tvärs vägen finns behov av att korsa E18, vilket endast är möjligt vid trafikplatserna. Standarden för de oskyddade trafikanterna i dess korsningspunkter är låg. Vägen utgör en barriär för samtliga oskyddade trafikanter.

4.2 Transportkvalitet

När pågående ombyggnader till motorväg mellan Västjädra - Västerås och Sagån - Enköping färdigställts, så återstår endast delarna Köping - Västjädra och Västerås - Sagån för att nå motorvägstandard på E 18 mellan Örebro och Stockholm. Sträckan Köping-Västjädra är således idag en bristande länk på E18 med lägre standard och mindre kapacitet än resterande del av E18.

Vid trafikflöden över ca 300 fordon per timme i en riktning minskar framkomligheten på 2-1-vägar. Kapacitetsgränsen för 2+1-vägar uppnås vid flöden på ca 1 500 fordon per timme i en riktning. Detta flöde överskrids var 100:e timme vid en årsmedeldygnstrafik på ca 18 000 fordon. Idag ligger trafikmängderna på förstudiesträckan på en sådan nivå, 17 600 fordon, att de redan tangerar kapacitetsgränsen för en 2+1-väg.

4.3 Regional utveckling

E18 ingår i det nationella stamvägnätet och är en del av den nordiska triangel som binder samman Köpenhamn - Oslo - Stockholm - Helsingfors. Vägsträckan mellan Köping och Västjädra är en av två sträckor som inte är under

utbyggnad eller redan utbyggda till motorväg på sträckan Örebro - Stockholm. I ett längre perspektiv behövs ett nationellt vägsystem av god standard där hela E18-sträckan mellan Örebro och Stockholm kan erbjuda samma transportkvalitet.

4.4 Trafiksäkerhet

Jämförs perioden före med efter införandet av mötesfri motortrafikled, visar statistiken en skillnad av fördelning mellan olyckstyper. Innan mötesfri motortrafikled infördes dominerade singelolyckorna med 50% och omkörningsolyckorna med 20% medan upphinnandeolyckorna stod för 13%. Efter införandet är singelolyckorna, 46%, och upphinnandeolyckorna, 43%, dvs nästan lika många. En stor ökning av upphinnandeolyckor har skett efter införandet av den mötesfria motortrafikleden. Omkörningsolyckorna har däremot minskat till 2%.

En ökning av antalet olyckor kan härledas till att trafikmängden ökat från perioden 1997-2001 till 2001-2006.

4.5 Miljö

Vägen ökar tillgängligheten till regionala värden. Väg E18 påverkar dock natur- och kulturmiljöer längs sträckan, dels genom direkta intrång och av att landskapet delas upp, dels i form av utsläpp av olika slag.

Trafiken på väg E18 ger utsläpp av klimatgaser och luftföroreningar. Landskapet är till stor del öppet och medför god luftomsättning, vilket medför att halterna bedöms ligga under gällande gränsvärden. Trafiken ger också upphov till buller och vibrationer, som kan leda till obehag, sömnproblem och påverkan på människors hälsa. Miljöstörningarna är i huvudsak av liten omfattning, men kan vid de hus som ligger nära vägen uppfattas som stora lokala problem.

Passage för landlevande djur saknas helt utmed den aktuella sträckan.

4.6 Jämställdhet

Mot bakgrund av skillnader mellan kvinnor och män är det viktigt att beakta transportbehovet, värderingar och tillgång till makt och inflytande i transportsektorn för att kunna uppnå ett mer jämställt transportsystem.

Vägens standard med god tillgänglighet, säkerhet och framkomlighet gynnar i huvudsak män som är den grupp som använder vägen mest.

5. Projekt mål

5.1 Mål för vägprojektet

För vägprojektet har identifierats två övergripande mål:

- Främja den regionala utvecklingen genom en hög framkomlighet och säkra transporter.
- Medverka till nollvisionen genom en god trafiksäkerhet för samtliga trafikanter.

5.2 Mål för förstudien

För förstudien har identifierats två mål:

- Åtgärdsförslagen ska möjliggöra en framtida utbyggnad till motorväg.
- Om vägen byggs om till motorväg ska detta innebära förbättringar för miljön där det är möjligt, tex i form av passager för landlevande djur och minskade föroreningsrisker från vägdragvatten.

6. Tänkbara åtgärder

6.1 Analys av tänkbara åtgärder

I förstudien ska fyrstegsprincipen beaktas. Syftet med förstudien är att möjliggöra en utbyggnad av vägen till motorväg varför åtgärderna fokuseras på steg fyra. De övriga stegen i fyrstegsprincipen nämns endast översiktligt.

