

GRANSKNINGSHANDLING – Väg 53

Cirkulationsplats Idunplan

Eskilstuna kommun, Södermanlands län

Vägplanbeskrivning inklusive miljöbeskrivning, 2024-04-02



Trafikverket

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

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Planbeskrivning inklusive miljöbeskrivning – Väg 53 Cirkulationsplats Idunplan

Författare: Tyréns AB

Dokumentdatum: 2024-04-02

Ärendenummer: TRV2023/42018

Uppdragsnummer: 172476

Version: 1.1

Kontaktperson: Linda Nilsson

Foto: Om inget annat anges Tyréns

Illustration: Om inget annat anges Tyréns

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	5
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET, DESS BAKGRUND, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL	6
3. MILJÖBESKRIVNING	8
4. FÖRUTSÄTTNINGAR	12
4.1. Vägen/järnvägens funktion och standard	12
4.2. Trafik och användargrupper	12
4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling	14
4.4. Landskapet och staden	15
4.5. Miljö och hälsa	15
4.6. Byggnadstekniska förutsättningar.	22
5. DEN PLANERADE VÄGENS ELLER/OCH JÄRNVÄGENS LOKALISERING OCH UTFORMNING MED MOTIV	23
5.1. Val av lokalisering	23
5.2. Val av utformning	23
5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	25
6. EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET	25
6.1. Trafik och användargrupper	25
6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling	26
6.3. Miljö och hälsa	26
6.4. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)	28
6.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	28
6.6. Påverkan under byggnadstiden	28

7. SAMLAD BEDÖMNING	30
8. ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKENS ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER, MILJÖKVALITETSNORMER OCH BESTÄMMELSER OM HUSHÅLLNING MED MARK OCH VATTENOMRÅDEN	33
9. MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING	34
10. FORTSATT ARBETE	35
11. GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING	36
11.1. Formell hantering	36
11.2. Genomförande	39
11.3. Finansiering	37
12. UNDERLAGSMATERIAL OCH KÄLLOR	40

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 hastighetsåkras. 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.

Den 18 juli 2023 beslutade Länsstyrelsen i Södermanlands län att vägplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Planerade åtgärder bidrar till en förbättrad framkomlighet för fordonstrafiken med minskade väntetider och köbildningar. Detta leder till ett bättre trafikflöde genom staden. För gång- och cykeltrafikanter innebär det nya högersvängfältet att ytterligare ett körfält måste passeras. En upphöjd refug anläggs mellan körfälten vilket gör passagen trafiksäkrare. Den jämnare trafikrytmen med färre inbromsningar och efterföljande accelerationer bedöms ge positiva effekter på luftkvaliteten.

Bostäder som ligger närmast den södra delen av högersvängfältet får något högre ljudnivåer utomhus vid fasad, upp till två dBA högre ekvivalenta ljudnivåer. För de bostäder som ligger närmast högersvängfältet i söder erbjuds fasadåtgärder och uteplatsåtgärder så att riktvärden för trafikbuller inomhus klaras. Som jämförelse innebär nollalternativet en beräknad ekvivalent ljudnivå på cirka en dBA högre än i nuläget. Detta beror på den allmänna trafikökningen för hela samhället som antagits.

Planerad ombyggnation av cirkulationen bedöms inte innebära något intrång i registrerad fornlämning eller andra kulturmiljövärden. Påverkan på yt- och grundvatten är mycket liten då inga djupa schakter eller arbeten i vattenområde ska göras.

Planområdet ligger i centrala Eskilstuna och har en övervägande urban karaktär med omgivningar som primärt består av gator och bebyggelse. Grönytor återfinns längs med vägarna där inslag av gräsmarker, buskage och träd förekommer. Inga skyddade eller rödlistade arter har registrerats inom planområdet. Planerade åtgärder innebär påverkan på ett fåtal träd. Dessa utgörs av yngre lövträd som faller utanför klassificeringen för skyddsvärda träd. Träden i och kring cirkulationsplatsen utgör ett grönt inslag och variation i omgivningen och skapar tillsammans ett natur- och landskapsvärde för området. Några träd kommer att behöva tas bort. Förslagsvis kan de omplanteras på andra platser i närområdet. Ett antal poppelträd som står norr om planområdet uppfyller Naturvårdsverkets definition av alléträd och kommer inte påverkas av projektet.

