

SAMRÅDSUNDERLAG – Väg 53

Cirkulationsplats Idunplan

Eskilstuna kommun, Södermanlands län

Vägplan, 2023-05-22



Trafikverket

Postadress: Box 1140, 631 80 Eskilstuna. Besöksadress: Kungsgatan 71, 632 21 Eskilstuna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG – Väg 53 Cirkulationsplats Idunplan

Författare: Tyréns AB

Dokumentdatum: 2023-05-22

Ärendenummer: TRV2023/42018

Uppdragsnummer: 172476

Version: 2.0

Kontaktperson: Linda Nilsson

Innehåll

1. Sammanfattning	5
2. Inledning	7
2.1. Bakgrund	7
2.2. Tidigare utredningar	7
2.3. Projekt mål	8
3. Avgränsningar	9
3.1. Utrednings- och influensområde	9
3.2. Tid	10
4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet	11
4.1. Markanvändning, kommunala planer och utveckling	11
4.2. Markanvändning/utveckling	12
4.3. Väganläggning och trafikering	12
4.4. Målpunkter	14
4.5. Byggnadstekniska förutsättningar	14
4.6. Riksintressen	15
4.7. Miljö kvalitetsnormer och miljömål	16
4.8. Befolkning och människors hälsa	17
4.9. Vatten	18
4.10. Landskap	18
4.11. Kulturmiljö	19
4.12. Naturmiljö, biologisk mångfald och skyddade arter	20
4.13. Hushållning med naturresurser	23
4.14. Klimat	24
4.15. Förorenad mark	24
4.16. Farligt gods	24
5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper	25
5.1. Lokalisering och alternativ	25
5.2. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper	27
6. Åtgärder	30
6.1. Övergripande förslag till skyddsåtgärder	30
6.2. Övergripande gestaltningsavsikter	30
7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan	32
7.1. Osäkerheter i bedömningen	32
8. Fortsatt arbete	33

8.1. Planläggning	33
8.2. Viktiga frågeställningar.....	33
9. Källor.....	34

1. Sammanfattning

Väg 53 går från Oxelösund, via Nyköping och Malmköping, vidare genom Eskilstuna tätort. I Eskilstuna tätort råder problem med framkomlighet på väg 53 samtidigt som oskyddade trafikanter upplever att det är svårt och osäkert att passera vägen. Trafikverket har tillsammans med Eskilstuna kommun initierat projekt Väg 53 genomfart Eskilstuna, där flera åtgärder ska genomföras med målsättning att öka framkomligheten och trafiksäkerheten på sträckan, sett ur ett helhetsperspektiv.

Geografisk avgränsning för projektet är väg 53 från korsningen Stenkvistavägen/Sveavägen och fram till trafikplats Årby, E20 i Eskilstuna. Denna vägplan omfattar ombyggnation av cirkulationsplats Idunplan och är en delåtgärd i projektet.

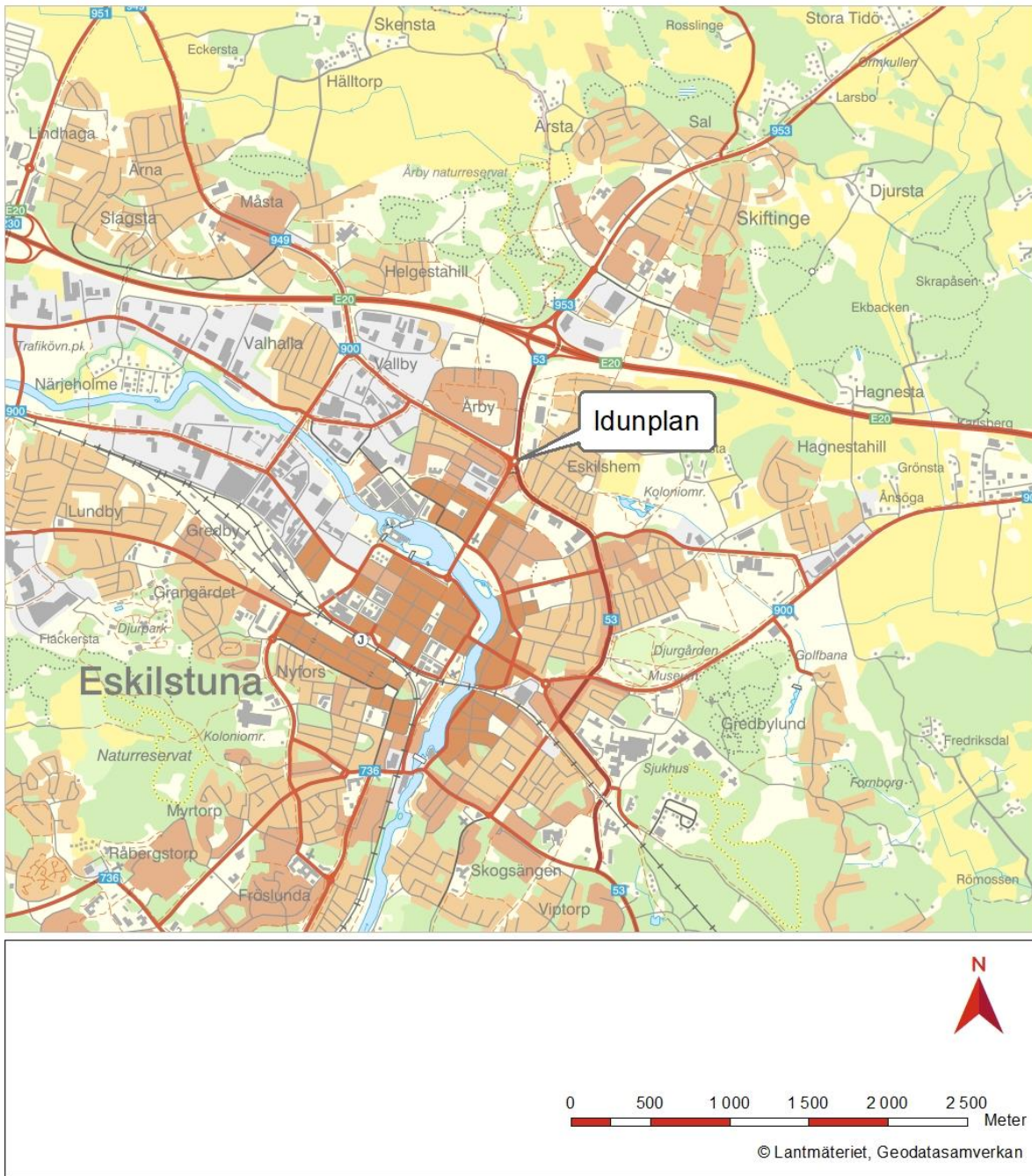
I cirkulationsplats Idunplan råder kapacitetsbrist vilket orsakar långa väntetider och köbildningar. För att öka kapaciteten utökas cirkulationsplatsen med ett högersvängfält från Carlavägen ut mot Mälärvägen. Befintlig gång- och cykelbana flyttas längre ut från befintlig väg för att göra plats till det nya svängfältet samt att befintligt övergångsställe är tänkt att hastighetsäkras. Delåtgärden vid cirkulationsplats Idunplan syftar främst till att öka framkomligheten på väg 53.

Ombyggnationen av cirkulationsplatsen omfattar förbättringsåtgärder i befintlig miljö och skapar ett begränsat intrång i omgivande mark som i dag är ianspråktagen som bostad, parkmark och väg.

Negativa miljöeffekter som kan uppstå till följd av det nya högersvängfältet är att planterade unga lövträd invid cirkulationsplatsen kan behöva tas bort alternativt flyttas. En naturvärdesinventering av träden kommer att utföras för att ge svar om dess skyddsvärden och om de omfattas av generellt biotopskydd. Det nya körfältet kan ge upphov till en något ändrad bullerbild för närboende. En bullerutredning kommer att utföras för att klargöra bullersituationen. När det gäller luftföroreningar och föroreningar i mark och vatten bedöms påverkan vara liten men ska utredas vidare. För övriga miljöaspekter bedöms effekterna vara mycket små eller försumbara.

Utifrån genomförd analys av miljöaspekter gör Trafikverket bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eftersom det planerade högersvängfältet medverkar till få och små effekter på miljön. Trafikverkets bedömning kommer att samrådas med Länsstyrelsen som är den myndighet som fattar slutgiltigt beslut i frågan.

Detta samrådsunderlag är det första steget i vägplanprocessen och syftar till att beskriva förutsättningarna för åtgärdens utredningsområde och hur åtgärden kan komma att påverka miljön. Efter samrådsunderlaget kommer en samrådshandling och därefter granskningshandling arbetas fram där åtgärdens eventuella omgivningspåverkan studeras vidare i takt med att anläggningen utformas. Både samrådshandlingen och samrådsunderlaget ska samrådas med myndigheter, kommun, berörda fastighetsägare och allmänheten.



Figur 1.1. Översiktskarta

2. Inledning

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en *vägplan* eller *järnvägsplan*.

I början av planläggningen tar vi fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en *samrådsredogörelse*.

2.1. Bakgrund

Väg 53 går från Oxelösund, via Nyköping och Malmköping vidare till Eskilstuna tätort. I Eskilstuna tätort råder problem med framkomlighet på väg 53 samtidigt som oskyddade trafikanter upplever att det är svårt och osäkert att passera vägen. Trafikverket har tillsammans med Eskilstuna kommun initierat projekt Väg 53 genomfart Eskilstuna där flera åtgärder ska genomföras med målsättning att öka framkomligheten och trafiksäkerheten på sträckan sett ur ett helhetsperspektiv.

Väg 53 genom Eskilstuna tätort trafikeras av både lokal och regional trafik, av tung trafik såväl som av kollektivtrafik och blåljustrafik. Både sjukhus och brandstation har in- och utfarter direkt anslutande till väg 53 genom Eskilstuna tätort. Utöver att vara en del av det regionala trafiknätet är väg 53 genom Eskilstuna tätort ett betydande trafikstråk i Eskilstunas lokala trafiknät.

Geografisk avgränsning för projektet är väg 53 från korsningen Stenkvistavägen/Sveavägen och fram till trafikplats Årby, E20 i Eskilstuna. Denna vägplan omfattar ombyggnation av cirkulationsplats Idunplan och är en delåtgärd i projektet.