De två första stegen, åtgärder som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt respektive att utnyttja det befintliga vägnätet bättre, ingår i Vägverkets långsiktiga planering vilken i tiden ligger före, och därmed utgör förutsättning till den aktuella förstudien.

I det tredje steget prövas begränsade utbyggnadsåtgärder i kombination med väginformatikåtgärder. På den aktuella sträckan har redan den typen av åtgärder vidtagits genom att vägen har mötesseparerats och sidoområdena har setts över. Ändå anser Vägverket inte att dessa åtgärder är tillräckliga.

Det fjärde steget avser nyinvesteringar i form av om- eller nybyggnader. I förstudien studeras alternativet att vägen byggs ut så att den uppnår normal motorvägsstandard med fyra körfält och med mittremsa med räcke (VGU).

Följande åtgärder bör beaktas vid en utbyggnad till motorväg:

- Av sträckans sammanlagt 14 broar har två vägbroar och en järnvägsbro tillräcklig bredd för en utbyggnad till motorväg. 3 broar kan kompletteras med nya broar vid sidan av de befintliga, 3 broar behöver rivras och ersätts med nya och resterande broar kan breddas genom påbyggnad av befintliga konstruktioner.
- Broarna är förberedda för en breddning av vägen på den norra sidan, varför den sidan blir det naturliga valet för en breddning. Vägverket har på 1960-talet köpt in en 20-30 meter bred markremsa på denna sida. En breddning på ca 8,5 meter är nödvändig för att uppnå normal standard för motorväg, därtill kommer ytor för slänt och eventuella sidoområdesåtgärder på norra sidan.
- Ramperna till de befintliga trafikplatserna längs sträckan, Sörsta fors, Morgondal och Västjädra, är anpassade till utbyggnad till motorväg. Alla övriga vägar som korsar E18 på sträckan är idag planskilda, och därmed behöver inga ytterligare vägar stängas av.



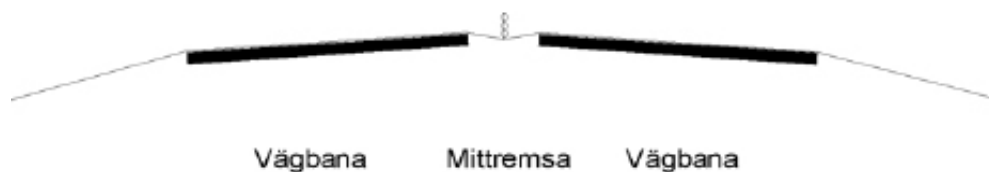
Vägrummet ökar vid en breddning av vägen. På de sträckor där vägen ligger nerskuren i landskapet blir den visuella påverkan liten.

- Behov av driftvärdplatser längs sträckan bör ses över i nästkommande skede.
- Den befintliga rastplatsen vid Svedevi föreslås vara kvar och anpassas till den nya breddningen till motorväg.
- Samtliga 11 trummor under E18 måste förlängas.
- En ny bro behöver byggas parallellt med dagens bro över Kolbäcksån. I samband med detta bör strandremsorna åtgärdas för att möjliggöra en passage under bron för landlevande smådjur.

- Speciella åtgärder för att rena vägdagvattnet bör vidtagas i samband med en utbyggnad av vägen. Åtgärderna kan till exempel bestå av anpassade diken, dammar, våtmarker och/eller översilningsytor.
- Skyddet för vattentäkten vid Näs bör ses över, och vid behov förbättras och kompletteras. De skyddsåtgärder som föreslagits i tidigare utredningar innebär täta diken, tät mittskiljeremsa på en sträcka av cirka 60 meter i anslutning till åsgenombrottet samt en cirka 130 meter lång betongbarriär och kantsten på södra sidan vägen intill Kolbäcksån.

6.2 Effekter och konsekvenser

I detta avsnitt beskrivs effekter och konsekvenser av föreslagna åtgärder på ett översiktligt sätt utifrån de trafikpolitiska delmålen. Åtgärderna jämförs med dagens trafiksituation.



Motorväg standard (VGU).

6.2.1 Tillgänglighet

En ombyggnad av vägen påverkar inte tillgängligheten nämnvärt.

6.2.2 Transportkvalitet

Transportkvalitet innebär att transportererna kan ske med hög regularitet, tillförlitlighet och säkerhet. Transportkvaliteten förbättras om vägen byggs om till motorväg genom att framkomligheten förbättras.

6.2.3 Positiv regional utveckling

Restiderna blir kortare vilket gör att förutsättningarna för regional utveckling förbättras då person- och varutransporter mellan och genom orter underlättas.

