

SAMRÅDSHANDLING

E-län väg 35, etappen Rösten- Sandtorpet

Linköpings kommun, Åtvidabergs kommun, Östergötlands län

Vägplanbeskrivning, 2019-04-11



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Box 1140, 631 80 Eskilstuna

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Vägplanbeskrivning

Författare: Ida Rundbladh

Dokumentdatum: 2019-04-11

Ärendenummer: TRV 2017/51158

Uppdragsnummer: 156795

Version: 1.0

Kontaktperson: Gabriella Strand, projektledare Trafikverket

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	6
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET, DESS BAKGRUND, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL	6
2.1. Bakgrund	6
2.2. Ändamål och projektmål	8
2.2.1. Ändamål	8
2.2.2. Nationella mål	8
2.2.3. Regionala mål	8
2.2.4. Projektmål	9
2.3. Fyrstegsprincipen	10
2.4. Planlägningsprocessen	11
2.5. Tidigare utredningar och beslut	12
3. FÖRUTSÄTTNINGAR	13
3.1. Vägen funktion och standard	13
3.2. Trafik och användargrupper	13
3.2.1. Restid, komfort och framkomlighet	13
3.2.2. Trafiksäkerhet	14
3.2.3. Kollektivtrafik	14
3.2.4. Gående och cyklister	15
3.3. Lokalsamhälle och regional utveckling	15
3.4. Landskapet och staden	15
3.5. Miljö och hälsa	16
3.6. Byggnadstekniska förutsättningar	16
4. DEN PLANERADE VÄGENS ELLER LOKALISERING OCH UTFORMNING MED MOTIV	17
4.1. Val av lokalisering	17

4.2. Bortvalda alternativ	18
4.2.1. Alternativa vägsträckningar förbi Grebo	18
Alternativ 1	18
Alternativ 2a	19
Alternativ 3	20
4.2.2. Övriga förkastade förslag vid Grebo	21
Trafikplats	21
Väg 35, bankutförande	21
Planskild passage strax söder om anslutning mot väg 704	22
Väg 35, nysträckning med radie 700 meter	22
4.3. Val av utformning	22
4.3.1. Redinge – Sandtorpet	24
4.3.2. Vägutformning förbi Grebo	25
4.4. Övriga åtgärder	26
4.4.1. Breddningssida	26
4.4.2. Gång- och cykeltrafik och anslutningar	26
4.4.3. Avvattning	26
4.4.4. Hantering av befintlig väg	26
4.5. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	27
5. EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET	27
5.1. Vägens funktion och standard	27
5.2. Trafik och användargrupper	27
5.2.1. Restid, komfort och framkomlighet	27
5.2.2. Trafiksäkerhet	28
5.2.3. Kollektivtrafik	28
5.2.4. Gående och cyklister	28
5.3. Lokalsamhälle och regional utveckling	28
5.4. Landskapet och staden	28
5.5. Miljö och hälsa	29
5.6. Byggnadstekniska konsekvenser	29
5.7. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)	29
5.8. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	29
5.9. Påverkan under byggnadstiden	30
6. SAMLAD BEDÖMNING	31
6.1.1. Överensstämmelse med de transportpolitiska målen	31

6.2.	Överensstämmelse med regionala mål	31
6.3.	Överensstämmelse med projektmål	31
7.	ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKENS ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER, MILJÖKVALITETSNORMER OCH BESTÄMMELSER OM HUSHÅLLNING MED MARK OCH VATTENOMRÅDEN	33
8.	MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING	36
8.1.	Vägområde för allmän väg	36
8.2.	Område med inskränkt vägrätt	37
8.3.	Område med tillfällig nyttjanderätt	37
8.4.	Område för enskild väg	37
9.	FORTSATT ARBETE	37
9.1.	Skyddsåtgärder och försiktighetsåtgärder som kommer att utredas	38
9.2.	Tillstånd och dispenser	38
10.	GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING	39
10.1.	Formell hantering	39
10.2.	Genomförande	40
10.3.	Finansiering	40
11.	UNDERLAGSMATERIAL OCH KÄLLOR	41

1. Sammanfattning

Väg 35 mellan Rosten och Sandtorpet är en cirka 8,5 kilometer lång sträcka. Väg 35 ingår i funktionellt prioriterat vägnät för långväga persontrafik, pendlingstrafik, gods- och kollektivtrafik. Vägen utgör en del av stråket mellan Kalmar och Linköping varför ett stort behov finns av hög framkomlighet och god trafiksäkerhet. Vägen är idag krokig, smal, har många utfarter och är allmänt i behov av upprustning/ombyggnad.

Vägen föreslås byggas om till mötesfri väg med omkörningssträckor. Hastigheten föreslås, med vissa undantag, bli 100 km/h. Vägen kommer att breddas från dagens 6-8 meter till 10-16 meter. Förbi Grebo kommer vägen att gå i ny sträckning. Befintliga korsningar kommer att ses över och byggas om med ögla eller separat vänstersvängfält för ökad trafiksäkerhet. Faunastängsel föreslås längs stora delar av sträckan, med vissa öppningar där viltet kan passera.

Huvuddelen av projektet omfattar breddning av den befintliga vägen. Förbi Grebo har man dock i tidigare utredningar identifierat en korridor inom vilken ny väg ska byggas.

Föreslagna åtgärder ger ökad trafiksäkerhet och bättre framkomlighet i och med att risken för mötesolyckor minskar och att vägens sidoområden utformas så att ingen riskerar att dö eller skadas om man kör av vägen.

Åtgärderna innebär att ny mark kommer att tas i anspråk. Genom att anpassa var breddning sker samt vilken sida som breddas utifrån det omgivande landskapet, och dess värden för kulturmiljön, naturmiljön samt rekreation och friluftsliv kan negativ påverkan begränsas. Konsekvenserna av föreslagna åtgärder bedöms därför som små.

Projektets kostnad bedöms till strax under 200 miljoner kronor och finansieras genom den regionala planen med byggstart tidigast under åren 2021 till 2023.

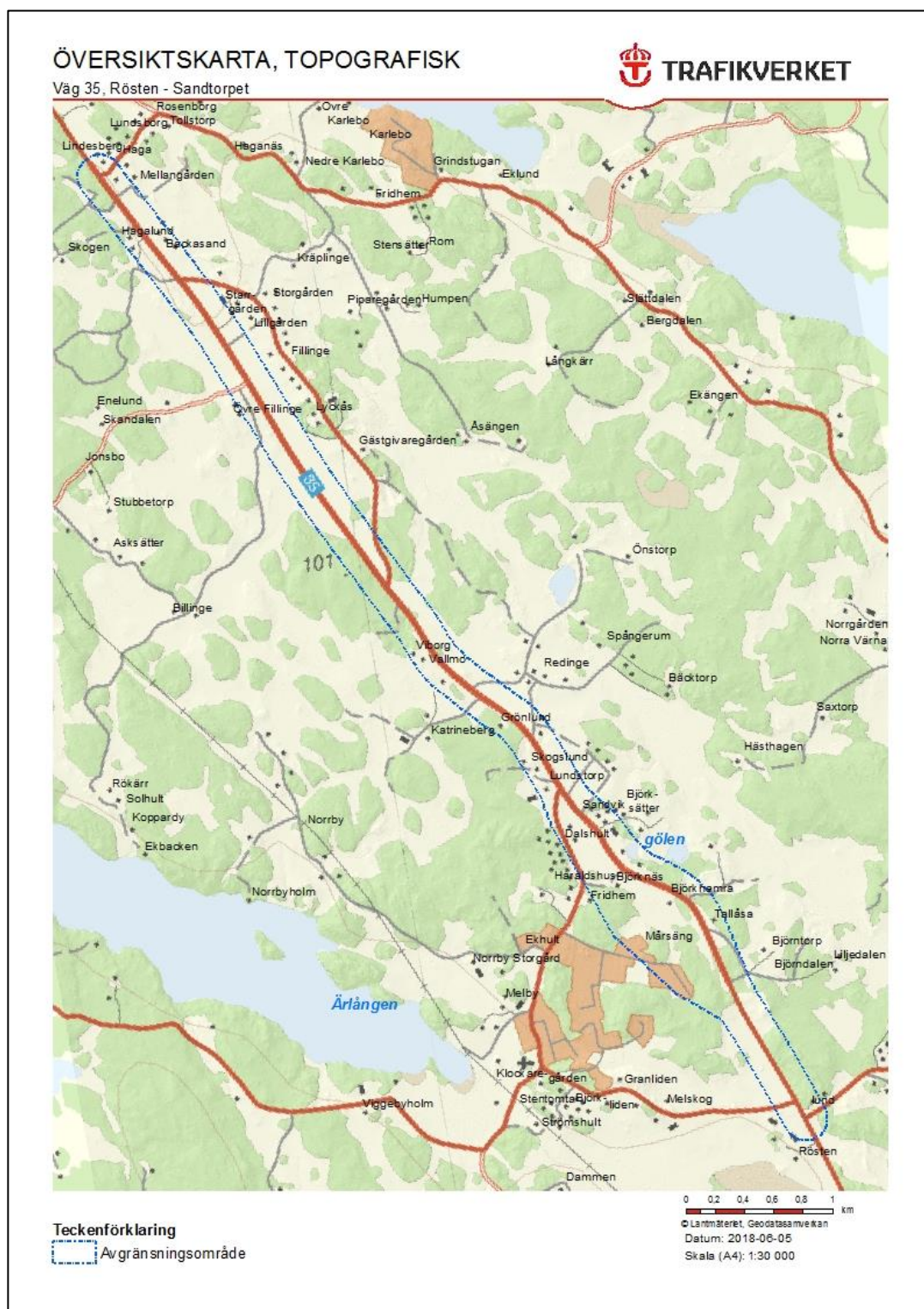
2. Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

2.1. Bakgrund

Väg 35 ingår i funktionellt prioriterat vägnät för långväga persontrafik, pendlingstrafik, gods- och kollektivtrafik. Vägen utgör en del av stråket mellan Kalmar och Linköping varför ett stort behov finns av hög framkomlighet och god trafiksäkerhet. Vägen är idag krokig, smal, har många utfarter och är allmänt i behov av upprustning/ombyggnad. Östgötatrafiken trafikerar sina expressbussar på sträckan och ser ett behov av en omstigningsplats i Grebo. Region Östergötland har väg 35 som nästa stora investeringsobjekt.

Målsättningen är att bygga om vägen mellan Åtvidaberg i söder och Hackefors i norr till mötesfri väg med referenshastighet 100 km/tim. Samtidigt ska åtgärder vidtas för att förbättra för kollektivtrafiken, bland annat en omstigningshållplats i Grebo för att förenkla omstigning till de expressbussar som trafikerar sträckan. Det ingår även åtgärder för gång- och cykeltrafik vid omstigningshållplatsen.

Etappen Rosten-Sandtorpet som denna åtgärd avser omfattar breddning längs ca 6,5 km befintlig väg och ca 1,5 km nysträckning förbi Grebo. Rosten ligger strax söder om Grebo samhälle och Sandtorpet ligger norr om Grebo. Se figur 2.1.1.



Figur 1.1.1. Översiktlig karta över aktuell vägsträcka.

2.2. Ändamål och projektmål

2.2.1. Ändamål

Den övergripande målsättningen och ändamålet med projektet är att åstadkomma ett trafiksystem med god tillgänglighet som stödjer effektiva, säkra och miljömässigt hållbara transporter och resor längs väg 35. Målstandard för vägen är 100 km/h.

2.2.2. Nationella mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods.

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

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

2.2.3. Regionala mål

Det regionala utvecklingsprogrammet >2030 för Östergötland, RUP 2030, är den gemensamma plattformen för det regionala utvecklingsarbetet i Östergötland. Det nuvarande programmet antogs i maj 2012. De regionala målen enligt RUP 2030 är följande:

1. Goda livsvillkor för regionens invånare (social hållbarhet)
2. Ett starkt näringsliv och hög sysselsättning (ekonomisk hållbarhet)
3. Hållbart nyttjande av naturens resurser (ekologisk hållbarhet)

I RUP 2030 formuleras också ett antal strategier för att klara målen och utmaningarna. Fyra av dessa strategier har direkt koppling mot transportsystemet och den rumsliga planeringen:

- Utveckla Östergötlands roll i ett storregionalt sammanhang.
- Stärk Östergötland som en flerkärnig stadsregion.
- Arbeta för utveckling av Östergötlands alla delar.
- Ställ om Östergötland till en resurssnål region.

Kommunikationsmöjligheterna är nyckelfrågan när det gäller hålla samman centrum, i form av Norrköping och Linköping, och de perifera delarna av regionen. Bra kommunikationer och utvecklad kollektivtrafik mellan centrum och periferi underlättar möjligheterna för kvinnor och män att bo och verka i Östergötlands alla delar.