Till cirkulationsplats Idunplan ansluter utöver väg 53 (Carlavägen och Mälärvägen) de kommunala gatorna Torshällavägen samt Västergatan. Cirkulationsplatsen utgör skärningspunkten mellan flera betydande trafikstråk i Eskilstunas övergripande trafiknät är en del av Eskilstunas huvudinfart från E20. I cirkulationsplatsen råder kapacitetsbrist vilket resulterar i långa väntetider och köbildningar. För att öka kapaciteten ska cirkulationsplatsen utökas med ett tillkommande högersvängsfält från Carlavägen ut mot Mälärvägen.

2.2. Tidigare utredningar

Korsningen vid Idunplan har 2005 byggts om från en fyrvägs-korsning till en cirkulation.

En utredning gjordes år 2021 vilken pekade på förbättringsåtgärder för trafikflöde samt gående och cyklister. En ombyggnation av cirkulationen föreslogs omfatta ändrat läge på anslutningen Carlavägen och närliggande GC-väg. I utredningen föreslogs också ett tillkommande högersvängskörfält från Carlavägen till Mälärvägen.

2.3. Projekt mål

Effekt målet för projektet är att förbättra framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet för samtliga trafikslag vilket har brutits ned till projekt mål enligt:

- Underhåll ska involveras tidigt i processen för att projektet i ett tidigt skede ska säkerställa åtgärder som förenklar framtida skötsel och underhåll.
- Vägen ska utformas för att förbättra framkomligheten för alla trafikanter och skapa bättre trafikflöde samt en tillförlitlig och säkrare infrastruktur för alla trafikslag, framförallt kollektivtrafik och utryckningsfordon.
- Konfliktpunkter ska identifieras och hanteras utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv.
- Skapa säkrare passager för gång- och cykeltrafikanter vid prioriterade stråk.

3. Avgränsningar

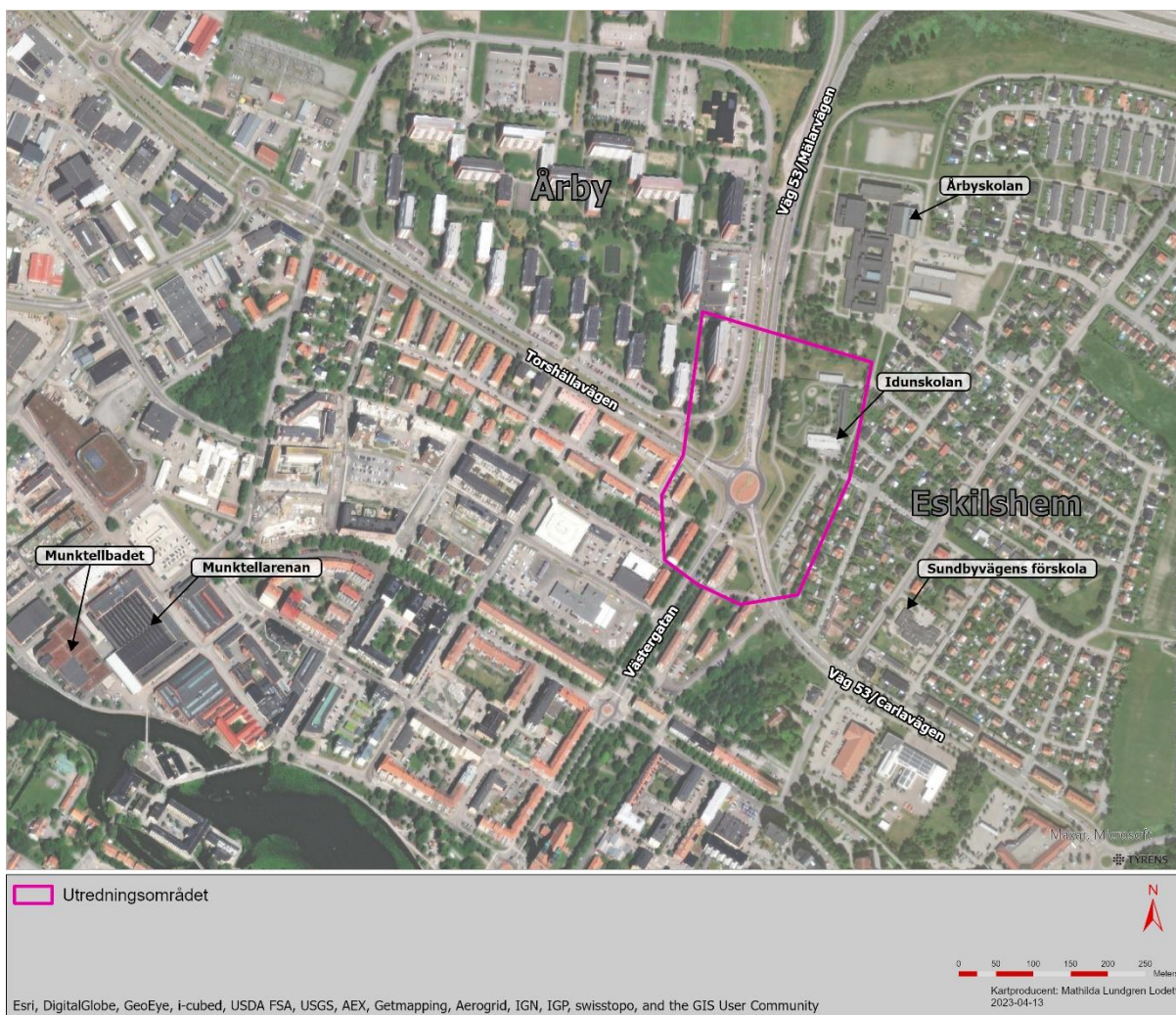
3.1. Utrednings- och influensområde

Vägplanens beskrivningar och bedömningar utgår från två olika geografiska avgränsningar, utredningsområdet och influensområdet.

Utredningsområdet utgörs av det markområde som krävs för tänkbara lokaliseringar och utformningar av ett tillkommande högersvängfält i befintlig cirkulationsplats. I utredningsområdet ingår även yta för utredning av mark som skulle kunna användas för tillfälligt nyttjande under byggnationen. Utredningsområdets begränsningar visas i figur 3.1.

Influensområdet omfattar det område som berörs av de fysiska förändringar som vägutbyggnaden för med sig samt de störningar som uppkommer i samband med att vägen byggs och tas i drift. I området ingår även påverkan från anslutningsvägar till projektområdet, som används under byggnationen, samt ytor som behövs tillfälligt för exempelvis upplag, etablering, trafikomläggning och övrigt.

Influensområdets storlek varierar beroende på vilken miljöaspekt som avses och hur de påverkas av föreslagna åtgärder. Påverkan från buller, som exempel, kan påverka ljudmiljön långt utanför utredningsområdet. De områden och värden som bedöms kunna påverkas av vägen beskrivs under respektive miljöaspekt. Även kumulativa effekter som kan komma att uppstå på grund av närliggande verksamheter inom influensområdet beskrivs.



Figur 3.1. Utredningsområde.

3.2. Tid

Målsättningen är att byggnation av projektet kan påbörjas under 2025 i form av förarbeten. Den tidsmässiga avgränsningen för bedömningen av miljökonsekvenser är år 2040.

4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1. Markanvändning, kommunala planer och utveckling

4.1.1. Gällande översiktsplaner

Eskilstuna kommuns Översiktsplan 2030 antogs av kommunfullmäktige den 14 september 2021 och vann laga kraft den 19 oktober 2021.

Eskilstuna kommun växer och beskrivs i Översiktsplanen 2030 som den hållbara staden. I översiktsplanen beskrivs huvudprincipen för hur kommunen kommer att begränsa stadens utbredning genom att förtäta staden inifrån och ut. Trafik och bebyggelsestrukturen ska anpassas till ett mer effektivt och uthålligt samhälle.

4.1.2. Detaljplaner

Inom utredningsområdet finns sex gällande detaljplaner varav två bedöms påverkas av projektet. Samtliga detaljplaners genomförandetid har löpt ut. I tabell 1 redovisas detaljplanerna och en första bedömning på hur den kommande anläggningen kan komma att påverka dem. Projektets eventuella påverkan på detaljplanerna ska studeras vidare i kommande process i takt med att anläggningen utformas. Samråd med Eskilstuna kommun kommer att ske löpande.

Tabell 1. Gällande detaljplaner inom utredningsområdet.

Namn	Syfte	Påverkan	Laga kraft
Idunplan mm Eskilshem 4:1 del av	Detaljplanen upprättades för att bygga om befintlig signalreglerad korsning till en cirkulationsplats. Arbetet var en del av ett projekt som syftade till att förbättra och försköna infarten från E20 till centrum beträffande trafiksäkerhet, stadsbild och framkomlighet.	Projektet bedöms påverka mark för park, bostäder och huvudgata.	2004-05-27
Norra stationen	Möjliggöra en framtida utbyggnad med dubbla enkelriktade körbanor samt särskilda cykelbanor.	Projektet bedöms att inte påverka detaljplanen.	1945-12-07
Notstället	Detaljplanen upprättades för att ge utökad byggrätt för garagebyggnad och parkering.	Projektet bedöms att inte påverka detaljplanen.	1991-09-09
Nämndemannen	Stadsplanen upprättades för bostadsändamål.	Delar av stadsplanen är ersatt av detaljplanen Idunplan. Projektet påverkar prickmark som enligt planen inte får bebyggas.	1958-04-18
Årbyskolan mm	Detaljplanen upprättades för bostadsändamål.	Projektet bedöms att inte påverka detaljplanen.	1964-05-22
Årbyområdet	Detaljplanen upprättades för bland annat bostadsändamål och handelsområde.	Projektet bedöms att inte påverka detaljplanen.	1966-02-22

4.2. Markanvändning/utveckling

Pågående markanvändning inom utredningsområdet är främst bostäder, parkmark och vägar.

4.3. Väganläggning och trafikering

4.3.1. Trafiksäkerhet

Väg 53 genom Eskilstuna tätort trafikeras av både lokal och regional trafik, av tung trafik såväl som av kollektivtrafik och av blåljustrafik. Det råder problem med framkomlighet samtidigt som oskyddade trafikanter upplever att det är svårt och osäkert att ta sig över väg 53.