6.2.4 Trafiksäkerhet

En ombyggnad av vägen medför inte påtagliga trafiksäkerhetsförbättringar, däremot kan en omfördelning ske av typen av olyckor. Risken för upphinnande- och trängselolyckor minskar genom att trafikrytmen blir jämnare när antalet körfält är konstant och inte växlas mellan två och ett.

6.2.5 Miljö

Landskapskaraktär

En vägbreddning innebär ett utökat vägrum och att landskapet visuellt delas upp ytterligare i jämförelse med dagens situation. Landskapet är storskaligt och "tål" därför en motorväg relativt bra. Det är redan uppbrutet av den nuvarande vägen och en breddning kommer inte att innebära någon större skillnad.

Naturmiljö

En ombyggnad till motorväg innebär ett intrång i Strömsholmsåsen som är ett utpekat intresse för naturmiljön. Intrånget är litet och borde inte innebära några betydande negativa konsekvenser.

Om en passage för smådjur anläggs under bron över Kolbäcksån innebär den positiva konsekvenser för landlevande smådjur som på så sätt för ökad rör-

lighet i området. Om dessutom viltpassager (torrtrummor med minimum diameter av 0,5 m) anläggs på lämpliga platser ökar den positiva konsekvensen.

Kulturmiljö

En breddning av vägen kan göra intrång i fornlämningsmiljöer. Noggranna undersökningar kommer att krävas i de senare skedena av vägprocessen. De fornlämningar som behöver tas bort slutundersöks och dokumenteras. Det betyder att kunskapen om området ökar samtidigt som värdet försvinner permanent.

Intrång i kulturmiljöer innebär att värdet påverkas genom ytterligare uppdelning av landskapet. Vägens samband med omgivande landskap och kulturmiljöer blir ännu mer brutna och vägen blir ett helt fristående element.

Naturresurser

Det är framför allt jordbruksmark som försvinner vid en utbyggnad av vägen. Intrånget är litet och i området finns gott om jordbruksmark, den negativa konsekvensen uppskattas därför bli liten.

Om skyddet mot grundvattentäkten vid Näs förbättras innebär det positiva konsekvenser för miljön.

Rekreation och friluftsliv

De utpekade åtgärderna innebär ingen betydande skillnad för rekreation och friluftsliv i jämförelse med dagsläget. Framkomligheten ökar och det blir därför lättare att nå målpunkter utmed vägen, men skillnaden är inte stor.

Boendemiljö

I nästa skede av vägprocessen bör det göras en bullerutredning som omfattar samtliga fastigheter intill vägen. De fastigheter som ännu inte åtgärdats för buller kan då komma att omfattas av bullerdämpande åtgärder, vilket är en positiv konsekvens för dessa fastigheter.

Byggnadstekniska förutsättningar

Om en ny bro ska byggas över Kolbäckån bör geotekniska undersökningar göras med hänsyn till erosion. Kring ån kan förstärkningsåtgärder bli aktuella. Där vägen passerar Strömsholmån bör behovet av grundvattenskydd utredas.

Hydrogeologiska förhållanden

Om åtgärder för att omhänderta vägdagvattnet iakttas när vägen byggs om innebär det positiva konsekvenser för miljön.

6.2.6 Jämställt transportsystem

Nuvarande transportsystem är till övervägande del uppbyggt för biltrafik, vilket gynnar personer som har tillgång till bil. De föreslagna åtgärderna ger bättre förutsättningar för biltrafikanterna som till största delen utgörs av män.

6.3 Kostnader

Den uppskattade kostnaden för projektet är cirka 500 miljoner kronor. Se bilaga 1 för en mer detaljerad kostnadsberäkning. Enligt EVA-beräkning (samhällsekonomisk analys beräknad på motorväg med vägbredd på 21,5 m) är nettonuvärdekvoten 0,0, dvs nyttan med projektet är lika stor som investeringen.

7. Samråd

Samråd har under arbetets gång hållits med polisen, länsstyrelsen i Västerås län samt kommunerna i Köping, Hallstahammar och Västerås. Samrådet hölls gemensamt för de två förstudierna; Köping - Västjädra och Västerås - Sagån. Se protokollet i bilaga 2.

8. Riskhantering

8.1 Skydds- och riskobjekt

Vägen passerar genom Strömsholmsåsen som fungerar som vattentäkt för Hallstahammar. I samband med en utbyggnad av vägen bör skyddet mot vattentäkten utredas.

Ètt antal fornlämningar finns intill vägen. En särskild utredning krävs för att bestämma omfattning och värde av dessa, samt eventuellt i dag okända fornlämningar, och om de berörs av en vägutbyggnad.

Transporter med farligt gods körs på vägen. Dessa innebär alltid en ökad risk för utsläpp till omgivningen.