Projektets syfte är inte att öka trafiken förbi cirkulationsplatsen utan enbart underlätta framkomligheten för rådande trafik. Projektet ökar därmed inte klimatutsläppen, i förhållande till nollalternativet, under drifttiden. Omfattningen av de klimatutsläpp som projektet orsakar under byggtiden är svåra att bedöma då ingen klimatkalkyl har gjorts. Projektet strävar efter att minska

utsläppen så mycket som möjligt genom att ställa krav på entreprenören gällande material- och metodval.

Resultat från miljötekniska undersökningar visar på förekomst av tungmetaller över Naturvårdsverkets riktvärden för känslig markanvändning i flera prover i fyllning samt i naturlig jord. Jord som innehåller halter under riktvärdet för mindre känslig markanvändning bedöms ur miljöteknisk synpunkt vara lämpliga att återanvända inom projektet.

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

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planlägningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan se figur 2.1.

I planlägningsprocessen utreds var och hur vägen eller järnvägen 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 väg- eller järnvägsplanen, 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.



Figur 2.1 Trafikverkets planlägningsprocess

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 Mälarvägen) 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 Mälarvägen.

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 Mälarvägen.

Ändamål och projektmål

Effekt målet för projektet är att förbättra framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet för samtliga trafikslag vilket har brutits ned till projektmål 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, framför allt kollektivtrafik och utryckningsfordon.
- Konfliktpunkter ska identifieras och hanteras utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv.
- Skapa säkrare passager för gång- och cykeltrafikanter vid prioriterade stråk.

3. Miljöbeskrivning

Miljöbeskrivningen ingår som en integrerad del i planbeskrivningen. I miljöbeskrivningen ingår att beskriva de effekter och konsekvenser som anläggande av ett högersvängfält i cirkulationsplats Idunplan ger upphov till i samband med byggande och drift.

- Miljöförutsättningar beskrivs i kapitel 3 under avsnitt Miljö och hälsa.
- Motiv till vald lokalisering och utformning samt bortvalda alternativ beskrivs i kapitel 5 under avsnitten Val av lokalisering samt Val av utformning.
- Skyddsåtgärder beskrivs i kapitel 5, avsnitt Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som fastställs.
- Effekter och konsekvenser beskrivs i kapitel 6 under avsnitt Miljö och hälsa samt Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser.
- Påverkan under byggnadstiden samt skyddsåtgärder under byggnadstiden beskrivs i kapitel 6.
- En samlad bedömning av projektets effekter och konsekvenser görs i kapitel 7.
- I kapitel 8 framgår projektets överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden.

Metod och avgränsningar

Metod och kompetens

Bedömningen av miljökonsekvenser och effekter utgår från det planerade högersvängfältets lokalisering och utformning samt omgivningens förutsättningar och värden. För varje aspekt redovisas inarbetade skyddsåtgärder vid behov. Effekter och konsekvenser är bedömda under förutsättning att de i vägplanen inarbetade skyddsåtgärderna genomförs. Detta gäller skyddsåtgärder som redovisas på plankarta och fastställs enligt kapitel 5 samt skyddsåtgärder under byggtiden enligt kapitel 6.

I arbetet med projektets utformning har utredningar, inventeringar och analyser utgjort underlag till miljöbeskrivningen.

Information om natur- och kulturvärden har inhämtats i form av objektsbeskrivningar och kartsnitt från Länsstyrelsen i Södermanlands län, Naturvårdsverket, Jordbruksverket, Skogsstyrelsen och Riksantikvarieämbetet. Information om vattendragen har hämtats från VISS (VattenInformationSystem Sverige). Andra källor som använts är SLU Artportalen, Artdatabanken, avstämningar och samråd med länsstyrelsen samt Eskilstuna kommun. Trafikverket har även tagit hänsyn till information från samråd med allmänhet och organisationer. Bedömningar av konsekvenser och effekter har utförts av sakkunniga inom Tyréns, se tabell 3.1.

Samtliga källor redovisas i källförteckningen i kapitel 12.

Tabell 3.1. Sakkunniga i miljöbeskrivningen.