I cirkulationsplatsen råder kapacitetsbrist vilket resulterar i långa väntetider och köbildningar.

4.3.2. Trafikmängd

Årsdygnstrafiken (ÅDT) i tabell 2 är från 2018 och är inhämtade från Trafikverkets trafikflödeskartor (NVDB).

4.3.3. Trafikprognos

Prognosår för trafikmängd är 2040 och uppräkningsstal är satta av Trafikverket 2020-06-15. Värderna för uppräkningsstal för EVA år 2040 förväntas på väg 53 öka med en faktor på 1,30 för personbil och 1,47 för lastbil vilket innebär:

Tabell 2. ÅDT år 2018 samt prognosår 2040

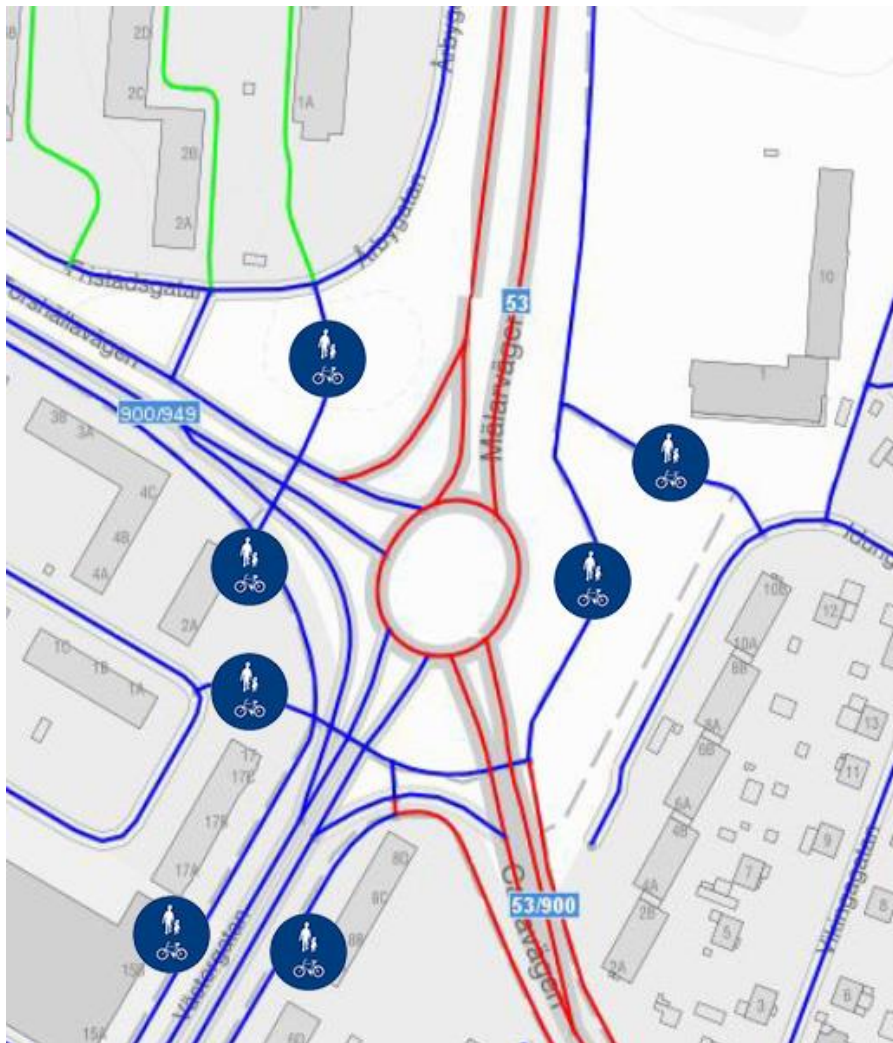
Sträcka	ÅDT bil 2018	ÅDT lastbil 2018	ÅDT summa 2018	ÅDT bil 2040	ÅDT lastbil 2040	ÅDT summa 2040
Cirkulation	10670	630	11300	13871	926	14797
Carlavägen tillfart	6904	372	7276	8975	547	9522
Carlavägen frånfart	7345	473	7818	9549	695	10244
Mälarvägen tillfart	9916	507	10423	12891	745	13636
Mälarvägen frånfart	10664	633	11297	13863	931	14794
Mälarvägen högersvängskörfält	2200	150	2350	2860	221	3081

4.3.4. Hastighet

Skyltad hastighet är 50 km/h längs Carlavägen, genom cirkulationen och på dess till- och frånfarter. Norr om cirkulationen övergår hastighetsbegränsningarna från 50 km/h till 70 km/h längs Mälärvägen. Anslutande väg Torshällavägen har skyltad hastighet 50 km/h. Anslutande väg Västergatan har skyltad hastighet 40 km/h.

4.3.5. Gång- och cykelbana

Den aktuella sträckan omfattas av gång- och cykelvägar på vardera sida om väg 53. Det är en statlig väghållare för gång- och cykelvägen som ligger längs den del av väg 53 som benämns som Carlavägen (se figur 4.1). Vid cirkulationsplatsen och norrut, längs Mälärvägens östra sida, ligger gång- och cykelvägen som minst tio meter ifrån väg 53. Denna sträcka har idag en kommunal väghållare.



Figur 4.1. Översikt över kommunala (blå) och statliga (röda) vägar

4.3.6. Kollektivtrafik

Väg 53 trafikeras av bussar i linjetrafik och busshållplatser finns längs vägen. Sörmlandstrafiken är huvudman längs sträckan. Ungefär 300 meter norr om cirkulationsplatsen finns hållplatserna Årbyskolan på vardera sida om väg 53. Söder om cirkulationen ligger busshållplatserna Sundbyvägen. Ingen av dessa busshållplatser bedöms att påverkas av ombyggnationen.

4.3.7. Utryckningsfordon

Blåljustrafiken har stundtals stora svårigheter att förflytta sig längs väg 53 i de centrala delarna av Eskilstuna. Ambulans, räddningstjänst och polis anger att de ofta får ge sig ut i motsatt körfält för att kunna komma fram snabbare vid utryckningar.

4.3.8. Olyckor

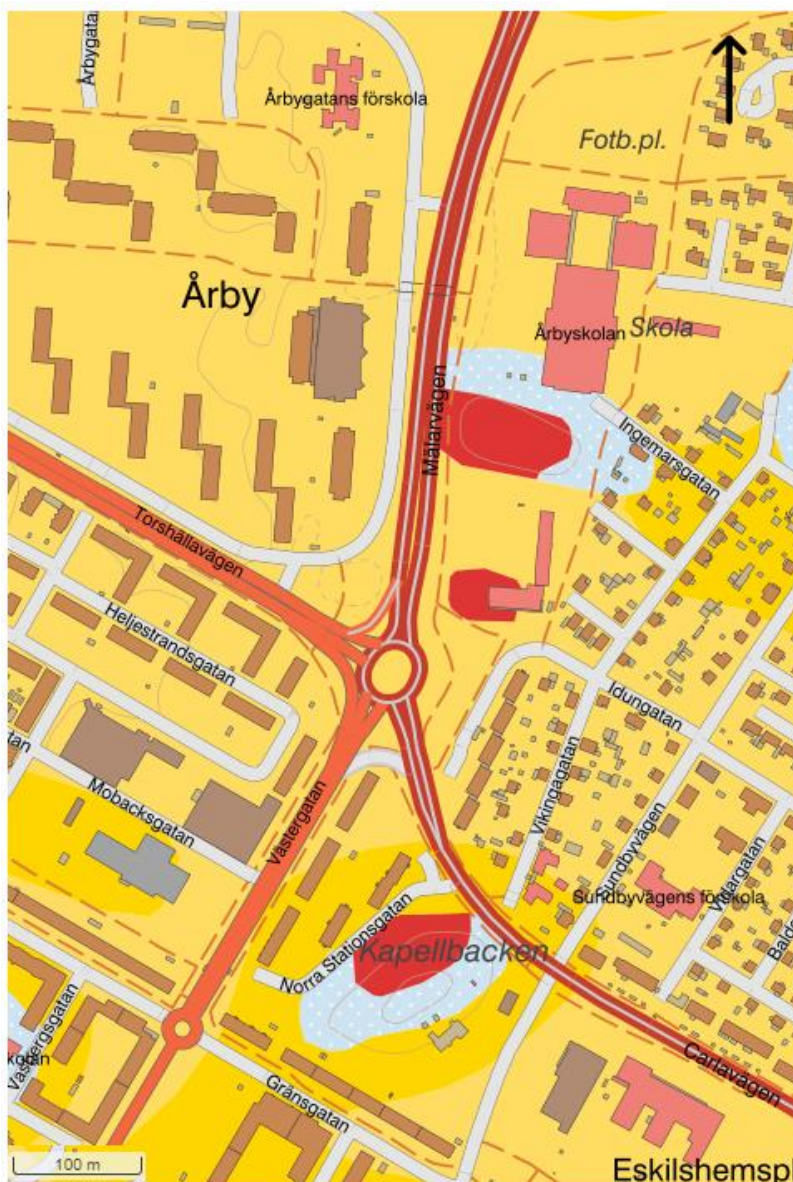
Enligt data från STRADA år 2010-2020 vanligaste olyckorna inom utredningsområdet är upphinnandeolyckor och olyckor mellan motorfordon och cykel, men det har även inträffat en olycka mellan fotgängare och motorfordon med dödlig utgång.

4.4. Målpunkter

Den huvudsakliga och stora målpunkten i området är centrala Eskilstuna med verksamheter, skolor och service.

4.5. Byggnadstekniska förutsättningar

Den naturliga jordarten inom utredningsområdet är lera (se figur 4.2). Idunplan ligger cirka 500 meter norr av Eskilstunaån. En tidigare utförd miljöteknisk markundersökning visar att marken vid Idunplan består av fyllning bestående av torrskorpsera uppblandat med sten och sand ner till cirka en meters djup, underlagrat av naturlig torrskorpsera (Sweco Viak; 2003).



Figur 1.2. Karta över jordarter (SGU, 2023); gul färg: lera, blå färg: sandig morän, röd färg: berg.