8.2 Konfliktpunkter

Vägens passage genom Strömsholmsåsen som är vattentäkt är en konfliktpunkt som särskilt bör uppmärksammas i det fortsatta arbetet.

9. Måluppfyllelse och prioritering av åtgärder

Föreslagna åtgärder bedöms uppfylla målen för vägprojektet och förstudien. Den regionala utvecklingen främjas genom en hög framkomlighet och säkra transporter för näringslivet. Projektet medverkar till nollvisionen genom en god trafiksäkerhet för samtliga trafikanter.

Åtgärdsförslagen visar att det är möjligt att bygga ut vägen till motorväg.

Vilka åtgärdsförslag som kommer att vidtas för att förbättra miljön har inte studerats närmare i denna förstudie. I kommande skeden utreds och beskrivs dessa mer detaljerat.

10 Fortsatt arbete

10.1 Nästa steg i planeringsprocessen

När förstudien varit ute på remiss fattar länsstyrelsen beslut om de planerade åtgärderna kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt miljöbalkens mening. Vid betydande miljöpåverkan ska ett så kallat samråd med vidgad krets hållas med länsstyrelse och kommuner samt berörda myndigheter, organisationer och allmänhet. Betydande miljöpåverkan ställer också högre krav på den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som ska upprättas i senare skeden.

Efter remissen sammanfattar Vägverket de yttranden som inkommer och tar ställning till hur synpunkterna ska beaktas. Förstudien korrigeras vid behov och Vägverket avgör om vägprocessen ska fortsätta.

Eftersom det inte har identifierats några alternativ i förstudien kan processen fortsätta med en arbetsplan.

10.2 Frågor som kräver särskild uppmärksamhet

I arbetsplanen ingår en MKB där det blir särskilt viktigt att beakta frågor angående omhändertagande av vägdogvatten, skydd för vattentäkten i Näs samt hur vägens barriärverkan för smådjur kan minskas. Bullervärden bör utredas för att identifiera de bostadshus som har bullervärden över riktvärdet 55 dBA.

10.3 Prövning enligt annan lagstiftning

Regeringen prövar större vägprojekt, sk tillåtlighetsprövning. Eventuellt måste en sådan prövning ske om vägen ska byggas om.

Vid byggande av bro över Kolbäckån krävs en prövning av vattenverksamhet via miljödomstolen. Ingrepp i fornlämning kräver tillstånd enligt kulturminneslagen.

Källor

Databaser

GIS-data från länsstyrelserna <http://gis.lst.se/lstgis>. Databas med GIS-skikt över riksintressen, naturvårdsinventeringar, ängs- och hagmarker, vattentäkter osv.

GIS-data från Vägverket, olyckor, vägkorridor

Trafikmängder från Vägverket

Skogens källa www.svo.se. Databas med GIS-skikt över naturvärden, nyckelbiotoper, sumpskogar och områdesskydd.

FMIS Fornminnesinformation <http://www.fmis.raa.se/fmmis/>. Riksantikvarieämbetets databas med GIS-skikt över kända formlämningar.

Följande kommuner och bolag har tillfrågats om ledningar:

Hallstahammars kommun

Köpings kommun,

Mälar energi AB, El nätet i Västerås, Hallstahammar, Köping

Mälar energi AB, Fjärrvärme & Stadsnät, Hallstahammar

Mälar energi AB, Västerås, VA

Mälar energi AB, Fjärrvärme, Hallstahammar

Eltelnetworks, Kabelanvisningen, Telia tele+opto, Telenor

Rapporter

Handbok Förstudie, Vägverket, Publikation 2002:46.

Översiktsplan för Västerås stad, ÖP 52, 1998.

Översiktsplan för Hallstahammars kommun, 1991.

Översiktsplan för Köpings kommun, 1990.

Program för översiktsplan 2007, Köpings kommun.

Vägdagvatten - Råd och rekommendation för val av miljöåtgärder, Vägverket publ 2004:195.

Vägverkets inriktningsdokument för natur, kulturmiljö och friluftsliv i väghållning, publ 2006:164.

Övrigt

Vägverket Region Mälardalen: kartor mm 2007.

Länstransportplan 2004-2015 för Västmanlands län, Fastställd av länsstyrelsens styrelse 2004-04-26, Länsstyrelsen Västmanlands län

Förstudie GC-väg Sörstafors-Näs, VMN 11601, Förslagshandling maj 2007

VGU - Vägars och gators utformning, Vägverket & Svenska kommunförbundet, publikation 2004:80

Bilaga 1 Kostnadsberäkningar

Underlag är förstudien (2000) anläggningskostnader.
Längd aktuell sträcka: 22 500 m
Byggindex (enligt fastställd årlig uppräknings) 2000 - 2007 cirka 1,5
Föreslagen åtgärd: Breddning till 21,5 m väg, dvs 8,5 m breddning i jämförelse med bef vägbredd.