Sakområde	Sakkunnig Tyréns
Landskapet och staden	Cecilia Anthoney, landskapsarkitekt
Buller	Örjan Lindholm, akustiker
Luftkvalitet	Helena Dahlberg, miljöutredare
Barriärer och trygghet	Helena Dahlberg, miljöutredare
Yt- och grundvatten	Per Domstad, dagvattenspecialist

Kulturmiljö	Carina Öberg, kulturmiljöspecialist
Naturmiljö, biologisk mångfald och skyddade arter	Joseph Wastie, biolog
Klimat	Helena Dahlberg, miljöutredare
Förorenad mark	Gaia Francini, miljöutredare
Samordning och övrigt	Helena Dahlberg, miljöutredare

Bedömningsmetodik

Påverkan definieras här som en förändring av miljön genom exempelvis fysiskt intrång eller störningar som exempelvis buller och visuella förändringar. Effekten är omfattningen eller graden av påverkan. Om det är möjligt beskrivs det kvantitativt. Konsekvensen är effektens, eller flera effekters, betydelse för olika intressen, såsom människors hälsa och välbefinnande eller den biologiska mångfalden.

För vissa miljöaspekter görs värdebedömningar, exempelvis kan ett naturmiljöområde ha ett högt värde medan ett annat område har ett lågt värde ur naturmiljösynpunkt. En miljöaspekt med stort värde, stor påverkan och stor effekt medför stora konsekvenser. Värdeskalorna relateras till bedömningsgrunder eller jämförelsevärden för varje miljöaspekt. Det kan vara kemiska eller biologiska mått som belyser föroreningsituationen i mark eller status i ett vattendrag, men också mått på den biologiska mångfalden och hur den påverkas. Jämförelsevärden möjliggör en bedömning om uppmätta värden är låga eller höga jämfört med genomsnittet för landet eller med ursprungliga nivåer.

Plan- och influensområden

Den geografiska avgränsningen för projektet är i första hand det planområde som påverkas genom fysiskt intrång av högersvängfältet, inklusive tillfälliga nyttjanderätter, byggvägar och annat intrång under byggtiden. Vägplanens gränser syns i figur 3.1. För vissa miljöaspekter, som till exempel, buller, behöver ett större, så kallat influensområde, studeras och tas hänsyn till. Influensområdets omfattning varierar beroende på vilken miljöaspekt som avses. Buller som exempel, kan spridas lång väg om det inte hindras av bullerdämpande faktorer i terrängen.



Figur 3.1. Planområdet med omgivning.

Miljöbeskrivningens avgränsning i tid

Miljöbeskrivningens bedömning av effekter och konsekvenser avser prognosår 2040 vilket överensstämmer med Trafikverkets framtida trafikprognoser. Byggstart planeras till år 2026.

Avgränsning av miljöaspekter

I samråd med myndigheter och allmänhet samt under arbetet med projektet har vissa aspekter fått en mer betydande och central roll på grund av dess påverkan på människor och miljö. Miljöbeskrivningen omfattar de mest relevanta aspekterna som projektet kan förutsättas påverka, både i positiv och negativ riktning. Detta gäller framför allt:

- Naturmiljö, biologisk mångfald och skyddade arter – inom planområdet finns planterade träd som kan behöva tas bort.
- Buller – planområdet ligger nära bostadshus och skola som kan påverkas av en förändrad bullerbild.
- Luftföroreningar – planområdet ligger inom ett trafikerat område med boende och skola i omgivningen.
- Förorenad mark – eventuell spridningsrisk från schaktarbeten i fyllning och vägmassor behöver utredas.

- Landskapsbild – landskapet i cirkulationsplatsen förändras med det nya körfältet och eventuella bullerskydd kan påverka utblickarna.
- Transporter, masshantering, logistik och massåtervinning - viktiga aspekter att beakta i ett byggprojekt som ligger centralt, nära boende och med ont om plats för mellanlagring av massor.

Kulturmiljö, barriärer, yt- och grundvatten beskrivs men påverkas mycket lite av detta projekt.

Möjligheten till friluftsliv och rekreation påverkas inte av ett högersvängfält och beskrivs inte.

Risk och säkerhet till följd av allvarliga olyckor eller katastrofer har också avgränsats bort. Motivet är att de allvarligaste olyckorna är kopplade till transporter av farligt gods och vägarna kring cirkulationsplatsen är inte rekommenderade för dessa transporter. Ingen förändring sker i detta avseende.