I december 2016 tog Region Östergötland beslut om Regional strukturbild för Östergötland. Strukturbilden fokuserar på den rumsliga strukturen i Östergötland med närområde. Strukturbildens delar är bebyggelse, infrastruktur och trafikeringsvilka är faktorer för hur regionen hänger ihop. Region Östergötland menar att den rumsliga strukturen är betydelsefull för den regionala utvecklingen och syftet med rumslig planering, tillsammans med annan utvecklingsplanering, är att påverka samhällets strukturer i en mer långsiktigt hållbar inriktning. Lokalisering och struktur är tillsammans med hållbart resande en avgörande faktor för en långsiktigt hållbar utveckling. Därför är det viktigt att på sikt etablera en ökad grad av samplanering när det gäller bebyggelse, trafikerings (inte minst kollektivtrafik) och infrastruktur. Genom att i ökad grad bygga nytt i ”kollektivtrafknära lägen” skapas ett bättre underlag för kollektivtrafiken som därmed kan bli ett mer attraktivt alternativ för fler människor.

Region Östergötland, i egenskap av kollektivtrafikmyndighet, beslutade i november 2016 om det nya regionala trafikförsörjningsprogrammet. Det övergripande målet för kollektivtrafiken är att den ska vara det naturliga valet vid resor.

En bättre sits, EBS, som startades 2005 består idag av länsplaneupprättarna och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i länen Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Stockholm, Östergötland och Gotland. År 2012 beslutades om nya övergripande mål för Transportsystemet, vilka fortfarande gäller. Målet är att skapa ett transportsystem:

- Där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till ett attraktivt Stockholm, Gotland och Östra Mellansverige i samverkan.
- Där utvecklingen är långsiktigt hållbar – ekonomiskt, socialt och ekologiskt.
- Där samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla trafikslagen leder till effektivitet
- Där flerkärnighet och en förstorad arbetsmarknad främjar regional utveckling.

2.2.4. Projekt mål

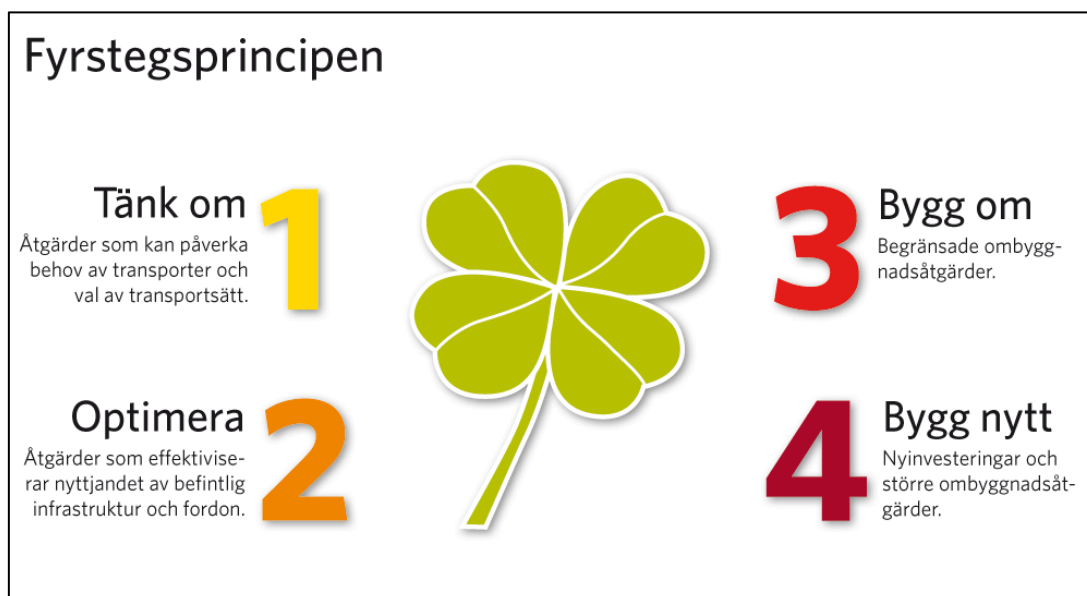
Ändamålet har brutits ned i projektspecifika mål:

- Framkomligheten för långväga trafik på väg 35 ska vara god.
- Vägområdets utformning ska anpassas så att barriäreffekterna för djur och människor minimeras. Trafiksäkra passager ska finnas för både djur och människor.
- Befintliga bostadshus och verksamheter vid vägen ska kunna vara åtkomliga direkt från väg 35 eller via anslutningsvägar. Korsningar med väg 35 ska utformas på ett trafiksäkert sätt.

- Väganläggningen ska utformas så att landskapet kan fortsätta brukas och tillgänglighet till jordbruksmarken ska möjliggöras. Ytterligare fragmentering av landskapet ska undvikas.
- Natur- och kulturvärden ska tas tillvara och lyftas fram så att de blir en del av resenärsupplevelsen.
- Alla förändringar i anläggningen ska utföras med målsättningen att minska energianvändningen och utsläpp av koldioxid i ett livscykelperspektiv.
- Ombyggnad, underhåll och felavhjälpning ska kunna utföras på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt sätt.

2.3. Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen innebär att i steg för steg analysera hur ett problem kan lösas och tidigt ta fram en rad olika åtgärdsalternativ inför fortsatt planering. De fyra stegen sammanfaller därmed delvis med Miljöbalkens hänsynsregler. Se figur 2.3.1.



Figur 2.3.1. Fyrstegsprincipen

1. Tänk om- Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. Möjliga åtgärder är till exempel att påverka attityder för ökat cyklande eller uppmuntra till ökat avstånd mellan motorfordon. Det kan också vara att uppmuntra ökat nyttjande av befintlig kollektivtrafik samt att öka turtätheten för busstrafiken. Dessa åtgärder anses inte på egen hand kunna förbättra trafiksäkerheten men de kan förbättra miljö och framkomligheten på vägen. Om åtgärder enligt steg 1 kombineras med åtgärder under steg 3 genom placering av hållplatser och trygga gångvägar till hållplatser kan valet av alternativa färdmedel öka.

2. Optimera- Det andra steget innebär att åtgärder genomförs som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. Möjliga åtgärder är till exempel hastighetsnedsättning och omkörningsförbud eller uppsättning av fler trafiksäkerhetskameror. Dessa åtgärder ses inte som ett rimligt alternativ ur

tillgänglighetssynpunkt eftersom sträckan ingår i ett regionalt stråk och åtgärderna kan minska den regionala utvecklingen. Åtgärderna anses inte heller som ett rimligt alternativ med hänsyn till trafiksäkerheten eftersom det är svårt med efterlevnad. På kort sikt kan det förbättra säkerheten, men öka irritationen hos de som nyttjar vägen, främst de som använder den dagligen.

3. Bygg om- Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer. Möjliga åtgärder är breddning av befintlig väg med uppsättning av mitträcke och omkörningssträckor, förbättringar av utformningen av korsningar, åtgärder i sidoområdet, bättre placering av befintliga busshållplatser, anläggande av separat gång- och cykelväg samt eventuellt uppsättning av viltstängsel. Dessa lösningar anses kunna uppfylla projektets mål samt vara ekonomiskt rimliga i förhållande till nyttan på stora delar av sträckan.

4. Bygg nytt- Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/ eller större ombyggnadsåtgärder. Möjlig åtgärd är till exempel att bredda och bygga om vägen längs hela sträckan med en högre andel omkörningssträckor. På delsträckan förbi Grebo anses nyttan av den här typen av åtgärd väga upp investeringskostnaden.

2.4. Planläggningsprocessen

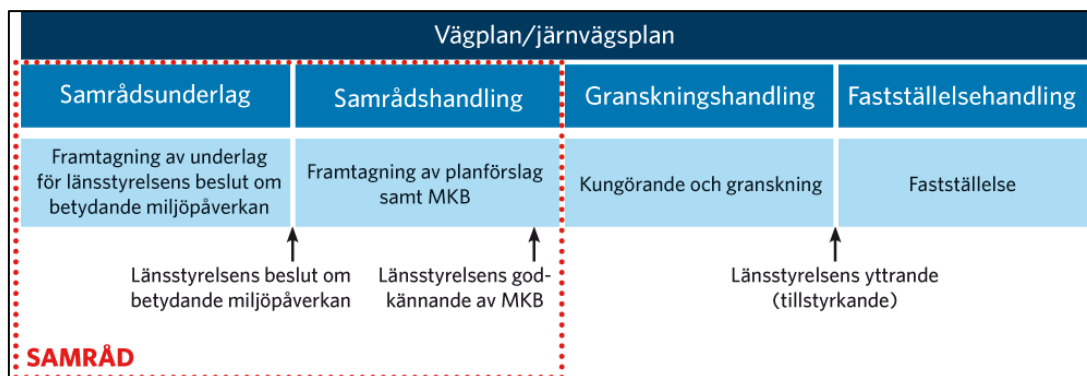
Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan.

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till vägplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket sätta spaden i jorden.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

Planläggningsprocessen illustreras i figur 2.4.1.



Figur 2.4.1. Planläggningsprocessen

2.5. Tidigare utredningar och beslut

- Väg 35, Åtvidaberg- Linköping, Teknisk utredning, upprättad 2011-01-31, rev 2011-03-28. Den tekniska utredningen togs fram i syfte att användas som arbetsmaterial och diskussionsunderlag internt hos Trafikverket. I den tekniska utredningen sammanställdes befintliga förhållanden avseende exempelvis vägstandard, bärighet med mera och ett översiktligt utformningsalternativ togs fram för att få en uppfattning om vilka kostnader det kan innebära att bygga om vägen till mötesseparerad.
- Väg 35, Åtvidaberg- Linköping, Teknisk PM Geoteknik/ Bärighet, upprättad 2011-01-31. Syftet med Teknisk PM Geoteknik/ Bärighet var att sammanställa uppgifter om geoteknik angående väg 35 inför kommande skeden.
- Arkeologisk utredning etapp 1 RV 35, Linköping- Åtvidaberg, Östergötlands museum Rapport 2011:45. Rapporten är en redovisning av den arkeologiska utredningen etapp 1 som Länsstyrelsen genomförde med anledning av ny- och ombyggnad av väg 35.
- Landskapligt ramverk för Grebo, Askling 2015, Calluna AB, Linköping. Ramverkets syfte är att bevara och förstärka det regionala sammanhängande eklandskapet på lång sikt och att visa på hur bebyggelse och andra funktioner kan integreras så att landskapet och boendemiljön utvecklas hand i hand. Landskapligt ramverk för Grebo är framtaget av Åtvidabergs kommun, Lokala Naturvårdssatsningen och Östergötlands Länsstyrelse.
- Regional landskapsanalys för Östergötland, Länsstyrelsen i Östergötland, Rapport nr: 2016:17. I den regionala landskapsanalysen uppmärksammas det östgötska landskapets innehåll och potential.
- Väg 35 Åtvidaberg- Linköping, delen Rösten- Sandtorpet förbi Grebo PM Geokalkyl, daterad 2017-10-09. Syftet med PM Geokalkyl var att göra en kalkyl med avseende på masshantering och geotekniska förstärkningsåtgärder för att jämföra alternativa linjeföringar förbi Grebo.
- Väg 35, Åtvidaberg- Linköping, delen Rösten- Sandtorpet (förbi Grebo), samrådsunderlag, daterad 2018-06-08. Syftet med samrådsunderlaget var att utgöra underlag för Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. 2018-10-02 fattade Länsstyrelsen beslut om att projektet kan antas betydande miljöpåverkan.

3. Förutsättningar

3.1. Vägen funktion och standard

Väg 35 ingår i funktionellt prioriterat vägnät för långväga persontrafik, pendlingstrafik, gods- och kollektivtrafik. Vägen utgör en del av stråket mellan Kalmar och Linköping. Vägen är krokig, smal, har många utfarter och är allmänt i behov av upprustning/ombyggnad. Väg 35 är en tvåfältsväg med bredd mellan 6 och 8 meter. Lokala variationer förekommer.

3.2. Trafik och användargrupper

3.2.1. Restid, komfort och framkomlighet

Trafikverket utför regelbundet trafikmätningar på det nationella vägnätet. Utifrån mätningarna har en prognos gjorts för år 2040, se tabell 3.2.1.a.