Kostnad: 342 100 000 SEK (enligt förstudie 2000)

Summa index 1,5: 513 150 000 SEK

Anläggningskostnaders fördelning på delposter, (exempel hämtat från Effektsamband 2000, kap. 2.2, breddning av väg).

Pro.j och adm.	3%	15 394 000 SEK
Arkeologi	9%	46 184 000 SEK
Marklösen	2%	10 263 000 SEK*
Väggroppen	58%	297 627 000 SEK
Konstbyggn.	22%	112 893 000 SEK
Övrigt	6%	30 789 000 SEK
Summa		513 150 000 SEK

Avdrag gjorda arbeten: 18 000 000 SEK

Summa total: 495 150 000 SEK

Summa avrundat: 500 Mkr

* I det här projektet är marken redan inlöst av Vägverket. Kostnaden för marklösen är därför sannolikt mindre än i exemplet.

Bilaga 2 Protokoll från samråd

Uppdrag:	Förstudier E 18. Köping – Västjädra, Västerås - Sagån
Mötets syfte:	Samrådsmöte
Datum och plats:	Länsstyrelsen i Västerås 14/9
Närvarande:	
Frida Scherdén,	Vägverket Region Eskilstuna
Bengt Wählin,	Vägverket Region Eskilstuna
Henrik Winberg,	Vägverket Region Eskilstuna
Lillemor Schützler,	länsstyrelsen
Inga-Lill Nyberg,	länsstyrelsen
Lotta Arketeg,	länsstyrelsen
Catrin Englund,	länsstyrelsen
Tobias Malmgren,	länsstyrelsen
Mohammed Rashid,	Köpings kommun
Tommy Karlqvist,	Köpings kommun
Riitta Haukilahti,	Köpings kommun
Magnus Muhr,	Hallstahammars kommun
Lennart Jonforsen,	Hallstahammars kommun
Anders Östlund,	Hallstahammars kommun
Gunnar Barkman,	Västerås kommun
Jörgen Bergfast,	polisen
Johanna Appelberg,	Ramböll Sverige AB
Elisabeth Lloyd,	Ramböll Sverige AB

Protokollförelse: Elisabeth Lloyd

1. Inledning med presentation

Frida Scherdén hälsade alla välkomna och de närvarande presenterade sig.

2. Bakgrund till projektet

Frida berättade kort om bakgrunden till projektet.

3. Förutsättningar

Johanna Appelberg och Elisabeth Lloyd redogjorde för de förutsättningar de hittills samlat in i arbetet med förstudierna.

4. Underlag till förstudierna

Följande synpunkter och kompletteringar hade mötesdeltagarna materialet som redovisades under förutsättningar:

- I förstudiernas källförteckning bör årtalen anges.
- Vägdragvattnet bör tas om hand när vägen byggs ut.
- Polisen önskar en kontrollplats på sträckan i närheten av Västerås. Enligt Bengt Wåhlin finns en speciell plan för rastplatser och kontrollplatser hos Vägverket. Planen kommer att beaktas i arbetet med förstudien.

Hallstahammar

- För vattentakten vid Hallstahammar finns inga planer på förändrade förutsättningar.
- Det finns utbyggnadsplaner för Eriksbergs industriområde, vilket kan öka antalet tung trafik.
- Eriksbergs trafikplats var från början tänkt som ett provisorium och fungerar i dag dåligt.
- En ny gc- sträckning som passerar väg E18 har utretts av Vägverket vid Sörstafors. Ännu är inget beslut taget. Materialet tas med i förstudien.

- Bron över Kolbäckån är för låg enligt Kanalbolaget som önskar en högre segelbar höjd under bron.
- För Hallstahammars kommun fungerar Svedvi rastplats som informationsplats.

Köping

- Köpings kommun önskar en ny trafikplats norr om staden. Omledningstrafiken är ett problem, det finns en utredning gjord om problemen med farligt godstrafiken.
- Köpings kommun vill utveckla industriverksamhet väster om Odensvägen och även utsträcka området så att det omfattar en yta norr om E18. Anslutningen mot E18 bör ses över i samband med utbyggnaden.