Inga kända problem med vibrationer finns inom området trots att marken utgörs av lera som kan vara vibrationskänslig. Ingen vibrationsutredning görs inom ramen för projektet då det nya högersvängfältet endast innebär mindre och ytliga mark- och anläggningsarbeten samt att det inte finns objekt som är känsliga för vibration i närheten.

Risken att bländas från trafiken i cirkulationsplatsen eller ljusstörningar i övrigt påverkas inte i detta projekt och studeras inte vidare.

Inget intrång görs på bostadshusen men i sydvästra hörnet av flerbostadshuset i kvarteret Nyckelblomstret kommer den nya gång- och cykelvägen mycket nära. Vägarnas placering i förhållande till boende ingår under aspekten buller. Hushållning med naturresurser tas inte upp som en egen miljöaspekt då ingen jordbruksmark, skogsmark, skyddsvärt grundvatten eller andra naturresurser påverkas. Däremot tas hänsyn till hushållning med naturresurser under byggtiden i form av materialval, återanvändning av massor och minimering av transporter.

Osäkerheter

Osäkerheter i beskrivningar och bedömningar beskrivs i första hand under respektive aspekt. Generellt gäller att det finns en viss osäkerhet i konsekvensbeskrivningen för byggskedet, eftersom val av och utförande av byggmetoder inte är helt kända. Osäkerheter finns också kopplat till trafikprognoser som påverkar beräkningar av buller.

4. Förutsättningar

4.1. Vägens funktion och standard

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.

4.2. Trafik och användargrupper

Trafikmängd och trafikprognos

Årsdygnstrafiken (ÅDT) i tabell 4.1 är från 2018 och är inhämtade från Trafikverkets trafikflödeskartor (NVDB).

Prognosår för trafikmängd är 2040 och uppräkningsstal är satta av Trafikverket 2020-06-15. Värden 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 4.1. 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
Mälärvägen tillfart	9916	507	10423	12891	745	13636
Mälärvägen frånfart	10664	633	11297	13863	931	14794
Mälärvägen högersvängskörfält	2200	150	2350	2860	221	3081

Hastighet

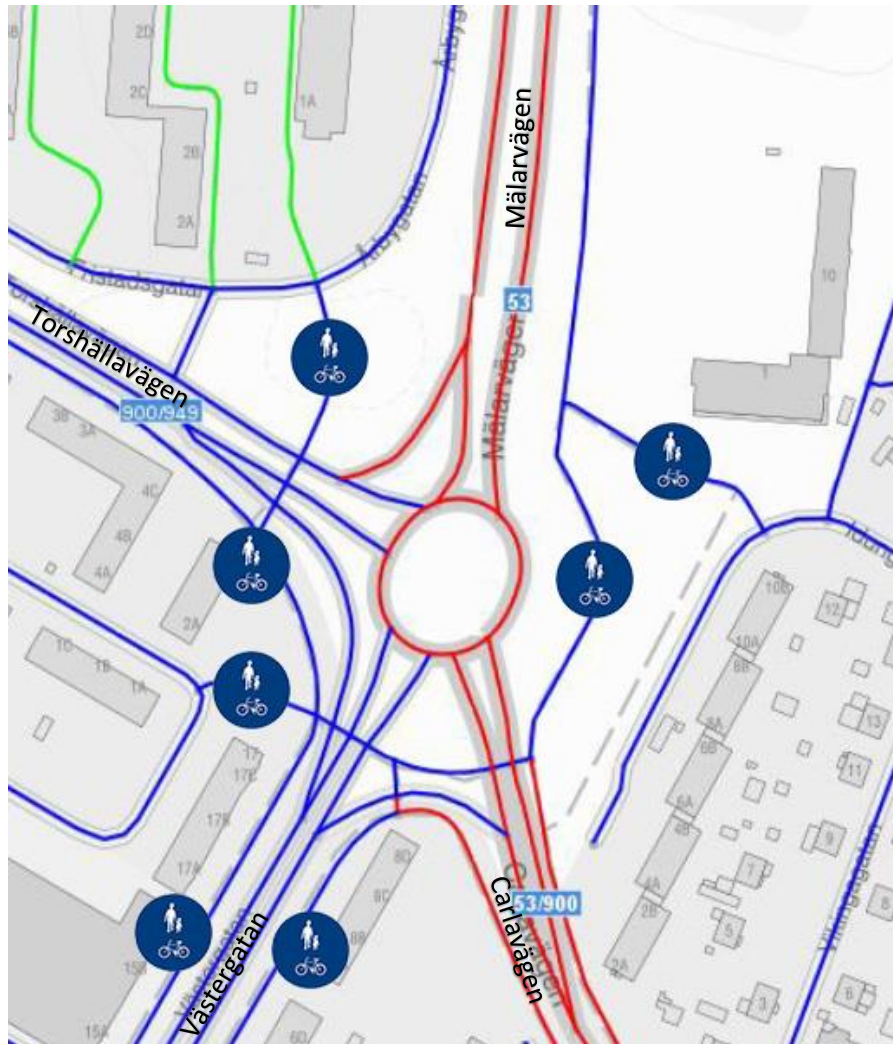
Skyltad hastighet är 50 km/h längs Carlavägen, genom cirkulationen och på dess till och från-farter. Norr om cirkulationen övergår hastighetsbegränsningarna från 50 km/h till 70 km/h längs Mälärvägen. Anslutande väg Torshällavägen har skyltad hastighet 50 km/h. Anslutande väg Västergatan har skyltade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