Tabell 3.2.1.a. Uppmätta och prognosticerade trafikflöden för de nationella vägarna

Vägavsnitt	Mätår	ÅDT (f/d) varav tung trafik inom parentes	Prognos år 2040 ÅDT (f/d) varav tung trafik inom parentes
Väg 35, vägplanens södra gräns-norra infarten till Grebo	2014	4500 (8 %)	6100 (10 %)
Väg 35 norra infarten till Grebo-vägplanens norra gräns	2014	5300 (7 %)	7200 (9 %)
Väg 748 mot Värna	2012	280 (5 %)	390 (6 %)
Väg 700 södra infarten mot Grebo	2012	610 (8 %)	850 (9 %)
Väg 704 norra infarten mot Grebo	2012	1090 (4 %)	1500 (5 %)
Väg 713 mot Landeryd	2007	70 (7 %)	100 (8 %)
Väg 740 mot Fillinge	2007	130 (4 %)	190 (5 %)
Väg 752 mot Björsäter	2012	310 (5 %)	430 (6 %)

Hastighetsbegränsningen är 70 km/h vid den södra infarten till Grebo. Norr om korsningen höjs hastighetsbegränsningen till 90 km/h. I höjd med de verksamheter som finns längs vägen i höjd med Grebo såsom fotbollsplaner, pizzeria med mera sänks hastighetsbegränsningen återigen till som lägst 50 km/h med övergång via 70 km/h både söder och norr om sträckan med 50 km/h. Hastighetsbegränsningen på 70 km/h sträcker sig norrut förbi den norra anslutningen till Grebo och den södra infarten mot Redinge. Därefter höjs hastighetsbegränsningen återigen till 90 km/h hela vägen norrut förbi vägplanens norra gräns. På anslutande vägar är hastighetsbegränsningen 70 km/h närmast väg 35.

Vägen trafikeras frekvent av långsamgående fordon då områdets karaktär till stora delar är jordbruksmark. Framförallt bedöms sträckan mellan Grebo och Sandtorpet utgöra transportväg för långsamgående fordon.

Trafikverket har ingen sammanställning av generella dispenser gällande aktuell sträcka. Enligt lagen tillåts generella dispenser för fordon med bredd 3,5 m. För fordon med maxbredd 4,5 m gäller att transportören själv måste köra vägen i förväg och intyga att

ekipaget får plats innan dispens ges. Vingelmån om 60 cm utöver ekipagets bredd måste finnas mellan mitt- och sidoräcken. Detta innebär att 5,10 m fri bredd måste uppnås mellan räcken för att medge dispenser av 4,5 m breda fordon. Generella viktdispenser kan sökas årligen för vikter upp till 67 ton.

Väg 35 är rekommenderad väg för farligt gods.

3.2.2. Trafiksäkerhet

Utdrag ur STRADA avseende polisrapporterade olyckor med personskador visar att det under åren 2013-2017 har skett 10 olyckor, varav 1 med måttlig skada och 9 med lindrig skada. Olyckan med måttlig skada var en singelolycka med moped. För de lindriga skadorna är det tydligt att singelolyckor med bil är dominerande med 5 av 9 st. Två av de lindriga skadorna är korsandeolyckor och en mötesolycka och de har skett i korsningspunkten vid den norra infarten till Grebo. Två singelolyckor har skett vid Björntorp i höjd med Grebo samhälle.

Viltolycksdata har analyserats för perioden 2010–2018. Totalt har det skett 243 olyckor mellan Sandtorpet och Rösten. Flest viltolyckor har skett med rådjur och dovhjort som stått för 76% av de registrerade viltolyckorna, se tabell 3.2.2.a. Viltolyckorna har succesivt ökat varje år. Alla registrerade viltslag har ökat förutom älg, vars trend inte är lika tydlig. Det viltslag som stått för den största ökning av olyckor är vildsvin.

Tabell 3.2.2.a. Antal registrerade viltolyckor indelat per viltslag mellan 2010–2018. De dominerande viltslagen med flest viltolyckor är rådjur och dovhjort med 95 respektive 90 registrerade olyckor.

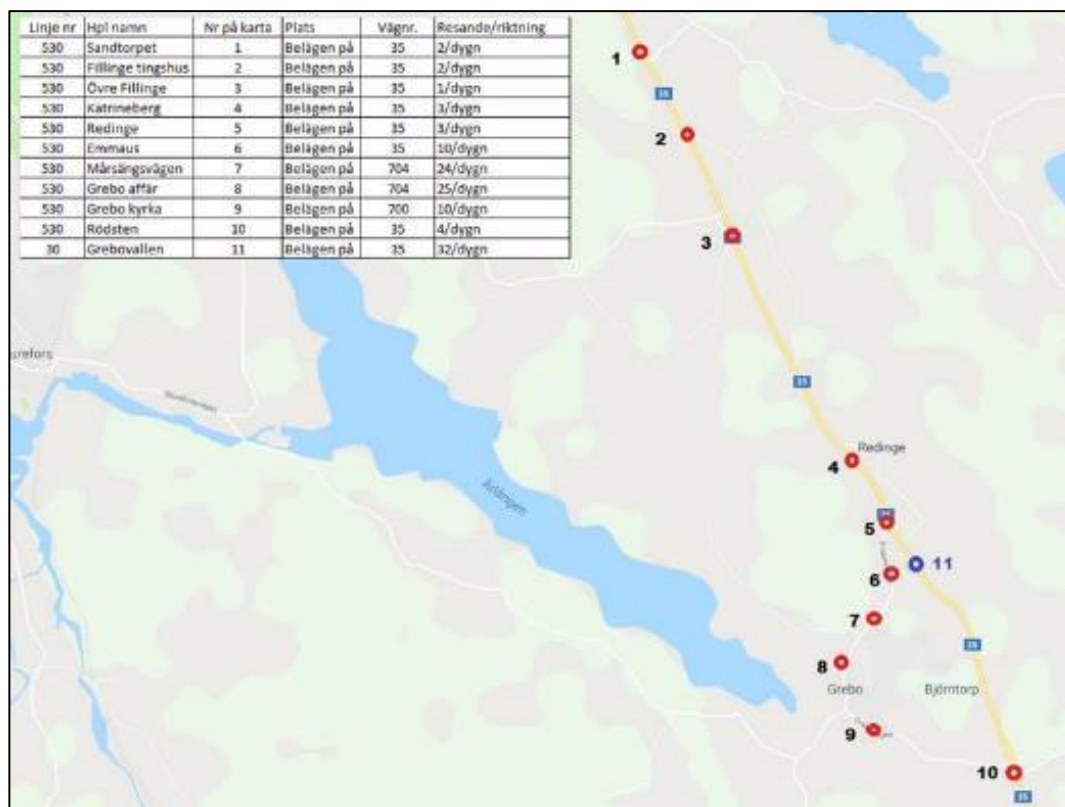
Viltslag	Antal
Rådjur	95
Dovhjort	90
Vildsvin	48
Älg	10

3.2.3. Kollektivtrafik

På sträckan finns 10 hållplatser där den lokala kollektivtrafiken angör, se figur 3.2.3.1.

Hållplatsen vid Grebovallen trafikeras även av expressbusstrafik mellan Linköping och Åtvidaberg och Östgötatrafiken som trafikerar sträckan ser ett behov av en omstigningsplats i höjd med Grebo. Den lokala bussen trafikerar sträckan med 36 dubbelturer per dag och expressbussen med 32 dubbelturer per dag. Linjerna har ett resande enligt tabellen i figur 3.2.1 på respektive hållplats.

Eventuell skolskjutstrafik som trafikerar sträckan har inte utretts då behovet av skolskjutsar förändras över tid men sannolikt förekommer skolskjutstrafik till och från det anslutande vägnätet samt i viss mån till och från de befintliga hållplatserna.



Figur 3.2.3.1. Hållplatser på aktuell del av väg 35.

3.2.4. Gående och cyklister

Gång- och cykeltrafik är tillåten på väg 35 utmed hela sträckan. Närmast Grebo finns gång- och cykelvägar direkt intill vägen. På övriga sträckor är gång- och cykeltrafik i behov av att använda väg 35 eller intilliggande parallella vägar för sina resor.

3.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

Längs aktuell etapp av väg 35 finns spridd bebyggelse intill vägen. Mindre samhällen ligger utströdda en längre bit från vägen, till exempel Björsäter, Fillinge och Landeryd. Grebo är ett större samhälle med skola och vissa verksamheter som ligger i de södra delarna av etappen. Här finns också ett etablerat föreningsliv med bland annat fotbollsplaner intill befintlig väg 35. Vid Grebo finns det även ett flertal verksamheter såsom pizzeria och bensinstation intill väg 35. I de norra delarna av etappen vid Sandtorpet finns också en verksamhet. I övrigt består stora delarna av marken intill vägen av brukad åkermark.

3.4. Landskapet och staden

Väg 35 sträcker sig i nord-sydlig riktning genom en övergångsbygd mellan ett slätt-landskap i norr och ett kuperat mosaiklandskap i söder. Terrängen är böljande och blir mer kuperad ju längre söderut man befinner sig. Området utgörs av ett omväxlande landskap med rikt inslag av ängs- och hagmarker och lövskogspartier blandat med barrskog. Det präglas starkt av sina ekmiljöer. Utblickarna från väg 35 är begränsade till öppna odlingsmarker och avgränsas av skog- och vegetationsridåer. Landskapet är småskaligt och rikt på landskapselement. Diken, träd- och buskridåer, åkerholmar, hagmarker, odlingsrösen, stenmurar och stängsel skapar mönster i landskapet.

På sträckan passerar väg 35 öster om Grebo tätort. På denna delsträcka finns tätortsnära inslag i form av fotbollsplaner, bensinstation, belysning och samlad villabebyggelse.

Se även Gestaltungsprogrammet och Miljökonsekvensbeskrivning.

3.5. Miljö och hälsa

Närmast väg 35 finns flera områden med naturvärden, till exempel Röstens ekhage och Björkhage väster om Starrgården. En stor del av sträckan ligger inom riksintresset Eklandskapet Linköping-Åtvidaberg, där Röstens ekhage är en av många värdekärnor.

Det finns objekt som omfattas av generellt biotopskydd enligt miljöbalkens 7 kap 11 § och som berörs av vägens ombyggnad i form av diken, alléer, stenmur och åkerholmar.

Områden som omfattas av strandskydd enligt miljöbalken kap 7 § 13 finns vid diken och dammar i vägens närhet.

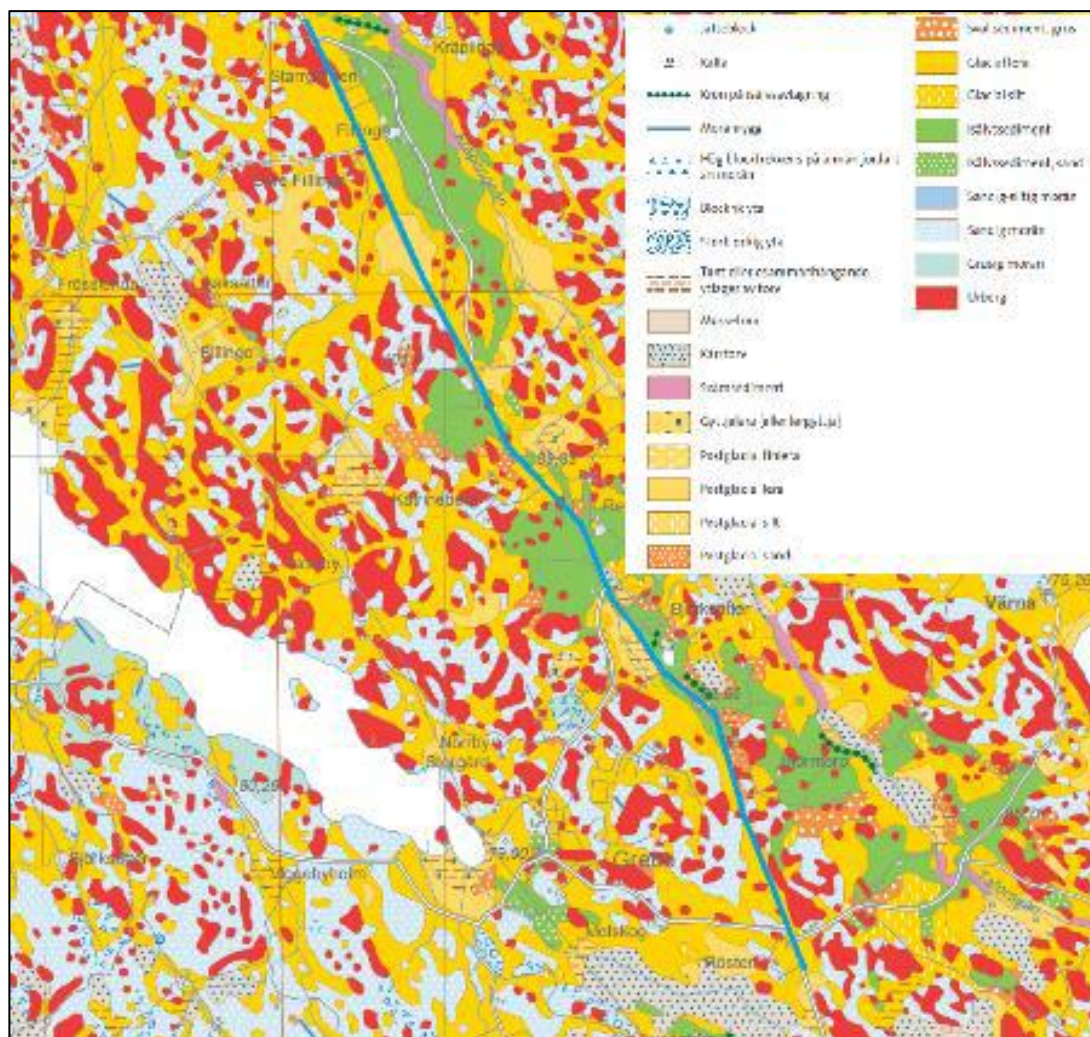
Vägen passerar genom eller i omedelbar närhet till flera regionala kulturmiljöintressen. Det finns också fornlämningar och kulturhistoriska lämningar som ligger inom områden som behövs för vägens ombyggnad.