Västerås

- Området vid Anundshög bör beskrivas utförligt. Länsstyrelsen planerar ett kulturresevat för området vilket kan tillföra mer trafik från E18. Infartsmöjligheterna bör därmed ses över. Mer information om Anundshög skickas till Elisabeth.
- År 2010 öppnas den nya motorvägen mellan Enköping och Sagån vilket kan, tillsammans med satsningar på ”den räta linjen” och i Arlanda, ge en ökning av den tunga trafiken på väg E18.
- En förbifart norr om Västerås som tidigare funnits med i översiktplanen är inte längre aktuell.
- Västerås flygplats har för tillfället inga utbyggnadsplaner.
- Västerås kommun planerar att bygga ut Irsta och Gäddeholm bostad sområde som ligger söder om väg E18. Detta kan ge behov av en ny

trafikplats öster om Västerås. Utbyggnaden kan också ge ökad trafik på väg E18.

- I Hackstaområdet har mark sålts till ICA för lager, vilket enligt beräkningar kan ge en trafikökning med ca 500-600 f/d, merparten av trafiken kommer österifrån.
- Utbyggnaden av kraftvärmeverket planeras till år 2012. Flis kommer att transporteras med lastbil, man räknar med 1 tung lastbil per 4 min. Hälften av lastbilstrafiken beräknas ta riksväg 56 och hälften E18.
- Informationsplatsen öster om Västerås är dålig och bör utvecklas eller ersättas av ny.

Gunnar Barkman undersöker övriga utbyggnadsplaner i Västerås som kan komma att påverka projektet och återkommer om detta till Elisabeth.

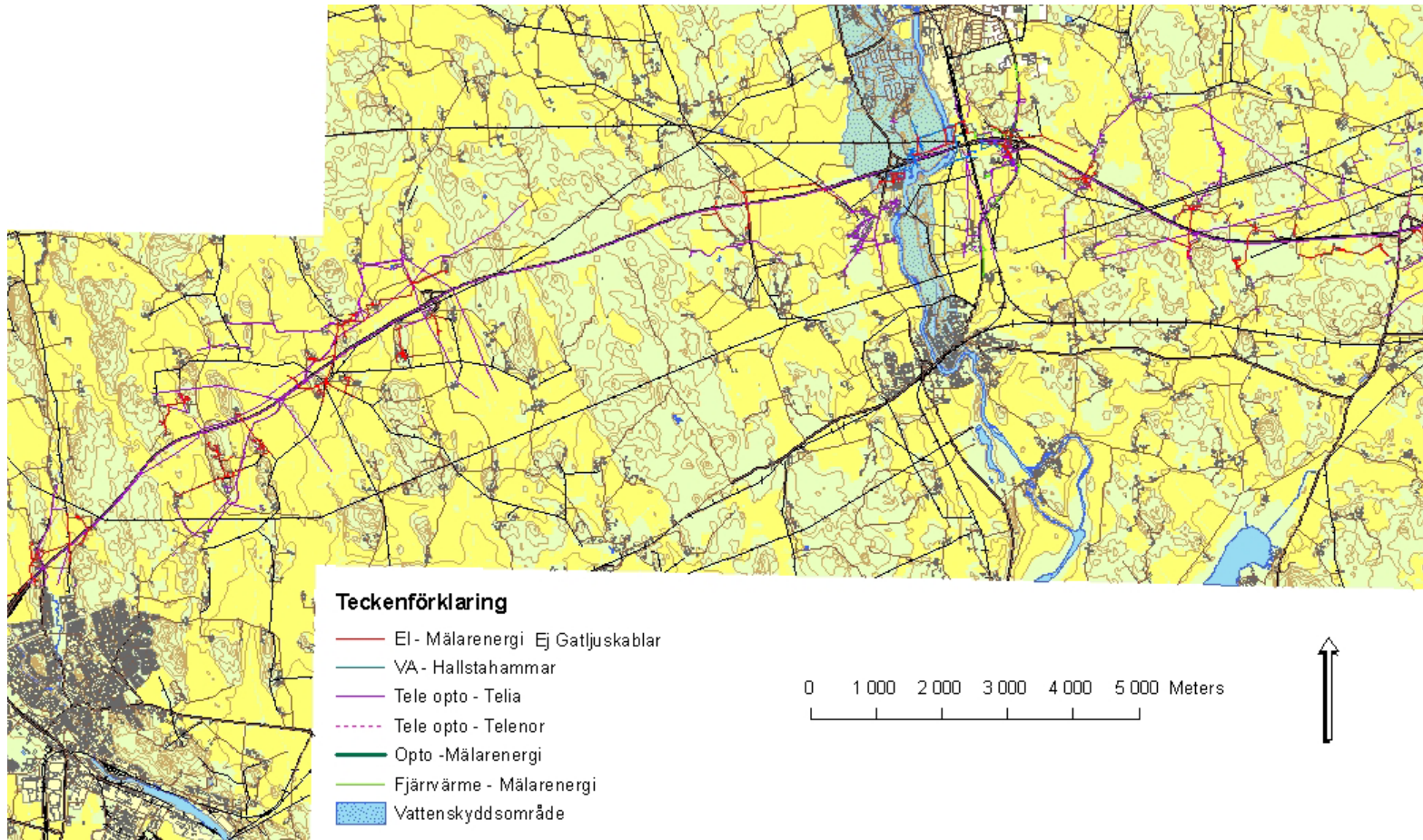
5. Fortsatt arbete

Förstudien färdigställs under hösten och kommer därefter att skickas ut på remiss till berörda kommuner och övriga instanser.