fordonshastigheterna inte överskrider 60 km/h. Övergångsstället utformas så att fordonshastigheterna inte överskrider 40 km/h.

Gång- och cykelvägarna är utpekade som lokalstråk enligt Översiktsplanen för Eskilstuna kommun (antagen 21-09-14). Cykelvägen dimensioneras och utformas för 20 km/h.

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

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.

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.

Olyckor

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

Målpunkter

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

4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

Befolkning och bebyggelse

Eskilstuna är centralt beläget i Mälardalsregionen mellan sjöarna Mälaren och Hjälmaren, ca 120 km väster om Stockholm. Eskilstuna är kommunens centralort och den största tätorten i Södermanlands län. I tätorten bodde 69 816 personer (31 december 2018), vilket utgjorde cirka 66 procent av Eskilstuna kommuns 105 924 invånare. Genom orten rinner Eskilstunaån. Utöver centralorten finns större tätorter som Torshälla, Hällbybrunn och Ärla. Torshälla fick stadsrättigheter redan år 1317 vilket gör staden till en av de äldsta städerna i Sverige.

Eskilstuna centrum är en anlagd stad, vilket fortfarande framgår av det regelbundna gatunätet. Detta skiljer sig från Köpmansgatans slingrande linjer. Mönsterplanen ritades av arkitekt Jean De la Vallé.

Kommunala planer

Eskilstunas utvecklingsstrategi bygger på att utveckla bebyggelse med fokus på att stärka stadscentrum och närma sig Mälaren genom utvecklingsnoderna Torshälla, Kvicksund och Sundbyholm. Genom ett samlat grepp i utvecklingen av dessa orter kommer de att växa och på lång sikt omvandlas till mälarnära småstäder med utvecklad service, täta kopplingar till Eskilstuna stad och god regional tillgänglighet. Byggbar mark för 2000–3600 bostäder planeras att frigöras längs med Eskilstunaån till år 2050, detta genom att en flytt av järnvägen mot Flen och Norrköping genomförs.

Eskilstuna fungerar som en viktig knutpunkt i Mälardalens järnvägssystem där Svealandsbanan mellan Stockholm/Södertälje och Valskog/Örebro och UVEN-linjen mellan Sala och Linköping via Västerås, Eskilstuna, Katrineholm och Norrköping möts i Eskilstuna. Eskilstuna kommun arbetar kontinuerligt med planering och prioritering av framtida järnvägssatsningar. Ett flertal nödvändiga järnvägssatsningar är beskrivna nedan.

Både Svealandsbanan och UVEN-linjen består till största delen av enkelspår. För att både gods- och persontåg ska rymmas på banan på sikt är ett dubbelspårigt system en nödvändig åtgärd. Det är angeläget att den enkelspåriga sträckan Folkesta–Rekarne på TGOJ-banan byggs om till dubbelspår för att få plats med trafiken på både TGOJ-banan söderut och på Svealandsbanan. För att klara framtida transportbehov av godstransporter på järnväg behövs tillkommande mötesspår på sträckan Rekarne–Valskog på Svealandsbanan både som en generell kapacitetshöjande åtgärd och för att rymma 750 m godståg. Det behövs också fler och längre mötesspår på banan mellan Flen och Eskilstuna för att möta efterfrågan i ett kortare perspektiv.