Se även Miljökonsekvensbeskrivning.

3.6. Byggnadstekniska förutsättningar

En isälvsavlagring finns längs vägens riktning, se utdrag ur SGU:s jordartskarta i Figur 3.6.1. Befintlig väg ligger vid mitten av sträckan på isälvssedimenten och i övrigt och då vägen går i ny sträckning på glacial lera. Vägen skär genom flera mindre partier av morän och berg i dagen, ofta i utkanten med skärning på ena sidan av vägen och bank mot lermark på andra. Vägen går på låg bank genom ett område med postglacial lera söder om Övre Fillinge. Även omkring avfarten mot Grebo samhälle, där vägen får ny sträckning, finns lösare jordar av postglacial lera och silt samt ett mindre parti kärrtorv. I låglänta områden förväntas grundvattennivån ligga nära markytan.

Tidigare undersökningar vid fotbollsplanerna vid Grebo visar att jordlagerföljden här utgörs av torv, gytta och silt på lera med en skjuvhållfasthet som varierar från extremt låg till låg.



Bärighetsundersökningar och vägytemätningar har genomförts på den aktuella sträckan. Resultatet från undersökningarna kommer att ligga till grund för kommande projektering.

Utmed sträckan finns VA-ledningar, teleledningar, fiber och markförlagda elledningar.

4. Den planerade vägens eller lokalisering och utformning med motiv

4.1. Val av lokalisering

Den befintliga vägens geometriska standard uppfyller inte de krav som ställs på en väg som ska ha hastighetsbegränsningen 100 km/h. För att uppnå målstandarden måste vägen alltså byggas om i form av mötesseparering, breddning och förbättrade radier på kurvor i plan och profil. På avsnittet förbi Grebo är vägens befintliga standard synnerligen dålig och kombinationen med närliggande bostadshus och verksamheter gör att Trafikverket därför har valt att även studera alternativ för att dra vägen i ny sträckning. Tre alternativa vägsträckningar för delen förbi Grebo har valts bort, se även kapitel 4.2. Det alternativ som

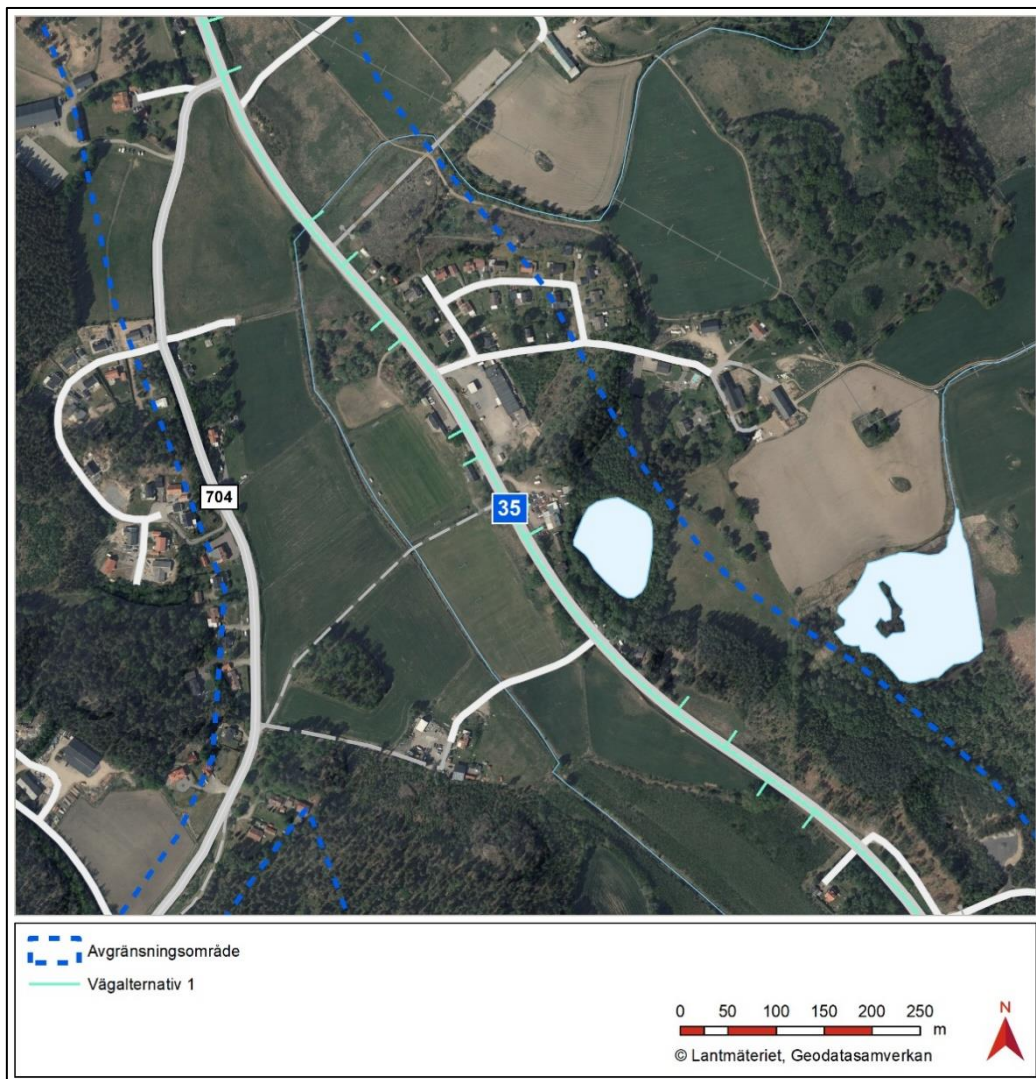
har valts för det fortsatta arbetet bedöms uppfylla projektmålen på bättre än bortvalda alternativ. Valt alternativ medger hastigheten 100 km/h, möjliggör omstigningshållplats och skapar goda förutsättningar för gående och cyklister att ta sig från Grebo till den nya omstigningshållplatsen.

4.2. Bortvalda alternativ

4.2.1. Alternativa vägsträckningar förbi Grebo

Alternativ 1

Alternativ 1 följer befintlig vägs längdmätning i hela sin sträckning, vilket motsvarar en total längd av 2 240 m, se figur 4.2.1.1.



Figur 4.2.1.1. Kartan visar väglinjen för alternativ 1.

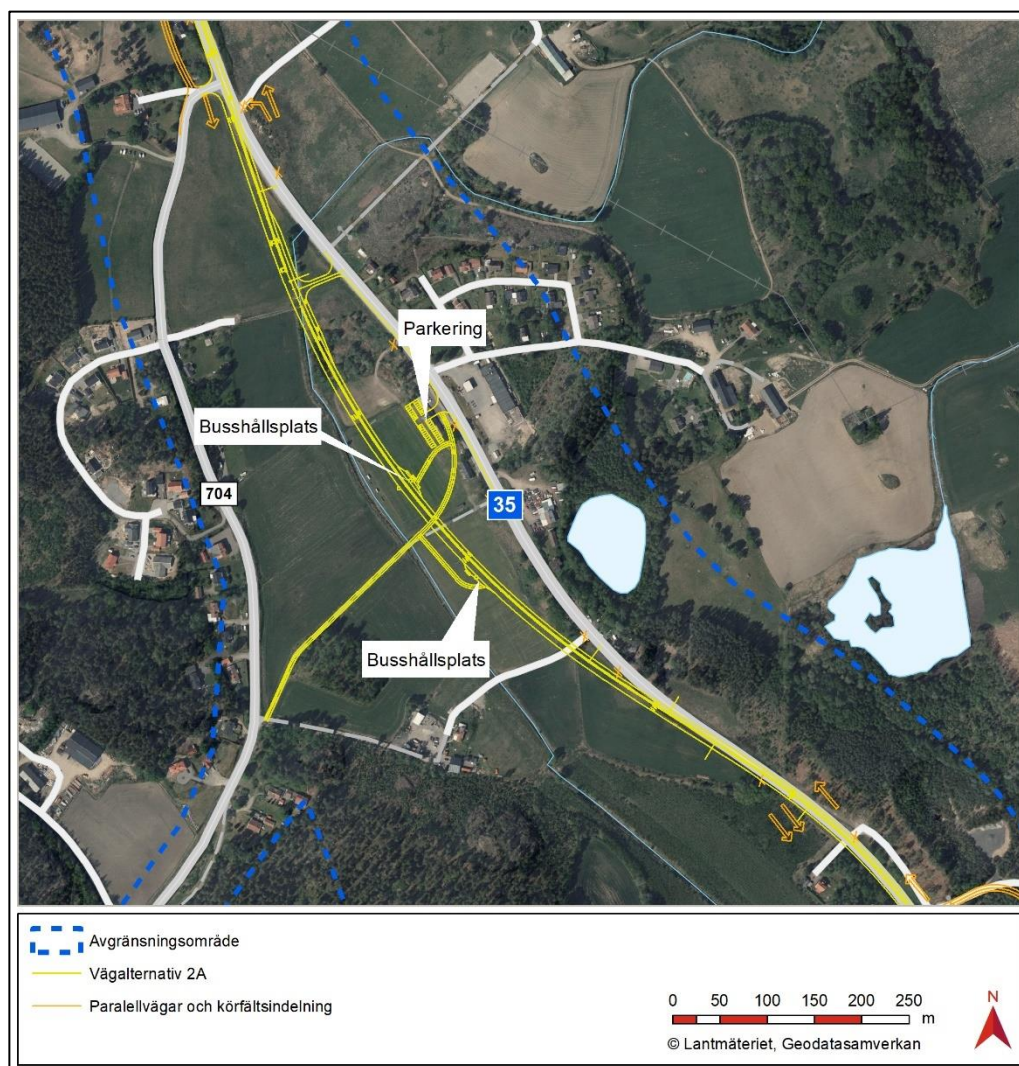
Skillnaden mellan alternativ 1 och befintlig väg är att vägen möttesepareras med ett mitträcke, samt förses söder och norr om Grebo med omkörningsfält. Vid de platser där omkörningsfält byggs, breddas vägen till 13,25 meter. Vid passage förbi Grebo upphör möttesepareringen och hastigheten sänks till 60 km/h. Vid Grebo planeras för en planskild gång- och cykelpassage för en säker anslutning till busshållplatserna för gång- och cykeltrafikanter. Gång- och cykelvägen ansluts via ramper till nya omstigningshållplatser på

båda sidor av väg 35. En ny parallellväg anläggs öster om väg 35 med vägbredden 7,5 m, se ritningsmaterial för placering. Parallellvägens syfte är primärt att ansluta till den pendlarparkering som anläggs i anslutning till omstigningshållplatsen. Pendlarparkering i anslutning till omstigningshållplatserna föreslås placeras öster om väg 35.

Alternativ 1 har valts bort då målstandarden 100 km/h inte uppfylls.

Alternativ 2a

Väg 35 viker av västerut från befintlig sträckning strax söder om Grebo, se figur 4.2.1.2.



Figur 4.2.1.2. Visar trafikplatslösningen vid Grebo, alternativ 2a

Profilmässigt hamnar nysträckningen på en lägre nivå än dagens väg vilket innebär att schaktarbeten krävs på en sträcka av ca 200 m. Efter detta viker vägen av från åsen och ut över åkermark vilket innebär att den nya sträckningen går över ett område där fyllning krävs på en sträcka av ca 200 m. Härfter placeras vägen ca 1 m över befintlig terräng, för att minimera påverkan på grundvattnet. I den norra delen av förbifarten vid Grebo lyfter vägen från terrängen för att återigen ansluta till befintlig väg. Detta innebär fyllning på en sträcka av ca 150 m. Ny anslutning till Grebos östra del vid pizzerian sker via en trevägskorsning. Vid alternativ 2a kan en hastighet om minst 80 km/h behållas förbi Grebo. Vägbredd för

huvudvägen är i huvudsak 13,25 m, men i anslutning till de två korsningspunkterna vid Grebo ökas vägbredden till 16,5 m för att inrymma accelerationsfält och svängfält. En ny planskild passage för gång- och cykeltrafik anordnas över väg 35 i höjd med fotbollsplanerna väster om befintlig väg. På grund av rådande grundförhållanden föreslås att passagen utgörs av en brokonstruktion. På östra sidan av väg 35 viker gång- och cykelvägen av från sin befintliga sträckning för att ansluta mot vad som idag utgör parkeringsytan vid fotbollsplanerna. Anledningen till att gång- och cykelvägen viker av från befintligt läge är att rampen på bronns östra sida behöver förlängas för att lutningen ska bli acceptabel, lutningen i detta alternativ är ca 4,4 %. Även på västra sidan om bron byggs gång- och cykelvägen om för att ta upp höjdskillnaden. Läget i plan kommer att behållas. På var sida om bron anläggs ramper för att ansluta gång- och cykelvägarna till de nya omstigningshållplatserna som anläggs på väg 35. Omstigningshållplatser för expressbusstrafik anläggs längsmed väg 35. En pendlarparkering med anslutning till omstigningshållplatserna anläggs vid dagens fotbollsplaners nordöstra del. Väg 35 möttesepareras med mitträcke. Befintlig väg rivs resterande sträcka mellan Sandvik och norrut till platsen där ny väg möter den befintliga vägen.