Grundvattennivån har uppmätts till nivån -0,3 meter i den sydöstra delen av området, respektive -0,5 meter inom nordöstra delen. De uppmätta nivåerna motsvarar en grundvattentrycknivå varierande mellan cirka 2,1 – 2,8 meter under markytan. Grundvattenytans nivå kan variera över året beroende på regn, snösmältning, dränering etcetera. Grundvattennivån vid mätningstillfället bedöms utgöra lågvattennivå. För att säkerställa detta måste jämförelse utföras med andra grundvattenrör inom området med längre historik.

4.6. Riksintressen

Utredningsområdet ligger omedelbart norr om riksintresseområdet för kulturmiljövård Eskilstuna [D 5], enligt Miljöbalken 3:6.

Motivering för riksintresset är en smides- manufaktur- och industristad som speglar många olika utvecklingssteg och de sociala förhållandena från medeltiden och 1600-talet fram till tiden efter 1950.

Dess uttryck är bland annat en medeltida tätortsbildning på Eskilstunaåns östra sida med långgata längs stranden och småskalig träbebyggelse.

Inget riksintresse för väg eller järnväg berörs inom utredningsområdet.

4.7. Miljö kvalitetsnormer och miljömål

4.7.1. Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer är ett begrepp som sätter en bindande gräns för ett miljö tillstånd som ska följas vid eller efter en viss tidpunkt, ett juridiskt styrmedel som tar sikte på tillståndet i miljön. En miljö kvalitetsnorm fastställs utifrån kunskap om vad som utgör en föroreningsnivå eller störningsnivå som människor, miljö och natur kan utsättas för utan större påverkan. Målsättningen ska vara att en god miljö upprätthålls eller förbättras. Miljö kvalitetsnormerna omfattar utomhusluft, buller och vattenkvalitet och finns reglerade i miljö balkens femte kapitel. Uppfyllande av miljö kvalitetsnormer tas upp under respektive aspekt, där det är relevant.

4.7.2. Miljö- och klimatmål

Sveriges miljö mål utgör det svenska genomförandet av Agenda 2030, de globala målen för hållbar utveckling, och beskriver det tillstånd i den svenska miljön som ska nås. Det finns 16 miljö kvalitetsmål som alla berör viktiga miljö områden, se figur 4.3. Miljö kvalitetsmålen med preciseringar ska ge en långsiktig målbild för miljö arbetet och fungera som vägledning för hela samhällets miljö arbete, såväl myndigheters, länsstyrelser, kommuners som näringslivets och andra aktörers. Sveriges miljö mål är beslutade av riksdagen, vilket ger dem en särskild tyngd i det nationella arbetet. Relevanta miljö mål för detta projekt bedöms vara begränsad klimatpåverkan, giftfri miljö, grundvatten av god kvalitet, god bebyggd miljö och ett rikt växt- och djurliv. Projektets påverkan på miljö målen kommer att följas upp under projektets gång. Det finns inga regionala miljö mål. Däremot gör länsstyrelserna varje år en regional årlig uppföljning av Sveriges miljö kvalitetsmål, med bedömningar och redovisning av miljö tillstånd och miljö arbetet i länen.

Eskilstuna kommun har inga lokala miljö mål men arbete pågår för att ta fram en plan för klimatomställning. Planen är en del i en långsiktig process för att nå målet om ett klimatpositivt Eskilstuna 2045. Planen omfattar åtta temaområden varav transport och logistik är ett. För att klara utmaningen med att minska växthusgaserna från transportsektorn behövs insatser inom tre områden; Transporteffektivt samhälle, förnybara drivmedel och energieffektiva fordon. Med ett mer transporteffektivt samhälle avses i planen att fler människor behöver gå, cykla, resa kollektivt, jobba hemifrån och ha flera digitala möten.



Figur 4.3. De svenska miljö kvalitetsmålen.

4.8. Befolkning och människors hälsa

4.8.1. Boendemiljö och befolkning

Området kring cirkulationsplatsen omges av bostadshus, parkmark och verksamheter. Närmast cirkulationsplatsen utgörs bostadshusen mestadels av flerbostadshus. Österut övergår boendet till villabebyggelse. Verksamheterna ligger huvudsakligen samlade sydväst om cirkulationsplatsen. I nordöst finns också närliggande skolor, Idunskolan och Årbyskolan. I sydost finns Sundbyvägens förskola, se karta i figur 3.1. Boende inom utredningsområdet har nära till centrala Eskilstuna med dess utbud av service. Eskilstuna kommun har en befolkning på knappt 108 000 invånare (2021).

4.8.2. Buller

I cirkulationsplatsen möts flera vägar, väg 53 (Carlavägen/Mälarvägen), Västergatan och Torshällavägen. Området passeras av mycket trafik och bostäderna ligger nära och oskyddat vid cirkulationsplatsen. Inga vägnära bullerskydd finns i området. En bullerutredning kommer att utföras inom projektet.

4.8.3. Luftkvalitet

Kommunerna har en skyldighet att kontrollera luftkvaliteten. I Eskilstuna kommun är det Östra Svealands luftvårdsförbund som mäter och kontrollerar att kommunen uppfyller miljö kvalitetsnormerna. Ingen mät punkt ligger inom eller vid utredningsområdet.

Trafikverket utförde 2013 beräkningar avseende kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM 10) längs det statliga vägnätet. Resultaten visade på halter under miljö kvalitetsnormerna i cirkulationsplatsen och anslutande gator närmast cirkulationsplatsen.

4.8.4. Barriärer

Cirkulationsplatsen med anslutande vägar utgör en barriär i området för boende och oskyddade trafikanter. Den omges av gång- och cykelvägar med övergångsställen över vägarna Carlavägen, Västergatan och Torshällavägen. Mälarvägen kan inte passeras. Oskyddade trafikanter får ta omvägen runt cirkulationsplatsen för att nå andra sidan av Mälarvägen, se figur 4.1.

4.8.5. Friluftsliv och rekreation

Inom närområdet finns bland annat en idrottsplats norr om cirkulationsplatsen och bostadsområdet Årby. I sydost finns en sporthall, en arena (Munktellarenan) och ett badhus (Munktellbadet). Ett grönområde med bland annat fotbollsplaner och koloniområde finns öster om Eskilshem.

4.9. Vatten

4.9.1. Ytvatten

Aktuellt område ligger inom huvudavrinningsområdet Norrström, samt delavrinningsområdet Eskilstunaån – Torshällaån med recipient Eskilstunaån.

4.9.2. Grundvatten

Inga kända grundvattenförekomster finns i närheten av aktuellt område.

4.10. Landskap

Cirkulationsplatsen ligger inom stadsmiljö. Intilliggande grönytor består av gräsmatta och planterade träd i varierande ålder och art.

Cirkulationsplatsen har en stomme av rött grus. I cirkulationen finns utöver grusytan även en slingrande gräsyta med kortenstålskant, samt blå mosaikfigurer som höjer sig ur gruset. Cirkulationen ramar in av en röd kant av marksten.

Refuger kring cirkulationen är hårdgjorda och består av grå betongplattor med en yttre ram av granitkantsten och smågatsten. Kring cirkulationen finns även grönytor som separerar vägmiljön från intilliggande bebyggelse. Grönytorna genomkorsas av ett gång- och cykelvägnät. I flera av grönytorna finns uppväxta träd som skapar en grön inramning mot bebyggelsen. Norr om cirkulationsplatsen, mellan Torshällavägen och Mälarvägen (väg 53), finns en dagvattendamm inom grönytan med en kulverterad bäck under väg 53 som kallas Kalkbäcken.

I grönytan öster om cirkulationen, mot Idungatan, finns trädgrupper planterade i koner, bestående av bok och poppel. I denna grönyta finns även en enradig trädallé av spaljéklippt bohuslind. Längre norrut, längs Västergatans östra sida, finns en enradig trädallé bestående av bland annat naverlönn.

Längs Västergatan växer kärrek i dubbla rader på vardera sida gatan. Uppväxta lövträd finns även i grönytor på vardera sida Torshällavägen, invid dammen samt längs Mälarvägens västra sida.

Stolpar till vägmärken är galvaniserade medan belysningsstolpar varierar mellan galvaniserade, grålackade samt blålackade (invid övergångsställen). Armaturer varierar i modell beroende på om stolparna sitter vid cirkulationsplatsen, vid gång- och cykelvägar eller vid övergångsställen.