För att skapa ett mer robust system föreslås en koppling mellan en ny östlig dragning av TGOJ-banan till Svealandsbanan. En sådan dragning kan försörja Eskilstuna logistikpark med järnvägstransporter

som inte behöver gå via Eskilstuna C och samtidigt fungera som omledningsbana när Västra stambanan mellan Järna och Flen upplever störningar.

Projekt som bör utredas vidare i strategisk planering är Kjula med omnejd för att se helhet med övrig markanvändning. I anslutning till Eskilstuna logistikpark kan en ny tågstation bli aktuell, beroende av hur flygplatsen utvecklas i framtiden. Åtgärder som förhindrar en sådan framtida utveckling ska undvikas.

Det finns även behov att studera förlängningar av mötesspår; till exempel i Hållsta och plankorsningen vid Gillbergavägen/Stålforsbron för effektivisering längs spår.

Näringsliv och sysselsättning

Eskilstuna har en lång tradition som industriort. Logistik och industri är två sektorer som har det senaste decenniet vuxit kraftigt och fortsätter att utvecklas och skapar många nya arbetstillfällen. Idag är H&M en av Eskilstunas största arbetsgivare.

4.4. Landskapet och staden

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. Flera större ytor som separerar gång- och cykelbana från körbanor, samt mellan körfält består av klippt gräsyta. I flera av grönytorna finns uppväxta träd som skapar en grön inramning mot bebyggelsen. Norr om cirkulationsplatsen, mellan Torshällavägen och Mälärvägen (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 Mälärvägens 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.

4.5. Miljö och hälsa

Buller

Området kring cirkulationsplatsen omges av bostadshus, parkmark och verksamheter. Närmast cirkulationsplatsen utgörs bostadshusen mestadels av flerbostadshus. Österut övergår boendet till villabebyggelse. Verksamheter 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.

I cirkulationsplatsen möts flera vägar, väg 53 (Carlavägen/Mälärvägen), Västergatan och Torshällavägen, se figur 4.1. Området passeras av mycket trafik och bostäderna ligger nära och oskyddade vid cirkulationsplatsen. Inga vägnära bullerskydd finns i området.

Luftkvalitet

Varje svensk kommun ska enligt Luftkvalitetsförordningen (SFS 2010:447) kontrollera att miljö kvalitetsnormerna uppfylls och redovisa luftkvaliteten i den egna kommunen. I Eskilstuna kommun är det Östra Svealands luftvårdsförbund som mäter och kontrollerar att kommunen uppfyller miljö kvalitetsnormerna. Ingen av kommunens mätpunkter ligger inom eller vid planområdet.

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. Halten partiklar var generellt låga för att vara stadsmiljö. Man kunde se en lätt förhöjning av halterna vid acceleration, efter avfart från cirkulationen.

Barriärer och trygghet

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, vilket gör det tryggare att passera. Mälärvägen kan inte passeras. Oskyddade trafikanter får ta omvägen runt cirkulationsplatsen för att nå andra sidan av Mälärvägen, se figur 4.1.

Yt- och grundvatten

Aktuellt område ligger inom huvudavrinningsområdet Norrström, samt delavrinningsområdet Eskilstunaån – Torshällaån med recipient Eskilstunaån. I området finns en anlagd dagvattendamm och ett mindre vattendrag från Härsmossen öster om Eskilstuna, kallad "Kalkbäcken". Vattendraget finns inte medtaget i Viss som vattenförekomst och leds i cirka 700 meter i kulvert under stadsmiljön.

Inga kända grundvattenförekomster finns i närheten av aktuellt område.

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).