6. Övriga frågor

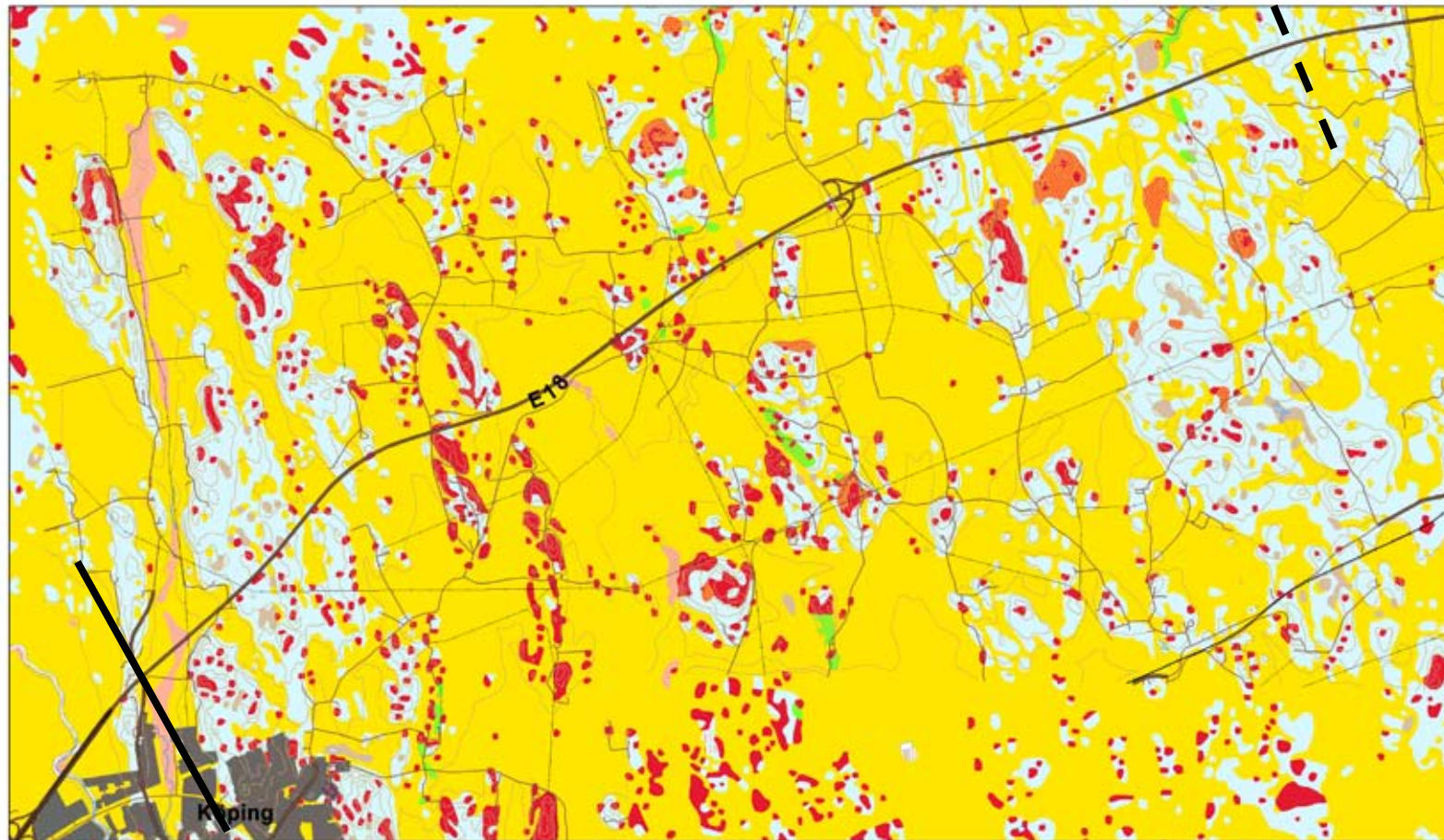
Inga övriga frågor.