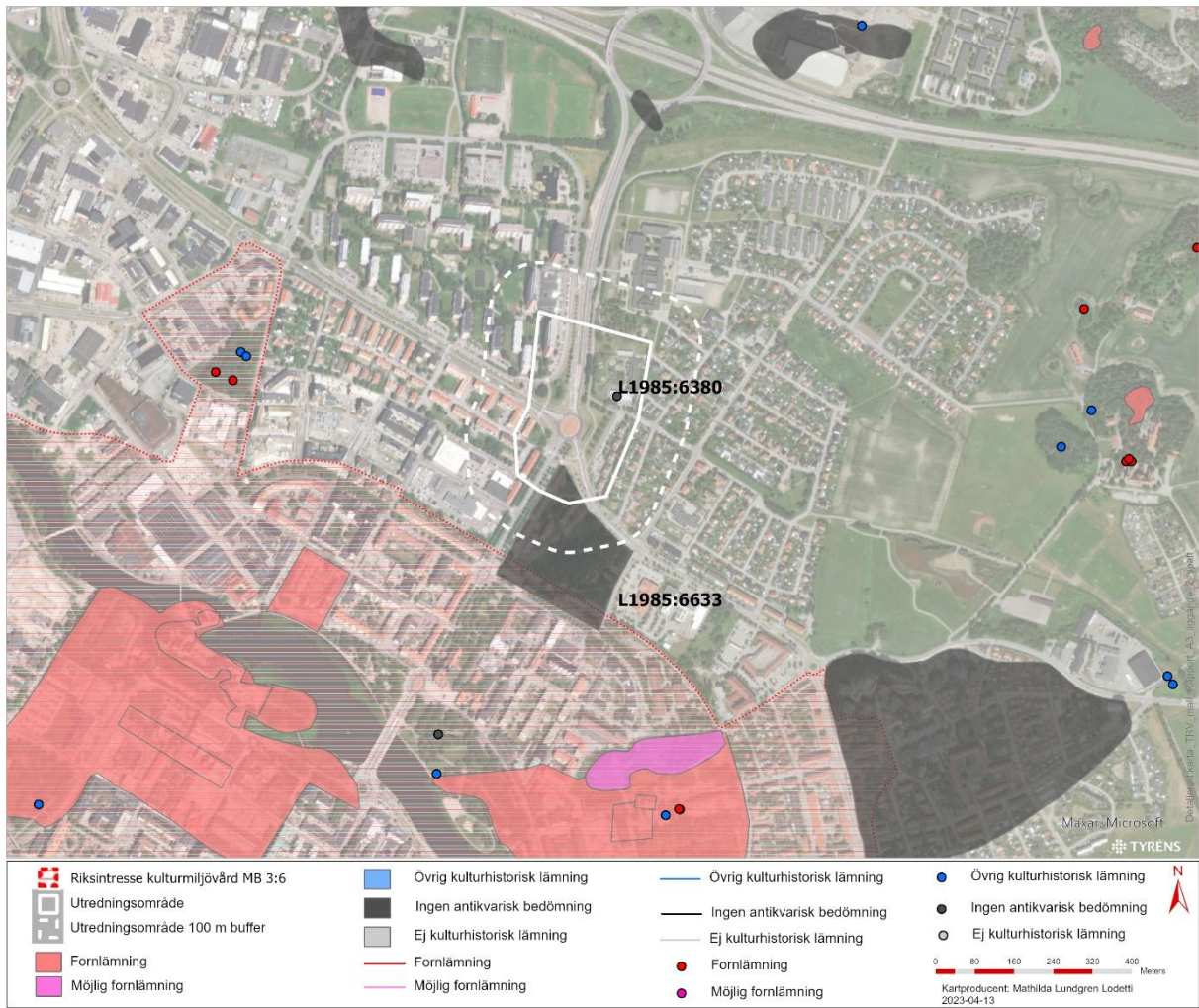
4.11. Kulturmiljö

Eskilstuna har fått sitt namn efter den engelske missionären Eskil som på 1000-talet skickades ut för att kristna sörmlänningarna. Landhöjningen hade några hundra år tidigare skapat ett vattenfall i Eskilstunaån och tidigt uppstod en handelsplats ”Tunafors” invid vattenfallet. Många vägar ledde fram till handelsplatsen och här fanns även många kvarnar som drevs av vattenkraften. Invid handelsplatsen anlades ett Johanniterkloster till minne av Eskil och efter hand växte bebyggelsen. Centrala Eskilstuna är beskriven i Södermanlands hembygdsförenings årsbok 1988 och Eskilstuna stad är utpekad som en regional kulturmiljö (E22).

Riksantikvarieämbetets kulturmiljöregister (KMR) innehåller två registrerade lämningar vilka båda har den antikvariska statusen ”Ingen antikvarisk bedömning”.

Omedelbart söder om cirkulationen och i anslutning till Västergatan och Carlavägen ligger Kapellbacken (L1985:6633). Platsen är omskriven redan på 1600-talet och att Höga kulle är kallad Kapellbacken efter det kapell som 200 år tidigare stått på kullen. Inom området utfördes en mindre arkeologisk undersökning år 1977 men inga anläggningar, fynd eller kulturlager påträffades. År 2016 utfördes ytterligare en mindre arkeologisk undersökning inom området men inte heller vid detta tillfälle påträffades några lämningar efter kapellet.

Utredningsområdets närmaste omgivning utgörs av bostadsbebyggelse och kommunikationsstråk och naturliga orörda markytor saknas i hög grad. Men med kännedom om den fornlämning som tidigare funnits inom området, kan möjlighet eventuellt finnas att ytterligare ännu ej registrerade fornlämningar finns dolda under marken. Länsstyrelsen kan därmed komma att fatta beslut enligt Kulturmiljölagen för att fastställa detta. Planerade åtgärder bedöms i mycket lite grad innebära påverkan på kulturmiljön.



Figur 4.4. Kulturmiljö

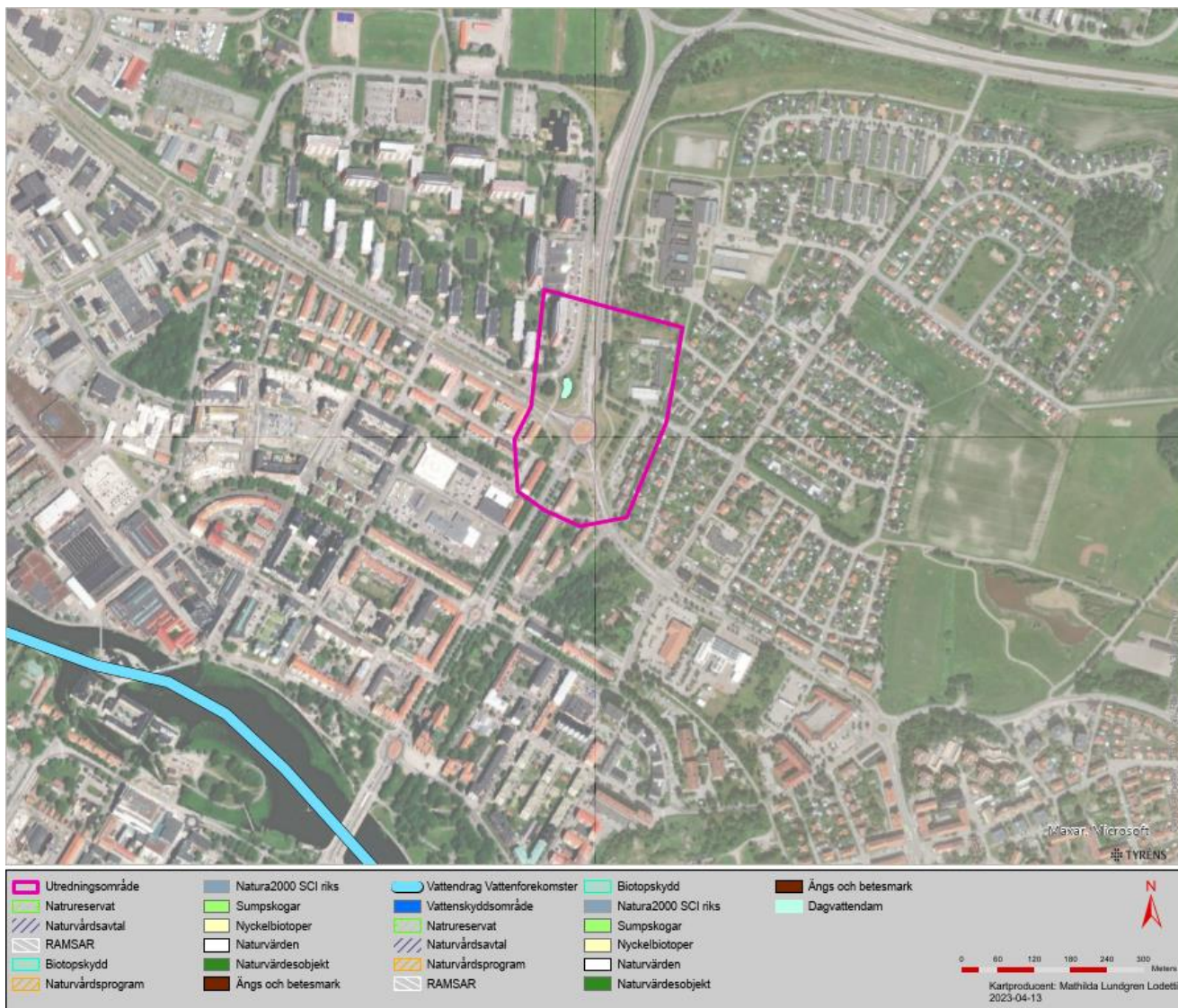
4.12. Naturmiljö, biologisk mångfald och skyddade arter

4.12.1. Generell beskrivning av naturmiljön

Utredningsområdet ligger i centrala Eskilstuna och har en övervägande urban karaktär med omgivningar som primärt består av gator och bebyggelser. Grönytor återfinns längs med vägarna där inslag av träd, buskage och gräsmarker förekommer. Enligt bygghandlingen för cirkulationsplats vid Idungatan/Västergatan från 2004 planterades körsbärsträd, kärrek, naverlönn, bohuslind, bok, avenbok och häckpoppel inom utredningsområdet. Inga utav dessa träd har avgränsats som skyddsvärda träd enligt länsstyrelsens geoportal men eftersom träden planterades avsiktligt som alléträd kan de omfattas av generellt biotopskydd. Se avsnitt 4.12.2 för en fördjupande text kring alléträd.

På översiktskartan i figur 4.5 redovisas utredningsområdet i en översiktlig vy. Ett eftersök av värdefulla naturområden och skyddsvärda platser har gjorts och figuren visar att inga sådana platser förekommer i närheten av utredningsområdet.

En mindre dagvattendamm med okända naturvärden förekommer i anslutning till cirkulationsplatsen. Dammen återfinns nordväst om cirkulationsplatsen, se figur 4.5.



Figur 4.5. Översiktskarta som visar utredningsområdet. Inga värdefulla naturmiljöer förekommer i närområdet.

4.12.2. Påverkan på skyddsvärda träd och alléträd

Inga skyddsvärda träd är registrerade inom utredningsområdet sedan tidigare av länsstyrelsen, se figur 4.6. Utpekade skyddsvärda träd återfinns som närmast cirka 550 meter väster om utredningsområdet. Det är därför bedömt att inga skyddsvärda träd kommer att beröras av åtgärderna men då inventeringens omfattning är okänd bör detta följs upp genom en trädinventering, vilket planeras under våren 2023.

Även träd som potentiellt växer i alléer bör utredas och dokumenteras. För att bedöma om träden inom utredningsområdet faktiskt utgör alléträd eller ej används Naturvårdsverkets definition av alléträd som stödmaterial. Det innebär bland annat att:

Lövträd planterade i en enkel eller dubbel rad som består av minst fem träd längs en väg eller det som tidigare utgjort en väg eller i ett i övrigt öppet landskap. Träden ska till övervägande del utgöras av vuxna träd, vilket innebär att mer än hälften av träden ska vara vuxna. Med vuxna träd

avses träd som mäter minst 20 cm i diameter i brösthöjd eller har uppnått en ålder av 30 år (det som först uppnås).