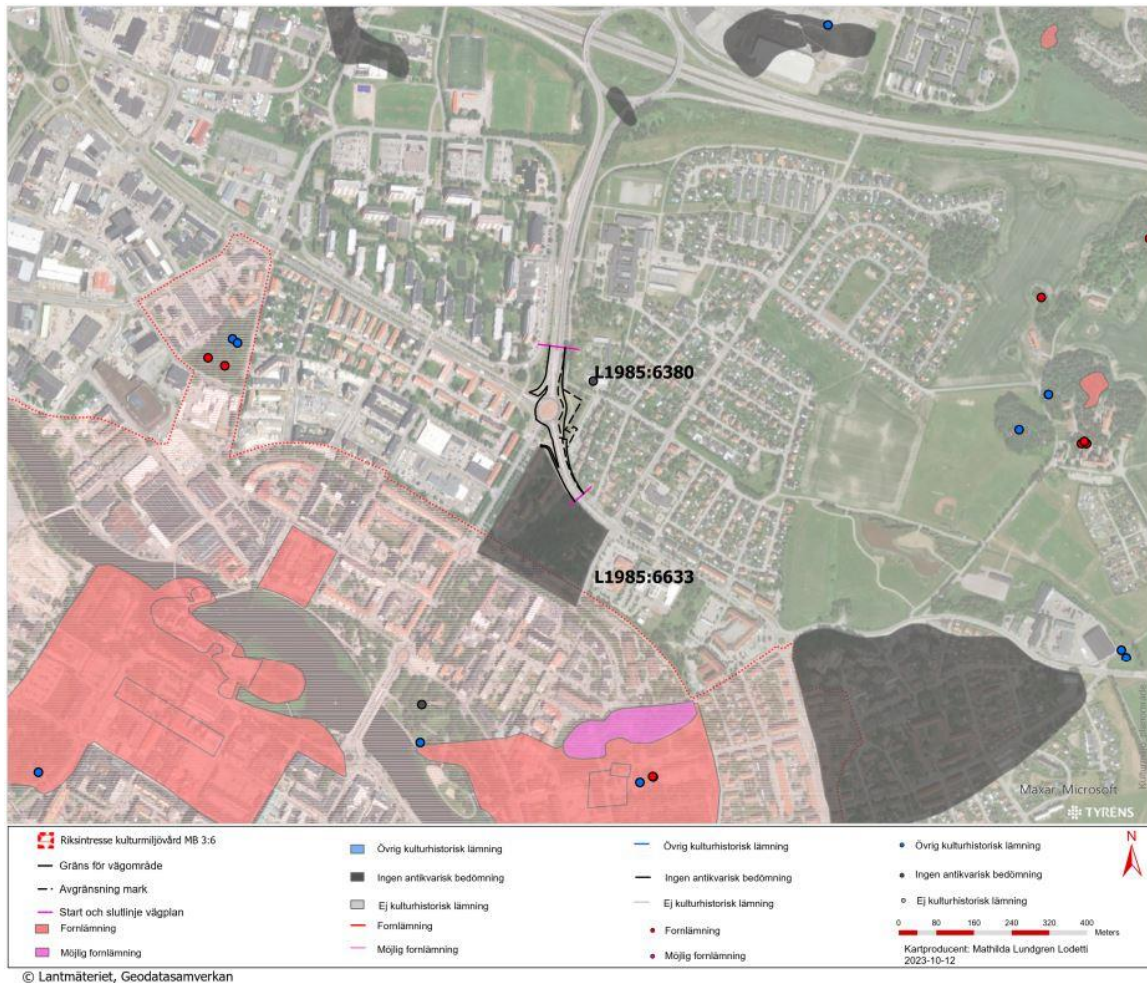
Aktuellt planområdets närmaste omgivning utgörs av bostadsbebyggelse samt kommunikationsstråk. Naturliga orörda markytor saknas i hög grad.

Enligt Riksantikvarieämbetets kulturmiljoregister (KMR) finns en registrerad lämning (L1985:6633) söder om planområdet. Två mindre arkeologiska undersökningar utfördes av platsen vilken kallas Kapellbacken, 1977 respektive 2016. Inga anläggningar, fynd eller kulturlager påträffades. Lämningen har därmed den antikvariska bedömningen "Ingen antikvarisk bedömning".

Lämning L1985:6380 är enligt beskrivningen i KMR en stensättning (grav) vilken antas att ha avlägsnats i samband med att området bebyggdes. Även denna fornlämning har den antikvariska bedömningen "Ingen antikvarisk bedömning".

Se figur 4.2.