Alternativ 2a har valts bort då målstandarden 100 km/h inte uppfylls.

Alternativ 3

Alternativ 3 går i princip i en helt ny nysträckning, där total längd är 2 210 m, se figur 4.2.1.3.



Figur 4.2.1.3. Kartan visar väglinjen för alternativ 3.

Alternativet följer samma linje som alternativ 1 och 2 fram till sektion 31/440 (väster om Björntorp), där linjeföringen viker av västerut. Alternativet sträcker sig i en mer västlig riktning, närmre Grebo samhälle. En hastighet på 100 km/h gäller för detta alternativ. Vägen går till största del på bank, men mindre partier med skärning förekommer. Största bankhöjd är 2,0 m och största skärningsdjup är 2,5 m. I södra delen föreslås att befintlig väg rivs från sektion 31/440 (väster om Björntorp) till sektion 32/000 (vid Tallåsa), där det finns en anslutning mot enskild väg. Anslutning av befintlig väg till nysträckningen sker norr om Sandvik. Anslutning sker i form av en förskjuten trevägskorsning Typ C, där korsningens västra ben utgörs av anslutningen av väg 704. Resterande delar av befintlig väg som inte kommer att användas i framtiden ska rivas. Strax söder om fotbollsplanerna finns en korsande gång- och cykelväg, vilken kommer att förses med en planskild passage i form av en gång- och cykelport under väg 35 som placeras i sektion strax söder om fotbollsplanerna. Gång- och cykelvägens profil justeras till den planskilda passagens läge. Från gång- och cykelvägen anordnas anslutningar mot omstigningshållplatser, se avsnitt sidoanläggningar.

För gång- och cykelporten föreslås att befintlig terräng schaktas ur till ett djup av 2,5 meter. För att uppnå fullgod täckning för gång- och cykelporten kommer väg 35 att gå på en cirka 2 m hög bank.

Omstigningshållplats för söder- samt norrgående expressbusstrafik föreslås placeras i höjd med Grebovallen. I direkt närhet till hållplatserna föreslås en pendlarparkering att anläggas. Gångvägen från pendlarparkeringen till omstigningshållplatserna blir då cirka 50 m vilket motiveras med att ingen separat anslutningsväg behöver byggas för pendlarparkeringen.

Alternativ 3 har valts bort då det innebär en längre nybyggnadssträcka än valt alternativ.

4.2.2. Övriga förkastade förslag vid Grebo

Trafikplats

Under utredningen har ett alternativ med en full trafikplatslösning vid Grebo studerats för den valda vägsträckningen. Alternativet har förkastats då lösningen blir för utrymmeskrävande och skulle hamna för nära befintlig bebyggelse. En trafikplats skulle bland annat medföra en omgrävning av krondiket på en sträcka av ca 250 m.

Väg 35, bankutförande

En annan lösning som studerats är att lägga väg 35 på bank med en underpassage för en bilväg/gång- och cykelväg vid Grebo. I detta alternativ ligger väg 35 på en nivå som är 3–4,5 m högre än befintlig väg beroende på vilket alternativ som väljs. Alternativet bedöms medföra högre anläggningskostnader på grund av att vägsträckningen på bank blir avsevärt längre och lösningen medför dessutom en försämrad bullersituation för närliggande fastigheter.

Planskild passage strax söder om anslutning mot väg 704

Ett alternativ med planskild passage norr om Grebo har studerats då de geotekniska förutsättningarna är bättre i där väg 704 ansluter till väg 35. Alternativet har dock förkastats då det inte finns tillräckligt med utrymme för att inrymma en planskild passage med tillhörande bank utan att lösa in ett antal fastigheter.

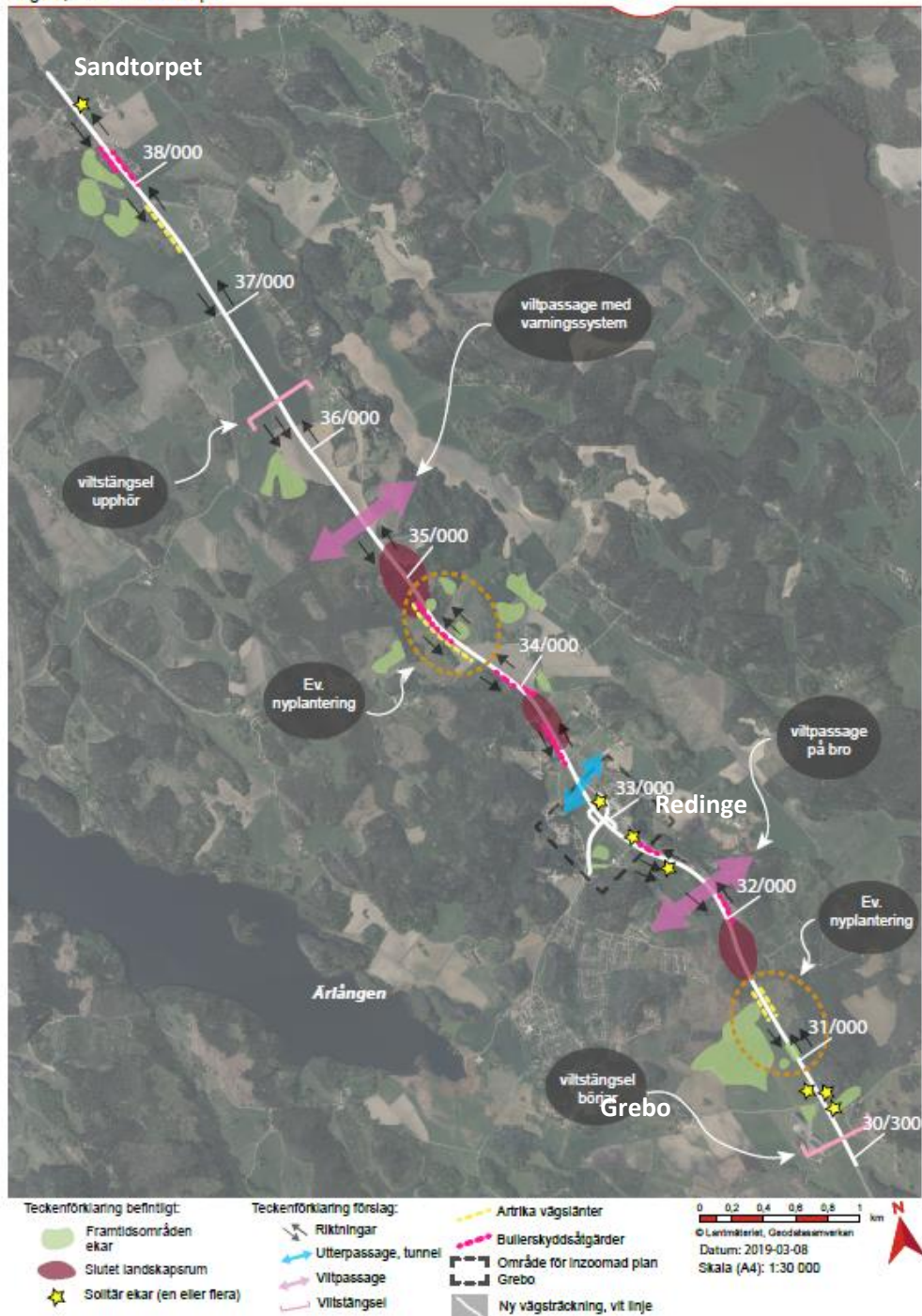
Väg 35, nysträckning med radie 700 meter

För att få ett så stort avstånd som möjligt mellan nysträckningen av väg 35 och ekarna vid fotbollsplanen har en lösning med att använda en radie 700 meter istället för den nu föreslagna radien på 900 meter analyserats. Resultatet från analysen visar på att nysträckningen med denna radie hamnar för nära krondiket och förslaget har därmed förkastats.

4.3. Val av utformning

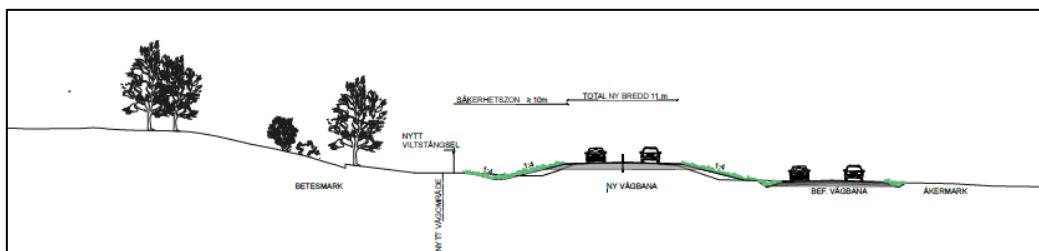
Väg 35 ska byggas om till mötesfri väg med omkörningssträckor och projekteras för en referenshastighet på 100 km/tim. Vid en korsning med en viltpassage i plan med vägen, kommer hastigheten att sänkas till 80 km/tim, för att erhålla fullgod trafiksäkerhet. Med mötesfri väg avses att vägen förses med mitträcke mellan de båda körriktningarna. Vägen kommer att utökas från dagens 2 körfält till 3 körfält, med omväxlande 2 respektive 1 körfält i vardera riktningen. Bredden på vägen ökar från dagens 7–8 meter till att variera mellan 10–16,5 m. Körfältsindelningen kommer att variera mellan 1+1, 2+1 och 2+2, se karta i figur 4.3.1 samt typsektioner i figur 4.3.2, figur 4.3.3 och figur 4.3.4. För att kunna uppnå en målstandard med hastighet 100 km/h på vägen, behöver en del av sträckan, vid passage förbi Grebo, flyttas till ett nytt läge. Här kommer det även byggas en ny planskild passage för biltrafik med en bro. En planskild faunapassage kommer att anläggas söder om Grebo, för att ge djur möjlighet till att korsa vägen, se figur 4.3.1. Större delen av vägen kommer att förses med viltstängsel.

ÖVERSIKTSKARTA, TOPOGRAFISK
Väg 35, Röstén - Sandtorpet



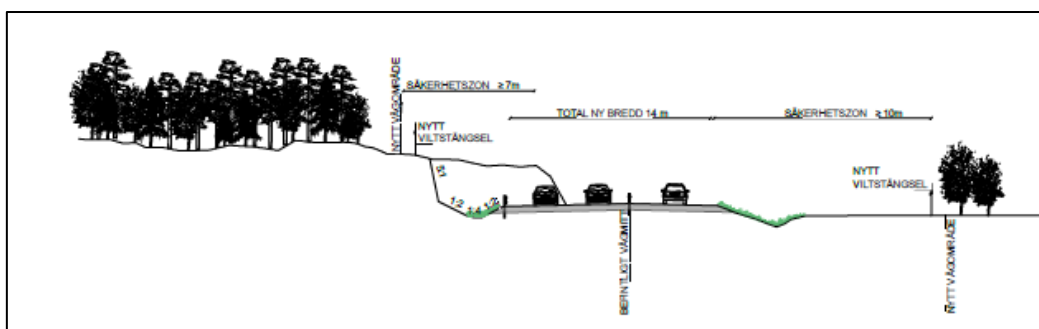
Figur 4.3.1 Visar illustrationsplan över sträckan för väg 35. Inzoomad plan för Grebo redovisas i Figur 10.

Mellan Sandtorpet och Fillinge, kommer vägen att anläggas på bank, se figur 4.3.2.