Alléer omfattas av ett generellt biotopskydd enligt 7 kap. 11 § miljöbalken och 5 § förordningen om områdesskydd (1998:1252) enligt miljöbalken. Trafikverket hänvisar dock till undantagsregeln enligt 7 kap. 11a § miljöbalken. Se vidare i avsnitt 4.12.4.

Enligt bygghandling från 2004 planterades ett antal träd i befintliga alléer. En hänvisning till alléträd motsvarande 22 Tokyokörsbärsträd, 20 kärrekar och 9 naverlönnar finns i handlingen. Dessa träd ska undersökas närmare genom den inventering som planeras under våren 2023 vilket begränsas till träd- och trädlevande arter. Trädens ekologiska värde beskrivs på individnivå för de träd som fysiskt berörs av åtgärden, vilket underlättar kommande arbeten med planeringsprocessen och eventuella kompensationsåtgärder.

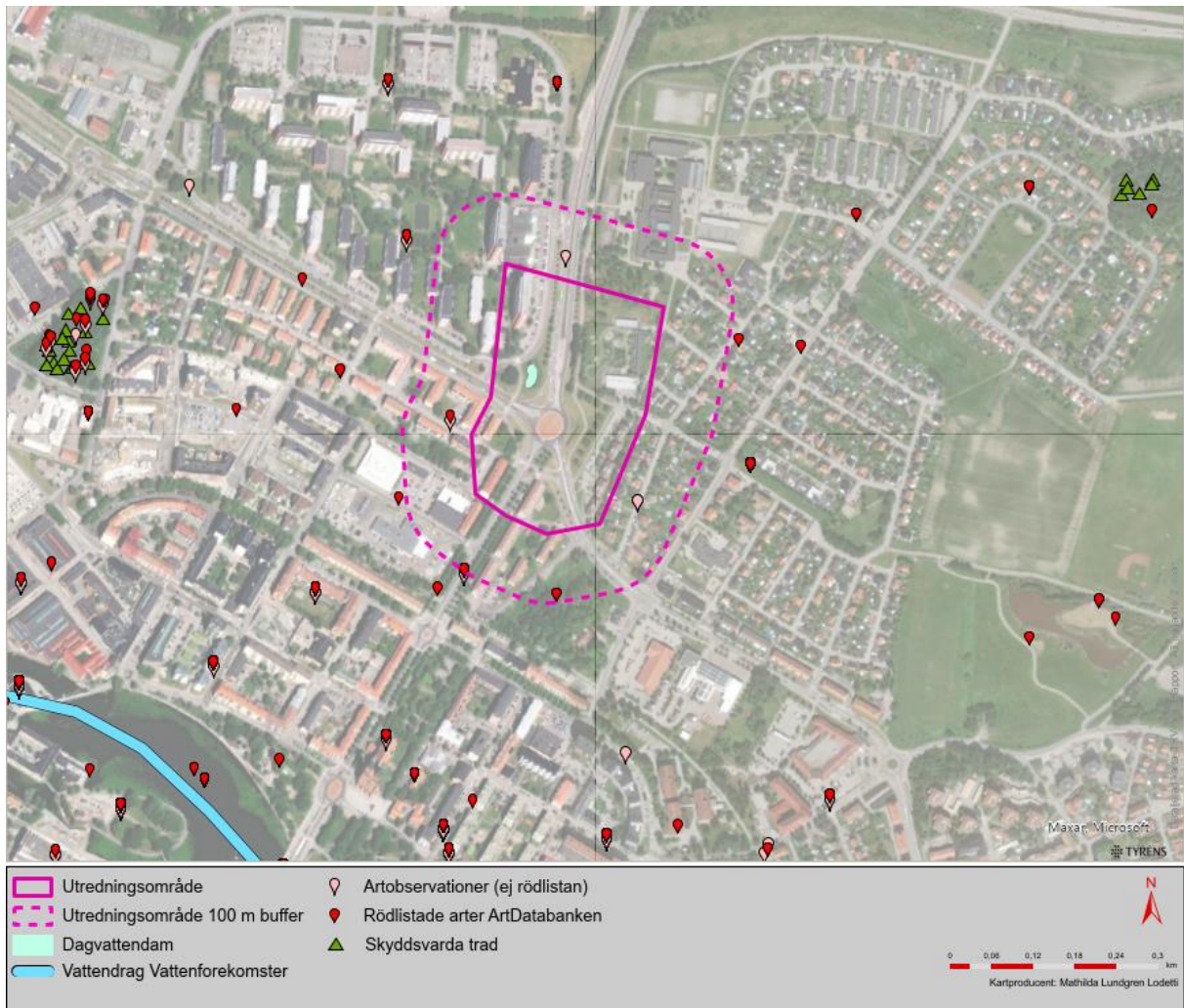
4.12.3. Arter

Enligt ett utdrag ur Artportalen 2023-03-21 förekommer inga skyddade eller rödlistade arter inom utredningsområdet, se figur 4.6.

Avseende rödlistade arter i närområdet är det endast fåglar som är registrerade inom 100 meter från yttre gränsen av utredningsområdet. De fynd som redovisas i Artportalen består av rödlistad tornseglare (EN), grönfink (EN) och stare (VU). Även fynd av vardagliga fåglar så som skata och ringduva förekommer inom 100 meter från yttre gränsen till utredningsområdet.

Igelkotten, som är en rödlistad art (NT) har observerats cirka 120 meter öster om utredningsområdet.

Någon risk för skada på de rödlistade arterna eller krav på dispens från artskyddsförordningen till följd av åtgärden bedöms inte i nuläget. Ett eftersök av fågelbon och hålträd görs i samband med trädinventeringen för att undvika skada på häckande fåglar och dess ägg.



Figur 4.6. Förekomst av skyddsvärda träd och arter i närheten till utredningsområdet.

4.12.4. Behov av tillståndsansökningar, anmälningar och dispenser

Alléträd planterades i utredningsområdet enligt bygghandlingen för cirkulationsplatsen från 2004. Huruvida träden uppfyller definitionen av alléträd bedöms och utvärderas genom platsbesök under 2023. Dispens är normalt sett behövligt vid exempelvis avverkningar av alléträd som omfattas av generellt biotopskydd.

Eventuella biotopskyddade alléträd inom utredningsområdet bedöms omfattas av undantagsregeln vid fastställande av vägplan enligt 7 kap. 11a § miljöbalken. Här står det att *inom ett biotopskyddsområde enligt 11 § första stycket 1 gäller förbuden i 11 § andra stycket inte byggande av allmän väg enligt en fastställd vägplan enligt väglagen (1971:948).*

En planerad vägs påverkan på ett biotopskyddsområde för en generellt skyddad biotop ska enligt bestämmelsen i 7 kap. 11 a § MB inte tas upp i en dispensprövning, utan ska i stället hanteras under det samråd som krävs under planläggningsprocessen enligt väglagen. Trafikverket avser att hantera frågan genom samråd och planläggningsprocessen vid framtagande av vägplanen.

4.13. Hushållning med naturresurser

Inga kända naturresurser finns inom eller i anslutning till utredningsområdet.

4.14. Klimat

4.14.1. Klimatpåverkan

Vägtrafik är en källa för påverkan på klimatet genom att den ger upphov till utsläpp av klimatpåverkande gaser. Även upprustning, drift och underhåll av väganläggningar påverkar klimatet. Trafikverket arbetar systematiskt med att minska klimatpåverkan och energianvändning från byggnation, drift och underhåll genom att ta fram klimatkalkyler. Dessa används som beslutsunderlag, underlag för målstyrning, redovisning och rapporter samt som verktyg för att effektivt och systematiskt arbeta med klimat- och energieffektivisering.

4.14.2. Klimatanpassning

I framtiden bedöms Sveriges klimat bli våtare och varmare på grund av de rådande klimatförändringarna. Detta kommer sannolikt innebära ökade nederbörds mängder och fler extrema nederbördstillfällen. Klimatet påverkar trafikanläggningarnas status och hållbarhet genom påverkan av temperaturförändring, skyfall och översvämningar. Det är därför viktigt med klimatanpassning av trafikanläggningar till ett framtida klimatscenario.

4.15. Förorenad mark

Enligt Länsstyrelsens databas för MIFO-objekt finns inga registrerade potentiellt förorenade objekt inom inventeringsområdet idag. Ingen information om potentiellt förorenade områden har heller påträffats i underlag från Trafikverket eller Eskilstuna kommun. Vid kontakt med Länsstyrelsen Södermanland erhöles en miljöteknisk markundersökning för Västergatan/Idunplan (Sweco Viak, 2003). Undersökningen berörde området vid Idunplan där numera en dagvattendamm och en park är belagd. Undersökningen visade att inga jordprov innehöll halter som översteg riktvärden för känslig markanvändning, KM (Naturvårdsverket, 2009).

Söder om utredningsområdet finns några MIFO-klassade objekt; ett tungmetallgjuteri, två bilvårdsanläggningar och två anläggningar för drivmedelshantering. Risken att föroreningar från dessa har spridit bedöms som liten.

Vägtrafiken kan ge upphov till föroreningar i dikesmassor, vanligtvis metaller och polycykliska aromatiska kolväten (PAH).

Äldre lager av asfalt kan innehålla stenkolstjära innehållandes förhöjda halter av PAH.

4.16. Farligt gods

Väg 53 vid Idunplan är inte en rekommenderad väg för transport av farligt gods.