Bilaga 3 Ledningskarta

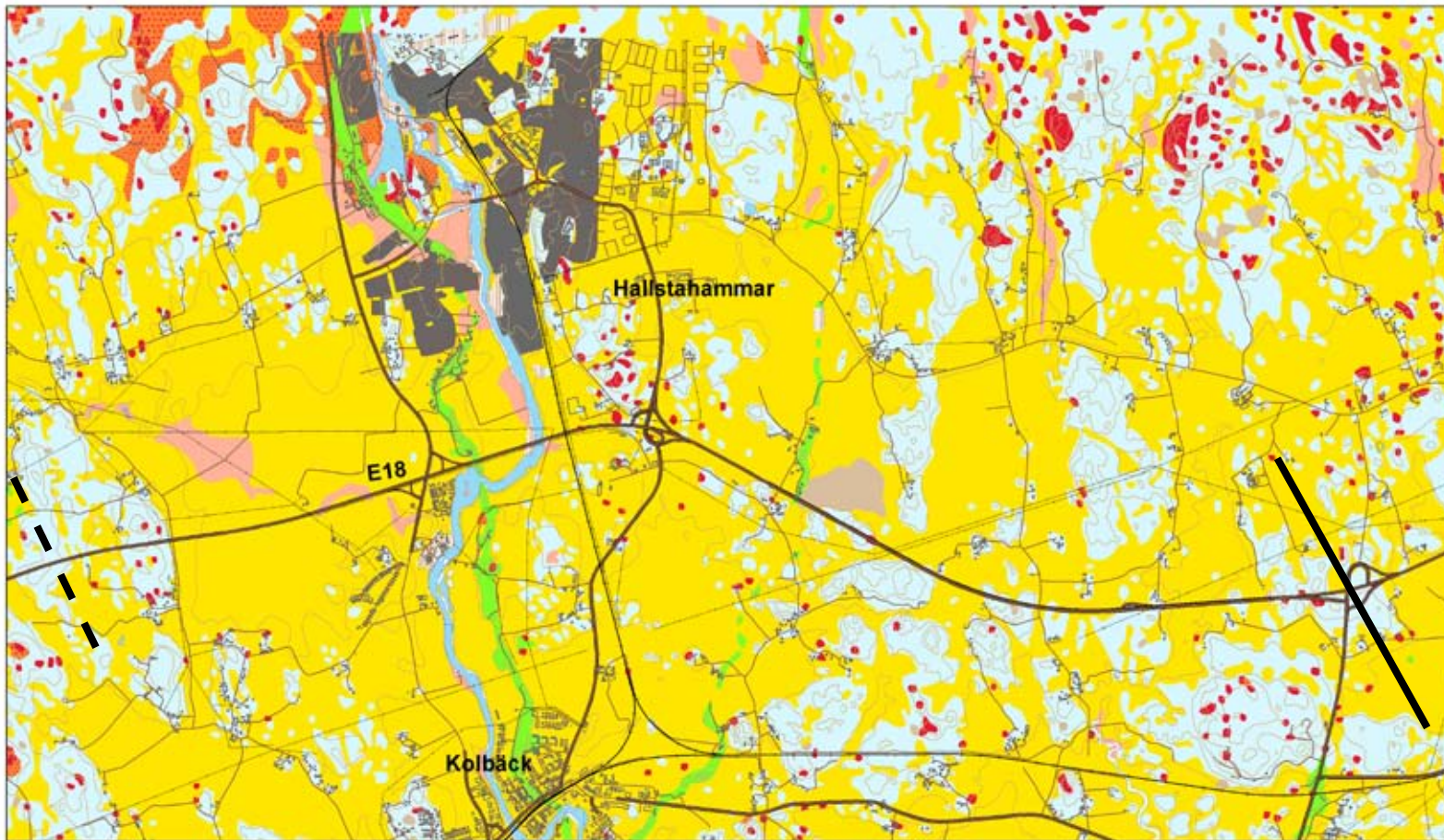


Ledningarnas översiktliga läge och vattenskyddsområdet vid Näs.

Bilaga 4 Jordartskarta



Jordartskartor över utredningsområdet, den aktuella vägsträckan är markerad.



Jordarter

Berg, eller tunt jordtäckte	Grus (postglacial eller oklassad)	Organisk jordart
Morän, moig till grusig	Sand (postglacial eller oklassad)	Isälvsmaterial
Moränlera	Finsand (postglacial eller oklassad)	Fyllning
Sten-block (postglacial eller oklassad)	Lera (postglacial eller glacial)	Vatten
	Silt/Lerig silt (postglacial eller glacial)	Okänd eller oklassad jordart





Vägverket

Region Mälardalen

Box 1140, 631 80 Eskilstuna

Tfn: 0771 - 119 119, Fax: 016 - 15 70 05

epost: vagverket.sek@vv.se, hemsida: www.vv.se