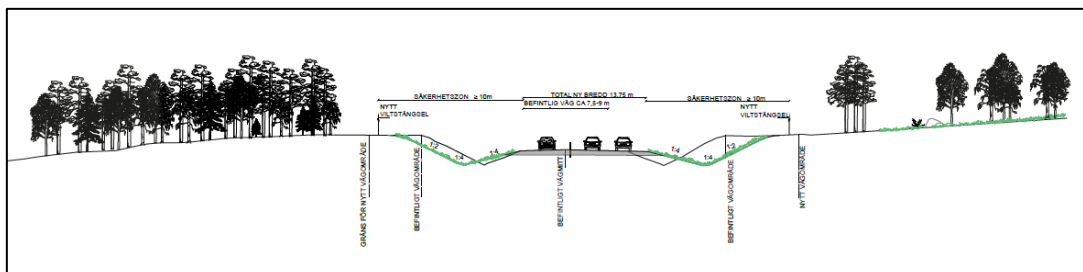


Figur 4.3.2 Typsektion av den nya vägen mellan Sandtorpet och Fillinge

I en sektion, strax norr om den södra infarten till Fillinge, kommer vägen att gå i skärning i berget, se figur 4.3.3. Vägen breddas här på den västra sidan av befintlig väg.



Figur 4.3.3. Visar hur vägen breddas västerut med skärning genom berget.



Figur 4.3.4. Visar en typsektion av hur vägen går i jordskärning.

4.3.1. Redinge – Sandtorpet

Längs sträckan Redinge – Sandtorpet byggs vägen om i befintlig sträckning genom breddning. Mindre justeringar görs av vägens plan- och profil. Längs 1+1-sträckorna sker en breddning på ca 1–3 meter. Breddning sker på den östra sidan av befintlig väg. Längs 2+1-sträckor sker en breddning på ca 5–7 meter. Breddning sker på den sida av vägen där två körfält anläggs, vilket innebär att breddningen sker växelvis på västra respektive östra sidan. Förutom breddning av körbanan och därav tillkommande vägområde kan ytterligare vägområde komma att krävas för att kunna utforma sidoområdet på ett trafiksäkert sätt och för trafikanordningar såsom avvattningslösningar, skyltar, räcken och viltstängsel. I övrigt justeras placering av nuvarande busshållplatser längs vägen så att de anpassas till den nya vägutformningen.

4.3.2. Vägutformning förbi Grebo

Vägen byggs med en linjeföring som tillåter en hastighet om 100 km/h förbi Grebo. En ny korsning med planskild passage för biltrafik samt gång- och cykel över v 35, med av- och påfartsramper byggs vid den plats där det idag finns två fotbollsplaner. Gång- och cykeltrafiken från Grebo till de nya busshållplatserna leds via separata rampanslutningar från bron. Två nya omstigningshållplatser för busstrafik anläggs längs nya väg 35 i höjd med nuvarande fotbollsplaner. En pendlarparkering byggs vid nuvarande väg 35, se planerade åtgärder i figur 4.3.2.1. Alla dessa utformningar och åtgärder fastställs i vägplanen.



Figur 4.3.2.1 kartan visar de åtgärder som planeras vid Grebo.

4.4. Övriga åtgärder

4.4.1. Breddningssida

På södra delen fram till Tallåsa kommer vägen att breddas på västra sidan. Därefter kommer vägen att breddas på den östra sidan för att undvika en stor, solitär ek, som är belägen strax söder om Grebo. Resten av sträckan breddas vägen på den sida där vägen har två körfält i en riktning.

4.4.2. Gång- och cykeltrafik och anslutningar

Inga särskilda åtgärder eller nybyggnation görs för cykeltrafiken förutom vid Grebo. I vägsektionen ingår en vägren + stödremsa på totalt en meter som det tekniskt sett går att cykla på. Projektet omfattar åtgärder av korsningar, gång- och cykelvägar, busshållplatser och anslutningsvägar. Ett flertal mindre väganslutningar stängs för att öka trafiksäkerheten. Parallellvägar byggs, som samlar ihop trafiken till vissa korsningar. Hur parallellvägnätet (de enskilda vägarna) utformas fastställs inte i vägplanen, och de förslag som visas i karta kan komma att ändras. De parallella vägarna utgörs av enskilda eller lokala vägar, som Trafikverket inte har rådighet över.

Vad gäller anslutningar till vägen, redovisas det i vägplanen vilka korsningar som stängs och vilka som behålls.

4.4.3. Avvattning

Den nya planskilda passagen vid Grebo kommer att påverka krondiket på minst tre olika platser. Den nya bron är planerad för att diket ska få plats under spannet. Val av kulverteringsmetod vid övriga passager av diket har inte studerats närmare i detta skede. För att hitta en lämplig metod erfordras en noggrannare analys av den last som påförs av vägbankarna, även grundläggningsförhållandena för kulverteringen behöver utredas närmare. En fördjupad geoteknisk undersökning kommer att genomföras på platsen, för att kunna räkna på grundläggningsarbeten som behöver genomföras. Resterande delar av vägen kommer att avvattnas genom diken och trummor. Vägen passerar den tertiära skyddszonen för vattenskyddsområde "Råberga". Vid passage av detta område krävs rening innan vattnet från dessa vägsträckor släpps till ytvatten, i kombination med oljeavskiljning, vilket planeras in i vägplanen. Ett dike avvattnar troligen vägen till Kräpplingeån (Sviestadsån), som omfattas av miljökvalitetsnormer för vatten. Här avleds vägdagvattnet via och det behövs anläggas en brunn med möjlighet till avstängning, alternativt att vattnet leds via en oljeavskiljare.

4.4.4. Hantering av befintlig väg

Befintlig väg 35 rivs mellan km 32/600 - 32/700 samt km 33/150-33/320. Den södra delen (32/600-32/700) ska återställas till naturmark. Ytan planteras med ek och andra lövväxter för att skapa en ny brynzon som ansluter till befintlig växtlighet. Den norra delen (km 33/150-33/320) anpassas till anslutande åkermark och brukande av marken möjliggörs, se **Fel! Hittar inte referenskölla..** Ytan ska hållas öppen för att bevara utblickar mot nordöst. Befintlig gång- och cykelväg som korsar det öppna rummet mellan Grebo och befintlig väg 35 och vägen mellan Björknäs och väg 35 tas bort och marken återställs till åkermark, se **Fel! Hittar inte referenskölla..** För att skärma av fastigheterna från trafikplatsen och ny väg 35 föreslås ekar planteras.

4.5. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

I miljökonsekvensbeskrivningen beskrivs utförligt de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som är inarbetade. Följande skyddsåtgärder är föreslagna att redovisas på plankartor i vägplanens granskningshandling och fastställas:

- Bullerskydd
- Faunastängsel och faunapassager

5. Effekter och konsekvenser av projektet

5.1. Vägens funktion och standard

När vägen byggs om kommer vägens funktion som del i ett prioriterat vägnät för långväga trafik, pendlingstrafik, gods- och kollektivtrafik att stärkas. Vägens standard kommer att höjas i och med att vägen byggs om och görs bredare och rätas ut. Antalet farliga korsningspunkter reduceras i och med att antalet anslutningar minskar och de som blir kvar byggs om till mer trafiksäkra alternativ.

5.2. Trafik och användargrupper

5.2.1. Restid, komfort och framkomlighet

Vägens ombyggnad kommer att medföra att det prognosticerade ökade fordonsantalet tas om hand på ett trafiksäkert sätt och med en bibehållen komfort även när det blir fler fordon på vägen.

Vägens förbättrade standard i kombination med en höjning av tillåten hastighet ger restidsvinster. I och med de genomgripande åtgärderna på vägen görs en förbättring av vägytan vilket ger en högre komfort för trafikanterna.

Vägen breddas och förses med mitträcke, vilket på vissa delsträckor kommer underlätta för omkörning, men på delsträckor där det idag är god sikt och omkörningsmöjligheter finns kommer de att begränsas av mitträcket. För god framkomlighet planeras körfältsindelningen utifrån att tvåfälssträckor i möjligaste mån hamnar i uppförslut. Hastighetsökningen och borttagande av korsningar kommer också att bidra till ökad framkomlighet för trafik på väg 35.

Uppsättningen av mitträcke medför att långsamtgående fordon blir svårare att köra om, särskilt på sträckor med ett körfält i körriktningen. Även på sträckor med två körfält i körriktningen kan upplevelsen bli att de långsamtgående fordonen är svåra att köra om då de långsamtgående fordonen ofta är breda. Den fira bredden mellan räcken på minst 5,1 meter kommer dock att bibehållas, varför framkomligheten ska vara god för både de långsamtgående fordonen och eventuella dispenstransporter.

Då vägen är rekommenderad för farligt gods kommer vägens ombyggnad att medföra att konsekvenserna i samband med en eventuell olycka troligen minskas. Det beror på att vägens sidoområden görs mer trafiksäkra. Risker för påkörning av räcken ökar dock när

mitträcke sätts upp, så när det kommer till detaljutformningen av räcken bör man ha i åtanke att vägen är rekommenderad för farligt gods.

5.2.2. Trafiksäkerhet

Vägen förses med mötesseparering i form av mitträcke. Delar av vägens linjeföring justeras för att förbättra sikten. Sidoområdet förbättras vilket även det bidrar till förbättrad säkerhet. Utfarter från enskilda anslutningar och mindre vägar byggs om. Flera anslutningar stängs och trafiken som tidigare nyttjat anslutningarna kanaliseras till ombyggda, mer trafiksäkra korsningar, antingen genom nya enskilda vägar eller genom befintliga vägar.

Faunastängsel sätts upp på stora delar av sträckan och trafiksäkra passager för viltet planeras, varför risken för viltolyckor kommer att minska.

5.2.3. Kollektivtrafik

I och med den föreslagna omstigningshallplatsen vid Grebo kommer möjligheterna för att åka kollektivt att förbättras. De övriga befintliga busshållplatserna som finns längs sträckan kommer att få en bättre utformning än idag och i och med att anslutningar från sidovägnätet säkerställs kommer tillgängligheten till kollektivtrafiken att öka.

5.2.4. Gående och cyklister

Gående och cyklister kommer att hänvisas till vägrenen eller sidovägnätet för sina transporter. Att vistas på en väg med mitträcke upplevs ofta som mer otryggt för oskyddade trafikanter än att vistas på en väg utan mitträcke. Anledningen är att på en väg med mitträcke har bilarna mindre chans att väja undan vid omkörning av oskyddade trafikanter. Längs med väg 35 mellan Rosten och Sandtorpet finns dock på flera sträckor ett parallellt vägnät som kan användas även av oskyddade trafikanter och i och med de föreslagna lösningarna för det enskilda vägnätet kommer parallellvägnätet att utvecklas ytterligare jämfört med idag.

5.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

De större samhällen som ligger spridda längs med vägen kommer till inte påverkas i någon större utsträckning av vägens ombyggnad, förutom att anslutningsvägar och korsningar byggs om. För enstaka bostadshus kan påverkan bli större med påverkan av att vägen i vissa fall kommer närmare bostadshuset och av ökat buller. De befintliga fotbollsplanerna vid Grebo kommer att behöva flyttas medan övriga verksamheter bedöms kunna vara kvar. Åkermarken längs med vägen kommer att påverkas av ett ökat intrång.

5.4. Landskapet och staden

Den utbyggda vägen kommer att innebära att väg 35 blir en större barriär än i dagsläget, både visuellt och fysiskt.

Då antalet korsningar ska minskas och anslutningar till huvudvägen stängas och samordnas i några få punkter tas jordbruksmark i anspråk för parallellvägar och nya anslutningsvägar. Helt nya vägar ger ett ökat markanspråk och minskar andelen jordbruksmark. Det ger också en fragmentering av landskapet vilket kan leda till minskat jordbruk och på sikt igenväxning.

Passagen förbi Grebo medför en stor förändring av landskapsbilden. Den öppna, småskaliga dalgången kommer att domineras av den storskaliga trafikplatsen. Åkermark går förlorad och ett stort antal restytor uppstår mellan påfartsramper, ny väg, gc-väg och befintlig väg.

Se även Miljökonsekvensbeskrivning.

5.5. Miljö och hälsa

Ett flertal naturvärdesobjekt kommer att påverkas av ombyggnationen av väg 35, framförallt är det träd som kommer att behöva avverkas.

Intrång kommer att krävas i områden med generellt biotopskydd såsom diken, alléer och stenmur. Av de diken som påverkas omfattas två av strandskydd.

Ett antal kulturmiljöintressen kommer troligtvis att påverkas och kan behöva vidare arkeologisk undersökning.

Se även Miljökonsekvensbeskrivning.

5.6. Byggnadstekniska konsekvenser

Det kommer att krävas omfattande förstärkningsåtgärder för att bygga vägen, framförallt vid den nya planskilda korsningen och omstigningshållplatsen vid Grebo där lerans egenskaper är dåliga att bygga på och grundvattennivåerna är höga.