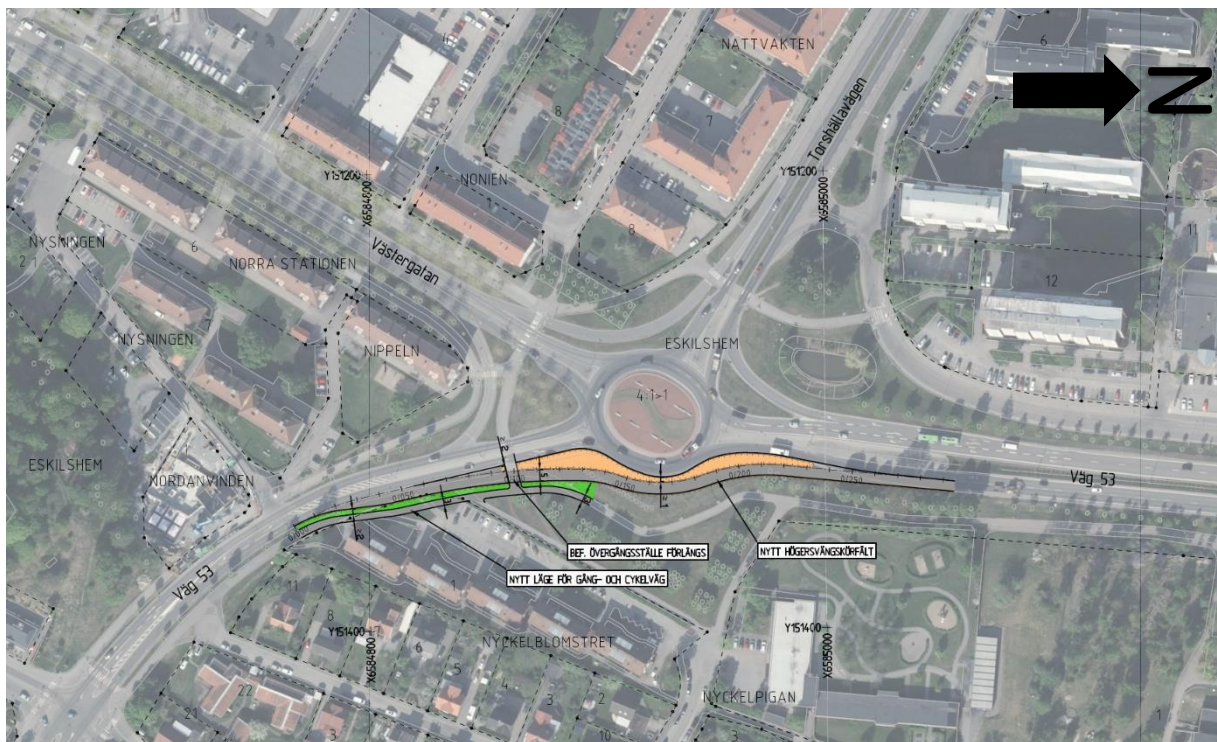
5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

5.1. Lokalisering och alternativ

5.1.1. Planförslaget

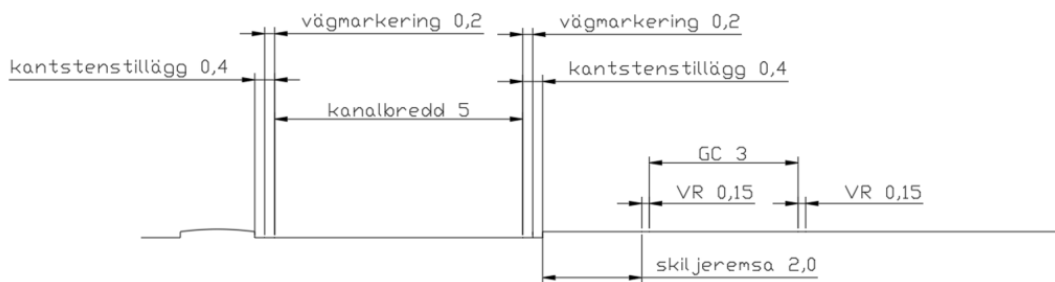
Ett högersvängsfält i cirkulationen föreslås. Detta innebär att den befintliga gång- och cykelbanan måste flyttas ut längre från befintlig väg.

Ett nytt högersvängskörfält utformas så att fordonshastigheterna inte överskrider 60 km/h. Gång- och cykelvägarna är utpekade som lokalstråk enligt Översiktsplanen för Eskilstuna kommun (antagen 2021-09-14). Cykelvägen dimensioneras och utformas för 20 km/h.



Figur 5.1. Föreslaget högersvängsfält.

Högersvängskörfältet utformas med en kanalbredd på fem meter. Längs högersvängskörfältet anläggs kantsten på höger och vänster sida. Mellan högersvängskörfältet och befintlig cirkulationsplats följer en längsgående mittrefug ≥ 1 meter. Den planerade gång- och cykelvägen är tre meter bred och anläggs minst två meter från högersvängskörfältet, se figur 5.2.



Figur 5.2. Typsektion

5.1.2. Kollektivtrafik

Väg 53 trafikeras av bussar i linjetrafik och busshållplatser finns längs vägen. Sörmlandstrafiken är huvudman längs sträckan. Ungefär 300 meter norr om cirkulationsplatsen finns hållplatserna Årbyskolan på vardera sida om väg 53. Söder om cirkulationen ligger busshållplatserna Sundbyvägen. Ingen av dessa busshållplatser bedöms att påverkas av ombyggnationen.

5.1.3. Vägbelysning

Högersvängskörfältet, gång- och cykelvägen samt övergångsstället ska belysas. Vägbelysning ska vara eftergivlig, vilket innebär att belysningsstolpen ska vika sig vid påkörning.

5.1.4. Måluppfyllelse

Möjligheten att utforma ett högersvängskörfält enligt dom krav som finns i VGU bedöms som goda. Det kommer att krävas noggrann projektering och närheten till befintligheter söder om cirkulationen är en utmaning i projektet. Samråd med Eskilstuna kommun behövs då gång- och cykelvägen delvis kommer att få kommunalt väghållaransvar.

5.1.5. Effekter på trafikering och framkomlighet

Ombyggnationen av cirkulationen kommer att ge en förbättrad framkomlighet för fordonstrafiken. Mindre trafik som åker från Carlavägen och in i cirkulationen gör att fordon från Västergatan har lättare att ta sig in i cirkulationen och därmed minskar väntetider och köbildningar. Gång- och cykeltrafikanter påverkas av ombyggnationen då de får ytterligare ett körfält att passera vid befintligt övergångsställe. Den refug som anläggs mellan körfälten gör att de oskyddade trafikanterna kan passera ett körfält åt gången vilket minskar de negativa konsekvenserna med ombyggnationen.

5.1.6. Markintrång

Ytterligare markintrång kommer att krävas för att kunna rymma ny placering av gång- och cykelväg. Markintrånget ska inte påverka befintliga parkeringsplatser. Däremot kommer arealen grönyta att minska.

5.1.7. Påverkan under byggtiden

Under byggtiden kommer framkomligheten att vara begränsad, både för fordonstrafik och oskyddade trafikanter. Schaktarbeten kommer att generera överskottsmassor som måste läggas upp för att eventuellt återanvändas inom projektet, i annat närliggande projekt eller transporteras bort. Det är trångt om utrymme för etablering och upplag. Arbetsmaskiner och transportfordon kommer att förekomma i närområdet. Transporter av material till och från arbetsplatsen kommer även att belasta anslutande vägar.

5.1.8. Nollalternativet

Ett nollalternativ beskriver den sannolika utveckling som uppstår om ett projekt eller plan inte genomförs. Nollalternativet används som jämförelsealternativ vid bedömning av miljökonsekvenser för vägplanen. Nollalternativet ska inte förväxlas med nuläget, utan ska beskriva en trolig framtida utveckling om den planerade åtgärden inte genomförs. Nollalternativet innebär att trafikeringen ökar enligt prognos men inget högersvängfält byggs.

5.2. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

5.2.1. Miljö kvalitetsnormer, miljömål och allmänna hänsynsregler

Påverkan på miljö kvalitetsnormer och miljömål kommer att följas upp under kommande skeden i projektet.

Fortsatt uppföljning kommer även att ske avseende tillämpning av de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken. Inom projektet kommer skyddsåtgärder, begränsningar och försiktighetsmått redovisas och utföras för att förebygga, hindra och motverka skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. Genom samråd och fördjupade utredningar ska tillräcklig kunskap inhämtas för att lokalisera och utforma det planerade högersvängfältet så att miljön inte skadas under bygg- eller drifttid.

5.2.2. Boendemiljö och befolkning

Boendemiljön påverkas något av ändringar i bullermiljön och landskapsbilden med det nya högersvängfältet. Inget direkt intrång görs på bostadshusen men i sydvästra hörnet av flerbostadshuset i kvarteret Nyckelblomstret kommer den nya gång- och cykelvägen mycket nära.

5.2.3. Buller

Det nya svängfältet medverkar till att avståndet mellan trafiken och befintlig bebyggelse kommer att ändras något, framför allt gällande bostadskvarteret Nyckelblomstret, se figur 5.1. Det kan också innebära att körsätt och hastigheter ändras. Vilken effekt det får på bullersituationen måste utredas vidare. En bullerutredning kommer att utföras inom ramen för projektet.

5.2.4. Luftkvalitet

Projektets effekter på omfattningen av luftutsläppen, luftkvaliteten samt vilka konsekvenser som kan uppstå för trafikanter och kringboende kommer att följas upp i nästa skede. Bedömningen är att det nya högersvängfältet medför en jämnare trafikrytm som inte orsakar stillastående och köbildning. Detta kan ge positiva effekter på luftkvaliteten även på angränsande gator. Området närmast

cirkulationsplatsen är öppet och välventilerat vilket gör att luften omsätts, till skillnad mot slutna gaturum.

5.2.5. Barriärer

I samband med utbyggnad av det nya högersvängfältet förlängs befintligt övergångsställe över Carlavägen. Genom att oskyddade trafikanter behöver passera fler körfält, ökar olycksrisken vid övergångsstället något. Befintlig gång- och cykelväg läggs i ett nytt läge.

5.2.6. Friluftsliv och rekreation

Möjligheten till friluftsliv och rekreation påverkas inte av ett högersvängfält.

5.2.7. Vatten

Ytvatten

Aktuella ytvattenförekomster påverkas inte av ett högersvängfält.

Grundvatten

Då grundvattenförekomster saknas påverkas inget sådant av ett högersvängfält.

5.2.8. Landskap

Växtligheten kring cirkulationsplatsen kommer att påverkas av projektet. Det nya högersvängfältet mellan Carlavägen (väg 53) och Mälärvägen kommer att innebära att ett antal träd behöver fällas i närliggande grönytor. Alléträd i den spaljéklippta bohuslindraden öster om cirkulationen behöver fällas liksom två av de konformade trädgrupperna bestående av bok och poppel.