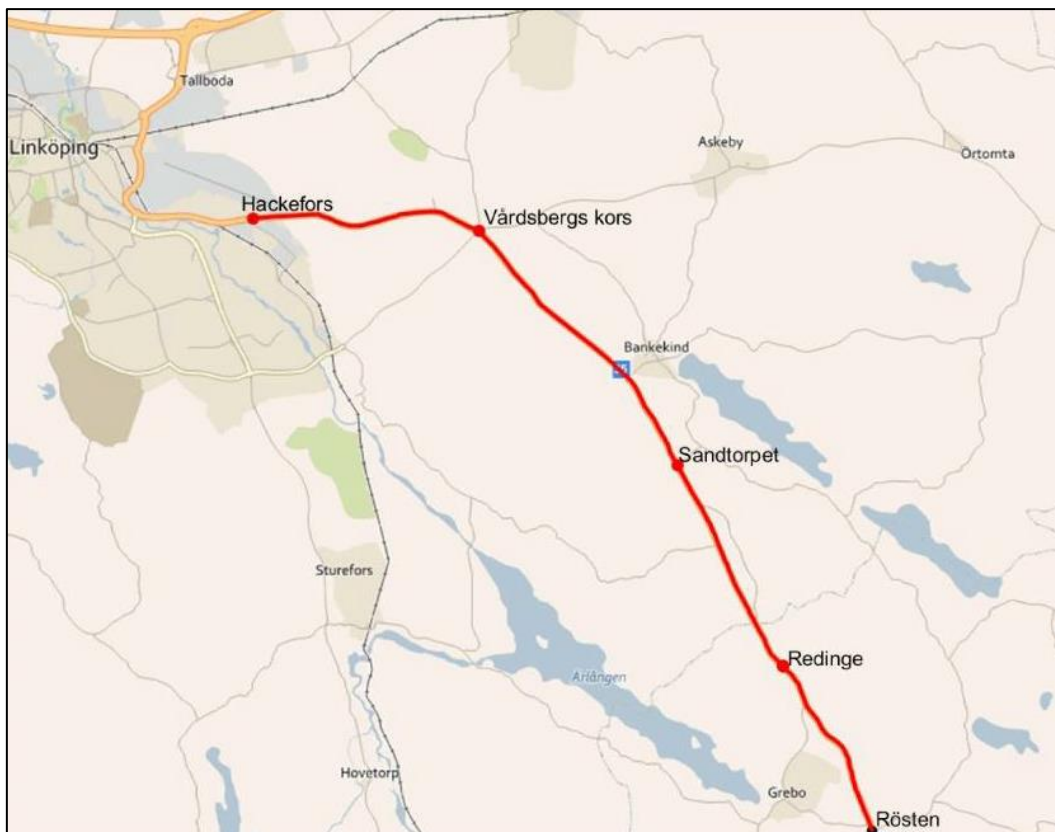
Vissa ledningar kommer troligtvis att behöva läggas om. Samråd med ledningsägare om vilka åtgärder som behöver vidtas i samband med ombyggnationen pågår.

5.7. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)

En samhällsekonomisk bedömning av vägens sträckning förbi Grebo gjordes inför val av alternativ på delsträckan. Den samhällsekonomiska bedömningen visar att valt alternativ för denna delsträcka är samhällsekonomiskt lönsamt. Sammantagen samhällsekonomisk bedömning på hela sträckan mellan Rösten och Sandtorpet kommer att göras i vägplanens skede för granskningshandling.

5.8. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Väg 35 mellan Åtvidaberg och Linköping planeras att byggas ut i tre etapper, se figur 5.7.1.



Figur 5.7.1. Väg 35 planeras att byggas ut i tre etapper, Rösten- Sandtorpet, Sandtorpet- Vårdsbergs kors samt Vårdsbergs kors- Hackefors

Etappen Sandtorpet - Vårdsbergs kors som direkt angränsar till etappen mellan Rösten och Sandtorpet i norr har en arbetsplan som vann laga kraft sommaren 2017. Planerad byggstart är 2024.

På etappen Vårdsbergs kors - Hackefors, som ligger närmast Linköping, är planerad byggstart för delen Björkåkla- Hackefors våren 2019 och för delen Vårdsbergs kors- Björkåkla 2020.

Tillsammans kommer utbyggnad av de tre etapperna att medföra en förbättrad trafiksäkerhet och ökad framkomlighet.

5.9. Påverkan under byggnadstiden

Då omledningsvägnät till stora delar saknas behöver vägen kunna trafikeras av vanlig trafik under hela byggtiden. Begränsad framkomlighet och störningar i trafiken kommer därför att uppstå. Påverkan för trafikanter längs väg 35 under byggtiden består främst i byggtrafik på vägen. Periodvis kommer framkomligheten att vara begränsad. Under begränsade tider kommer det troligtvis krävas signalreglering med endast en färdriktning öppen åt gången.

Under byggtiden kommer arbetsområden med tillfällig nyttjanderätt att krävas i anslutning till det nya vägområdet. Frågan om tillfällig nyttjanderätt behöver diskuteras vidare i vägplanen för att kunna fastställa ytor. Områden för tillfällig nyttjanderätt återställs och återlämnas till markägaren, efter färdig byggnation.

Under byggtiden kan det uppstå lokala och temporära störningar på grund av transporter av material, damm, buller från arbetsmaskiner med mera.

Användning av fordon och maskiner samt hantering av bränslen, oljor och andra kemikalier innebär risk för läckage till omgivande mark och vatten. Drift av fordon och maskiner medför exempelvis luftutsläpp och orsakar buller och vibrationer.

Vid sprängning uppstår vibrationer som kan påverka och skada markförlagda anläggningar som brunnar och cisterner samt ledningsnät. Sprängning orsakar även kortvarig ljudstörning och utgör en temporär fara för omgivningen om skyddstäckningen brister.

6. Samlad bedömning

6.1.1. Överensstämmelse med de transportpolitiska målen

Regeringens övergripande mål för transportpolitiken kommer att säkerställas i projektet då det medverkar till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Projektet bidrar även till hänsynsmålet genom att transportsystemets utformning, funktion och användning anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt.

6.2. Överensstämmelse med regionala mål

Projektet bidrar till de regionala målen framförallt genom förbättrade pendlingsmöjligheter och därmed större arbetsmarknadsregioner samt möjligheter till ökad kollektivtrafikanvändning.

6.3. Överensstämmelse med projektmål

Projektet bidrar till det övergripande ändamålet med projektet genom att hastigheten på vägen efter ombyggnad kan sättas till 100 km/h på hela sträckan, förutom vid faunapassage i plan. Det gör att trafiksystemet blir effektivt. Mitträcket och åtgärder på vägens sidoområde kommer att bidra till en säkrare trafikmiljö. I och med att vägen byggs om kan hastigheten på vägen höjas, men troligtvis ger den förbättrade standarden och minskat antal korsningar på sträckan att hastigheten hålls jämnare, vilket är bra ur ett miljöperspektiv. Vägens ombyggnad påverkar dock delvis vägens närmiljö negativt.

Vägplanens förslag har analyserats gentemot de projektspecifika målen under hela processen. Nedan redovisas de projektspecifika målen med svart prick, vartefter överensstämmelsen beskrivs i text efter vit prick.

- Framkomligheten för långväga trafik på väg 35 ska vara god.
 - I och med att väg i ny sträckning med planskild korsning för trafik till och från Grebo har valt har också framkomligheten för långväga trafik på väg 35 prioriterats.

- Vägområdets utformning ska anpassas så att barriäreffekterna för djur och människor minimeras. Trafiksäkra passager ska finnas för både djur och människor.
 - Barriäreffekterna av vägen kommer att bli stora i och med att mitträcke och faunastängsel sätts upp längs stora delar av vägens sträckning. I detta skedet av projektet är detaljutformningen inte bestämd, men för att minimera barriäreffekterna utifrån de förutsättningarna kommer stor vikt att läggas vid att hitta säkra och logiska passagemöjligheter för både djur och människor.
- Befintliga bostadshus och verksamheter vid vägen ska kunna vara åtkomliga direkt från väg 35 eller via anslutningsvägar. Korsningar med väg 35 ska utformas på ett trafiksäkert sätt.
 - De förslag som finns på sidovägnätet kommer inte att fastslås i vägplanen, utan hanteras via separata lantmäteriförrättningar. De förslag som nu finns bygger dock på att alla befintliga bostadshus och verksamheter som finns längs vägen ska ha trafiksäkra anslutningar mot väg 35 och att alla som bor eller har verksamheter längs vägen ska kunna transportera sig på ett bra sätt.
- Văganläggningen ska utformas så att landskapet kan fortsätta brukas och tillgänglighet till jordbruksmarken ska möjliggöras. Ytterligare fragmentering av landskapet ska undvikas.
 - Vid Grebo kommer ytterligare fragmentering att ske. De förslag som finns för åtgärder på sidovägnätet kommer också att bidra till fragmentering. Målet har dock varit att utforma väganläggningarna på ett sådant sätt att landskapet ska kunna fortsätta brukas och att det ska finnas en tillgänglighet till jordbruksmarken, något som stundtals är motstridigt mot ytterligare fragmentering.
- Natur- och kulturvärden ska tas tillvara och lyftas fram så att de blir en del av resenärsupplevelsen.
 - Hänsyn har tagits till natur- och kulturvärden i möjligaste mån. Se även miljökonsekvensbeskrivning. Vid omstigningshållplatsen vid Grebo föreslås en informationspunkt för att lyfta fram de värden som finns i vägens närhet.
- Alla förändringar i anläggningen ska utföras med målsättningen att minska energianvändningen och utsläpp av koldioxid i ett livscykelperspektiv.
 - I ett ombyggnadsskede kommer energianvändningen och utsläppen av koldioxid troligtvis att öka. Văgens ändrade utformning och ökade hastighet kommer troligtvis inte att bidra till en minskad energianvändning och minskade utsläpp av koldioxid.

- Ombyggnad, underhåll och felavhjälpning ska kunna utföras på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt sätt.
 - Vid ombyggnad av vägen väljs standardiserade lösningar så att framtida drift- och underhållsåtgärder kan utföras effektivt och miljömässigt. På mötesfria vägar finns alltid diskussioner kring hur drift- och underhållsåtgärder ska kunna utföras på ett arbetsmiljömässigt sätt. För detta projekt saknas omledningsvägar, vilket gör det troligtvis är så att minst ett körfält måste stängas av vid denna typ av åtgärder.

7. Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

Vid tillståndsprövning eller liknande prövning är verksamhetsutövaren skyldig att visa att de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalkens andra kapitel iakttas.

Hänsynsreglerna omfattar krav på att verksamhetsutövaren ska ha tillräcklig kunskap om verksamheten och att försiktighetsmått och skyddsåtgärder vidtas.

Verksamheten ska förläggas på lämplig plats, hushållning med råvaror ska ske, bästa möjliga produkter och teknik ska användas och verksamheten kan stoppas om den kan antas medföra väsentlig skada på miljön.

De allmänna hänsynsreglerna bedöms vara uppfyllda i projektet. Trafikverket har god kunskap om planering, projektering, anläggande och drift av vägar samt om tänkbar påverkan på omgivningen. De huvudsakliga konsekvenserna bedöms vara identifierade och skadeförebyggande åtgärder vidtas där det är motiverat och skäligt för att minska projektets miljökonsekvenser. Se även Miljökonsekvensbeskrivning och tabell 7.a.

Tabell 7.a. Visar en sammanställning över hur vägförslaget bidrar till att miljömålen uppnås.

Nationellt miljökvalitetsmål	Globalt hållbarhetsmål	Projektets bidrag till måluppfyllelse
<u>Begränsad klimatpåverkan</u> Den globala ökningen av medeltemperaturen begränsas till högst 2 grader jämfört med den förindustriella nivån. Sveriges klimatpolitik utformas så att den bidrar till att koncentrationen av växthusgaser i atmosfären på lång sikt stabiliseras på nivån högst 400 ppm.	<u>13. Bekämpa klimatförändringarna</u> Delmål 13.2: Integrera klimatåtgärder i politik, strategier och <u>planering på nationell nivå</u>.	Under byggskedet sker den största klimatpåverkan från projektet. Trafikprognosen visar på en ökad andel trafik till år 2042. Ökad hastighet på vägen bidrar till ökade utsläpp av koldioxid. Samtidigt ger ökade möjligheter till trafik med expressbussar längsmed vägen och politiska insatser till att få människor att åka buss istället för att ta bilen, en möjlighet till att minska den framtida klimatpåverkan från vägen.
<u>Levande sjöar och vattendrag</u> Sjöar och vattendrag har strukturer och vattenflöden som ger möjlighet till livsmiljöer och spridningsvägar för vilda växt- och djurarter som en del i en grön infrastruktur. Deras natur- och kulturmiljövärden är bevarade och förutsättningar finns för fortsatt bevarande och utveckling av värdena med mera.		Vägplanen bedöms att inte påverka ekologisk eller kemisk status negativt. Vägen påverkar en branddamm och ett kronrike (dike i Grebo) i en ganska stor omfattning. Vägens påverkan på miljömålet bedöms som negativ. Om det i projekteringsfasen tas fram åtgärder för att skydda dessa vattenområden vid byggskedet, samt att åtgärder tas fram för att lyfta vattenområdenas värden, kan den negativa påverkan på vattenområdena minskas.

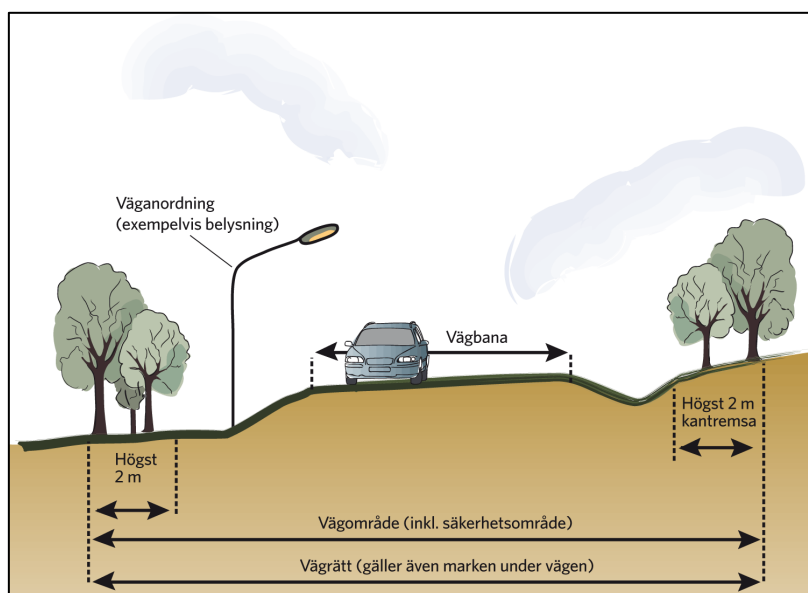
<u>God bebyggd miljö</u> Människor utsätts inte för skadliga luftföroreningar, ljudnivåer eller andra oacceptabla hälso- eller säkerhetsrisker. Det finns natur- och grönområden i närhet till bebyggelsen med god kvalitet och tillgänglighet. Kollektivtrafiken är miljöanpassad, energieffektiv och tillgänglig och det finns attraktiva, säkra och effektiva gång- och cykelvägar.		Bullret från trafiken på vägen kommer att öka. Åtgärder för att minska bullernivåer vid närbelägna hus kommer att vidtas. Men bullernivån i övrigt utomhus kommer att öka, vilket bedöms som negativt. Det kommer bli svårare att cykla längsmed väg 35, ur ett säkerhetsperspektiv. Det planeras inte för byggande av gång- och cykelvägar. Det kommer bli svårare för gång- och cykeltrafikanter att korsa väg 35 längsmed större delen av sträckan. De säkra passager över vägen som byggs är faunapassagen söder om Grebo, och den planskilda passagen. Gång- och cykeltrafikanter kommer i större grad att hänvisas till mer säkra passager över vägen, till exempel vid busshållplatser, där oskyddade trafikanter ska kunna passera över en körriktning i taget. I övrigt planeras det inte i denna vägplan för några separata gång- och cykelvägar. Vägförslaget ger en bättre tillgång till kollektivtrafik med omstigningshallplatser och pendlarparkering för både buss och cykel.
--	--	--

<u>Ett rikt växt- och djurliv</u> Den biologiska mångfalden ska bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer. Arternas livsmiljöer och ekosystemen samt deras funktioner och processer ska värnas. Arter ska kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd med tillräcklig genetisk variation. Människor ska ha tillgång till en god natur- och kulturmiljö med rik biologisk mångfald, som grund för hälsa, livskvalitet och välfärd.	<u>Ekosystem och biologisk mångfald</u> Delmål 15.5: Vidta omedelbara och betydande åtgärder för att minska förstörelsen av naturliga livsmiljöer, hejda förlusten av biologisk mångfald och senast 2020 skydda och förebygga utrotning av hotade arter.	Vid planering av vägförslaget har den biologiska mångfalden beaktats. Väglinjen har justerats för att undgå att påverka vägnära ekar. Val av vilken sida av vägen som ska breddas har i så stor utsträckning som möjligt, gjorts för att spara så mycket värdefull natur och värdefulla träd som möjligt. Om artrikedom tillskapas i slänterna kan ombyggnationen av väg 35 bidra till en positiv påverkan på miljömålet.
---	--	---

8. Markanspråk och pågående markanvändning

8.1. Vägområde för allmän väg

Vägområde för allmän väg i vägplanen omfattar förutom själva vägen utrymme för väganordningar såsom skyltar och räcken med mera, öglor, vänstersvängfält samt vägdiken, omgrävning av befintliga diken, slänter och släntavrundning. Se figur 8.1.1.



Figur 8.1.1. Vägområde

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme för väg med stöd av en upprättad och fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får myndigheten tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ut marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in.

Byggandet av vägen kan starta när väghållaren fått vägrätt, även om man inte har träffat någon ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada. Värdetidpunkten för intrånget är den dag då marken togs i anspråk. Den slutliga ersättningen räknas upp från dagen för ianspråktagandet med ränta och index tills ersättningen betalas. Eventuella tvister avgörs i domstol.

Område för allmän vägrätt som tas i anspråk kommer att utredas vidare under vägplanen och redovisas i kommande granskningshandling.

8.2. Område med inskränkt vägrätt

Inskränkt vägrätt är en rättighet för väghållaren (Trafikverket) att nyttja området för det ändamål som anges i vägplanen. Markägaren har fortfarande rätt att använda området för ändamål som inte hindrar eller stör väghållarens användning av marken. Vägrätten är inskränkt även på det sättet att väghållaren inte har rätt att använda material och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken.

Område med inskränkt vägrätt kommer att utredas vidare under vägplanen och redovisas i kommande granskningshandling.

8.3. Område med tillfällig nyttjanderätt

Område med tillfällig nyttjanderätt under byggtiden omfattar område som behövs för byggande av väganordning.

Område för tillfällig nyttjanderätt som tas i anspråk kommer att utredas vidare under vägplanen och redovisas i kommande granskningshandling.

8.4. Område för enskild väg

Områden för enskild väg ingår inte i fastställelsebeslutet. Förändringar av det enskilda vägnätet hanteras via ersättningsförhandlingar samt av lantmäterimyndigheten när väghållningsmyndigheten söker förrättning enligt anläggningslagen.

9. Fortsatt arbete

Allmänhet, myndigheter och de enskilda som särskilt berörs har möjlighet att lämna synpunkter på detta planförslag. Synpunkter kommer att arbetas in i planförslaget. Efter detta kommer planförslaget sammanställas och därefter kungöras och skickas ut för granskning. Efter detta kommer, vid behov, eventuella revideringar arbetas in i planförslaget. Därefter lämnas den färdiga planen in för fastställelseprövning. Syftet med fastställelseprövningen är att kontrollera att projektet har drivits enligt gällande lagstiftning, att tillräckliga samråd har hållits och att hänsyn har tagits till miljö, markägare med mera.

När vägplanen är fastställd och har vunnit laga kraft kan byggnationsfasen startas. Som ett första steg i byggnationsfasen tas ett förfrågningsunderlag för upphandling av entreprenör fram. Därefter kan byggnationen påbörjas.

9.1. Skyddsåtgärder och försiktighetsåtgärder som kommer att utredas

Skyddsåtgärder och försiktighetsåtgärder kommer att utredas vidare i kommande skeden.

Intrång i naturvärdesobjekt kommer så långt som möjligt undvikas men där det bedömsoundvikligt kommer negativa påverkan på den biologiska mångfalden att begränsas genom att skyddsåtgärder vidtas.

Skydd av vattendraget vid Grebo och grundvattenområde från läckage av förorenat vägdagvatten och vägsalt samt petroleumprodukter behöver utredas.

Bullerexponering vid närliggande fastigheter har studerats. För att säkerställa att bostäder inte är utsatta för buller över gällande riktvärden kommer åtgärder att föreslås i vägplanens skede granskningshandling.

I samråd med berörda markägare skapas anslutningsmöjligheter för att säkerställa brukande av jordbruks- och skogsmark längs vägen.

Alla massor som uppkommer i projektet och som uppfyller kvalitetskraven för vägbyggnad ska återanvändas i projektet i den mån det är möjligt. Övriga massor som inte kan nyttjas för vägbyggnationen eller sidoåtgärder används i första hand i närbelägna projekt.

9.2. Tillstånd och dispenser

Dispenser, lov, tillstånd och anmälan kommer att bli nödvändiga vid byggande av väg. I vissa delar innebär fastställd vägplan (tillstånd för projektet) att tillstånd finns. Detta gäller dispens från strandskydd, dispens från det allmänna biotopskyddet samt samråd avseende åtgärder som väsentligt kan ändra naturmiljön. De i projektet aktuella objekten och miljöerna samt effekter och konsekvenser av projektet framgår av miljökonsekvensbeskrivningen.

I dagsläget har inga ytterligare behov av tillstånd, samråd och dispenser utöver den prövning som görs inom ramen för fastställelsen av vägplanen identifierats. Följande frågor behöver dock bevakas i det fortsatta arbetet:

- Om grundvatten behöver ledas bort – permanent eller tillfälligt – i samband med byggandet av den nya trafikplatsen vid Grebo, kan det utgöra vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken. En hydrogeologisk utredning kan komma att behöva göras för att utreda om några enskilda eller allmänna intressen skadas genom vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena. Efter detta fattas beslut om vattenverksamheten kan hanteras som ett anmälningsärendet eller om tillstånd för vattenverksamhet behöver sökas.
- Krondiket vid Grebo kommer att beröras när vägen byggs om vid Grebo. Arbetet kommer innebära att en anmälan om vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken behöver lämnas in till Länsstyrelsen.

- Om en sedan tidigare okänd fornlämning påträffas vid byggskedet av vägen, ska bygget vid platsen omedelbart stoppas och Länsstyrelsen kontaktas. En ansökan om intrång i fast fornlämning enligt kulturminneslagen (KML) lämnas in till Länsstyrelsen.
- En skriftlig upplysning ska överlämnas till tillsynsmyndigheten så snart en markförorening påträffas. Om provtagningen visar på höga värden är det fortsatta arbetet anmälningspliktig verksamhet enligt miljöbalkens regler.
- Ansökan om dispens från det generella biotopskyddet samt för strandskydd behöver tas fram för de vägar som inte ingår i vägplanens prövning.

10. Genomförande och finansiering

10.1. Formell hantering

Denna vägplan kommer att kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprövning. Under tiden som underlaget hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar vägplanen. De sakägare som berörs kommer då att kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Vägplanen och granskningsutlåtande översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet.

Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 17-18 §§ väglagen (1971:948).

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profilritningar om det behövs, eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att vägbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet om fastighetsägare begär det, att lösa in mark som behövs permanent för vägen. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Vaghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Vaghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort vägplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

Fastighetsägare/rättighetsinnehavare får inte utan tillstånd från Trafikverket uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen.

Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i vägplanen.

I höjd med Grebo går befintlig väg genom Byggnadsplan för Björksätter 2:1 m fl, fastställd 1956-12-28. Befintlig väg kommer på sträckan genom detaljplanen att utgå ur allmänt underhåll. Vägen kommer dock troligtvis att behållas för att tillgodose det transportbehov som finns för lokala boende och verksamheter, varför byggnadsplanen inte bedöms påverkas av vägplanens förslag.

10.2. Genomförande

Granskning av vägplanen planeras att genomföras under hösten 2019. Fastställelseprövning kan sen ske under vintern 2020. Planerad byggstart är någon gång mellan 2021 och 2023 och projektets genomförandetid bedöms till cirka 1-2 år. Upphandling av entreprenör för byggande kan dock tidigast genomföras då vägplanen vunnit laga kraft.

10.3. Finansiering

Projektets kostnad har översiktligt bedömts till cirka 185 miljoner kronor (prisnivå januari 2019). En kalkyl för projektet kommer att upprättas i vägplanens skede för granskningshandling.

Ombyggnaden av väg 35 mellan Rosten och Sandtorpet är upptagen som namngivet objekt i länsplan för regional transportinfrastruktur 2018-2019, Östergötlands län med tidigast byggstart mellan 2021 och 2023.

11. Underlagsmaterial och källor

Länsplan för regional transportinfrastruktur 2018-2029, Östergötlands län
(Länstransportplan LTP 2018-2029)

Regionalt utvecklingsprogram >2030 för Östergötland, antagen 2012-05-03, region
Östergötland

Regional strukturbild för Östergötland, antagen 2016, region Östergötland

Kommunala planer, www.atvidaberg.se, hämtade 2019-03-03.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 631 80 Eskilstuna. Besöksadress: Brigadgatan 10-12, Linköping.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se