5.2.9. Kulturmiljö

På Kapellbacken, i utredningsområdets omedelbara närhet, ska det enligt en nedteckning från 1600-talet, funnits ett medeltida kapell. Under utförda arkeologiska undersökningar har inga lämningar påträffats. Utredningsområdet är i övrigt hårt exploaterat av bostadsbebyggelse och kommunikationsstråk. Endast mindre ytor skulle kunna betraktas som ännu ej påverkade av markarbeten och schaktning.

Planerade åtgärder bedöms i mycket lite grad innebära påverkan på kulturmiljön.

Med kännedom om kapellet som tidigare funnits inom området, kan eventuellt ytterligare ännu ej registrerade fornlämningar finns dolda under marken. Länsstyrelsen kan därför komma att fatta beslut enligt Kulturmiljölagen för att fastställa detta.

5.2.10. Naturmiljö, biologisk mångfald och skyddade arter

Påverkan på naturmiljön, den biologiska mångfalden och skyddade arter anses vara mycket begränsad då omgivningarna utgörs främst av bebyggda områden med inga kända naturvärden. Inga rödlistade eller fridlysta arter förekommer inom utredningsområdet och inga skyddsvärda träd berörs. Influensområdet är så begränsat att inga känsliga eller skyddade naturområden bedöms påverkas av åtgärden.

En planerad vägs påverkan på en generellt skyddad biotop, såsom eventuella alléträd, ska enligt bestämmelsen i 7 kap. 11 a § MB hanteras genom samråd under planläggningsprocessen enligt

väglagen. Byggande av allmän väg enligt en fastställd vägplan undantas från förbudet mot att vidta en åtgärd som kan skada naturmiljön i ett biotopskyddsområde. Trots undantagsregeln bör träd ersättas om möjligt för att minimera långsiktiga negativa effekter på naturmiljön. Enligt figur 5.1 finns träd nära det område där anläggningsarbeten kommer att förekomma. I vilken utsträckning träd kommer att påverkas och om de är biotopskyddade kommer att utredas vidare.

Sammantaget bedöms inte åtgärden att påverka naturmiljön på ett negativt sätt.

5.2.11. Klimat

Klimatpåverkan

Byggande av väg inklusive schaktarbeten och transporter medverkar till utsläpp av klimatpåverkande gaser. Det finns flera sätt att minska klimatpåverkan för ett vägprojekt, bland annat genom att minska mängden material och att använda material och drivmedel med lägre klimatgasutsläpp ur ett livscykelperspektiv. En klimatkalkyl kommer att tas fram för att bedöma projektets klimatpåverkan och föreslå åtgärder för att minimera projektets klimatutsläpp.

Klimatanpassning

Ledningar för avledning av dagvatten dimensioneras enligt TRVINFRA-00231 version 2.0, dvs för 10-års regn. Planerad byggnation kommer inte att påverka skyfallshanteringen inom området nämnvärt eftersom de ytor som berörs redan idag hanteras inom området.

5.2.12. Förorenad mark

Det finns inga kända föroreningar inom utredningsområdet. Överskottsmassor som uppkommer i projektet kan innehålla föroreningar avseende metaller, petroleumprodukter och PAH från fyllningsmassor eller vägtrafiken. En miljöteknisk undersökning kommer att utföras. Även provtagning av asfalt kommer att göras.

5.2.13. Farligt gods

Projektet leder inte till någon förändring gällande farligt gods. Vägarna kring cirkulationsplatsen är inte rekommenderade för transport av farligt gods.

5.2.14. Kumulativa effekter

Denna vägplan är, som nämndes i inledningen av samrådsunderlaget, ett av flera projekt längs väg 53 genom Eskilstuna som syftar till att förbättra framkomligheten och säkerheten längs vägen. Trafikverket utför även åtgärder i tre andra korsningspunkter, längs en delsträcka av väg 53 som ligger söder om Idunplan. Dessutom pågår åtgärder vid trafikplats Vårby där väg 53 möter väg E20. Tillsammans bedöms föreslagna åtgärder innebära en tydlig kapacitetsökning och ökad trafiksäkerhet för alla trafikanter längs väg 53 i Eskilstuna.

6. Åtgärder

Projektet är ännu i ett tidigt skede och behovet av skyddsåtgärder är inte klarlagda. Förslag till översiktliga skyddsåtgärder och gestaltungsavsikter redovisas nedan.

6.1. Övergripande förslag till skyddsåtgärder

Under byggtiden bör säkerhetsrisker och störningar minimeras. Tillgänglighet och information till boende och trafikanter är en viktig fråga eftersom många människor passerar och vistas här.

Om fornlämningar, kulturlager eller fynd påträffas under byggskedet ska arbetet omedelbart avslutas och kontakt tas med länsstyrelsen.

Skyddsåtgärder hanteras genom Trafikverkets miljösäkringsprocess som inleds i planarbetet och förs vidare till bygg- och driftskeden.

Utöver ovan nämnda åtgärder gäller Trafikverkets generella försiktighetsåtgärder för projektering och byggnation.

6.2. Övergripande gestaltungsavsikter

Utredningsområdet ligger inom tätbebyggt område där många människor bor, vistas och passerar. Det är därför av stor vikt att skapa en trafiksäker, funktionell och tillgänglig miljö för cyklister och fotgängare. Dessutom utgör väg 53 ett betydande trafikstråk i Eskilstunas övergripande trafiknät samt en viktig infart till Eskilstuna.

6.2.1. Vegetation

Den befintliga utformningen av cirkulationsplatsen kommer inte att påverkas av projektet. Däremot kommer det nya högersvängsfältet mellan Carlavägen (väg 53) och Mälarvägen (väg 53) att få påverkan på ett antal träd i närliggande grönytor. Alléträd i den spaljéklippta bohuslindraden öster om cirkulationen behöver fällas, liksom två av de konformade trädgrupperna bestående av bok och poppel.

Nyplanteringar av träd invid cirkulationsplatsen bedöms vara svåra att utföra på grund av utrymmesbrist. Ytorna ligger nära vägar och är redan idag utnyttjade för trädplanteringar, belysningsstolpar, dammen, vattenkulverten eller ledningar.

Ytan öster om det nya högersvängsfältet, mellan högersvängsfältet och närliggande gång- och cykelväg, ska bevaras som gräsyta likt nuvarande utformning. Detta för att bevara så många gröna ytor som möjligt kring cirkulationen. Avståndet mellan högersvängsfält och gång- och cykelväg bör vara 2 meter eller större. Övergången mellan den befintliga gång- och cykelvägen och den nya delen av gång- och cykelvägen ska utföras med mjuk linjeföring.

6.2.2. Refuger

Mellan cirkulationen och det nya högersvängsfältet skapas en ny refug. Denna refug bör utformas lika som övriga refuger: med grå markplattor inramade av en kant av granitkantsten och smågatsten.

6.2.3. Belysning och vägmärken

Belysning ska genomföras för hela cirkulationsplatsen och det tillkommande högersvängskörfältet. Gång- och cykelvägen längs Carlavägens östra sida ska kompletteras med belysning så att hela sträckan från korsningen Carlavägen/Sundbyvägen fram till och med övergångsställe och anslutning med den kommunala gång- och cykelvägen blir belyst. Belysning och vägmärken ska utföras med motsvarande stolpar och armaturer som befintlig anläggning för att skapa ett enhetligt uttryck längs sträckan. Vägvisning ska anpassas till cirkulationsplatsens nya utformning.

7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, eftersom det planerade högersvängfältet medverkar till få och små effekter på miljön.

Negativa miljöeffekter som kan uppstå till följd av det nya högersvängfältet är att planterade träd som står nära cirkulationsplatsen kan behöva tas bort alternativt flyttas. Träden utgörs av unga lövträd som eventuellt omfattas av generellt biotopskydd. En naturvärdesinventering och inmätning av träden kommer att utföras för att ge svar om dess skyddsvärden och påverkan på dessa. Det nya körfältet kan ge upphov till en något ändrad bullerbild för närboende. En bullerutredning kommer att utföras för att klargöra bullersituationen. När det gäller luftföroreningar och föroreningar i mark och vatten bedöms påverkan vara liten men ska utredas vidare. För övriga miljöaspekter bedöms effekterna vara mycket små eller försumbara.

7.1. Osäkerheter i bedömningen

Samrådsunderlaget, detta dokument, är det första steget i planläggningsprocessen för väg och görs främst som en skrivbordsstudie. Det innebär att vi under processens gång, vid kommande inventeringar på plats och efter samråd med kommunen, myndigheter, allmänheten och övriga berörda kan få ny kunskap som ändrar denna bedömning.

8. Fortsatt arbete

8.1. Planläggning

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

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

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

8.2. Viktiga frågeställningar

Frågeställningar som är viktiga att undersöka och hantera i det fortsatta arbetet med vägplanen är:

- Bullerutredning
- Naturvärdesinventering på fältnivå av träd och trädlevande arter
- Samordning med Eskilstuna kommun gällande påverkan på detaljplaner och initiering av ändringar av detaljplaner
- Hur trafik under byggtiden bör planeras
- Fältinmätningar
- Geotekniska fältundersökningar
- Markmiljöprovtagningar
- Etablerings- och upplagsytor
- Massbalans
- Belysning
- Buller och belysning
- Träd

9. Källor

Arkeologigruppen, 2016. Kapellbacken Eskilstuna. Rapport 2016:73.

Södermanlands hembygdsförbund, 1988. Sörmlandsbygden. Södermanlands hembygdsförbunds årsbok 1988:2.

Tekniskt PM Geoteknik Förfrågningsunderlag Västerås 2004-02-27 Sweco VBB

[NVDB på webb \(trafikverket.se\)](https://trafikverket.se) NVDB ÅDT och Farligt gods, 2023-04-12

Utredning väg 53 genomfart Eskilstuna 2021-01-29



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 1140, 631 80 Eskilstuna. Besöksadress: Kungsgatan 71, 632 21 Eskilstuna
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se

SAMRÅDSUNDERLAG – Väg 53 Cirkulationsplats Idunplan