Med kännedom om närhet till ovan beskrivna lämningar kan Länsstyrelsen eventuellt komma att fatta beslut enligt Kulturmiljölagen för att fastställa förekomst av fornlämning inom planområdets påverkansområde.



Figur 4.2. Kulturmiljö

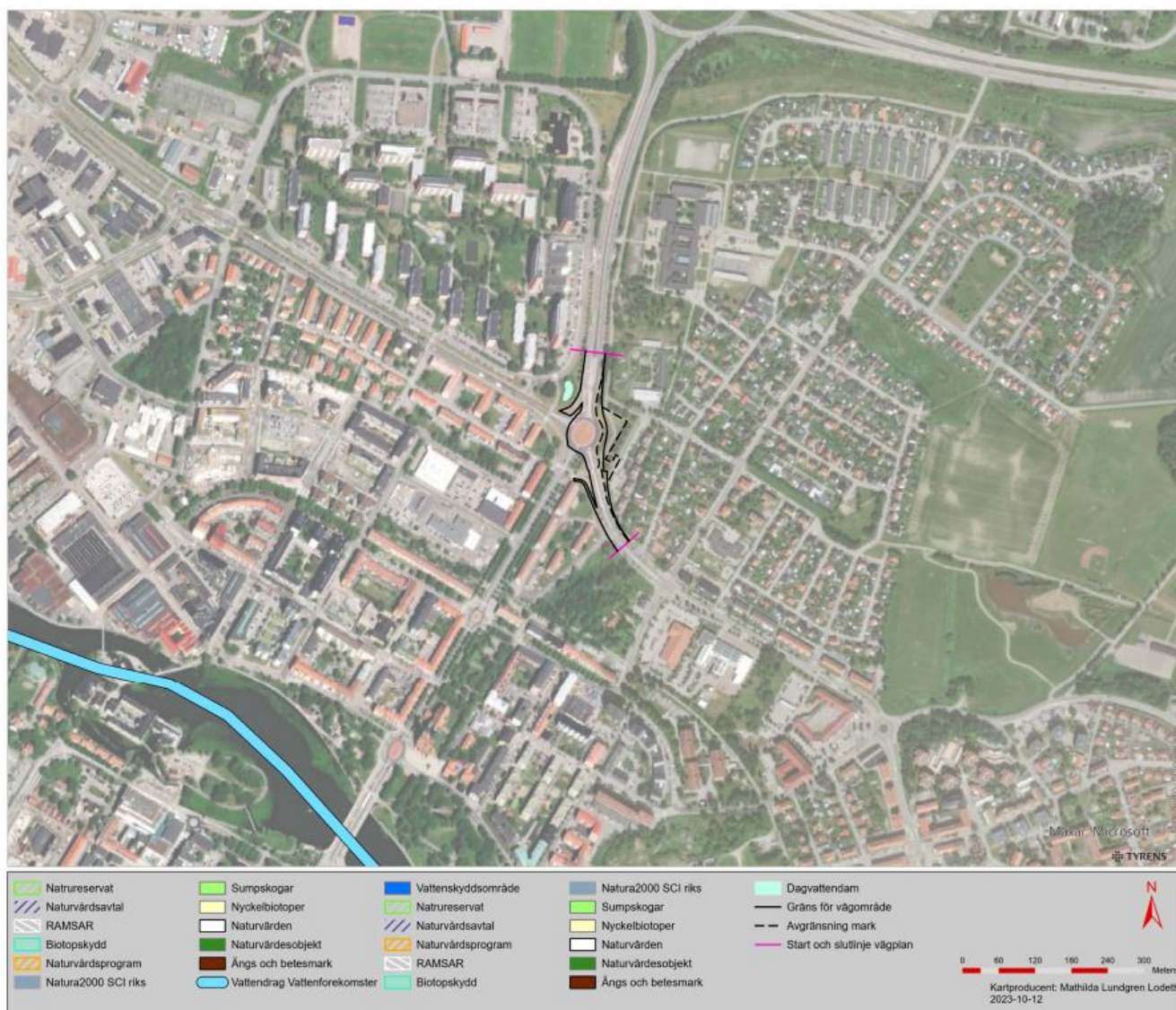
Naturmiljö, biologisk mångfald och skyddade arter

Vägplanområdet 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 gräsmarker, buskage och träd förekommer. Enligt bygghandlingen (2004) för cirkulationsplatsen vid Idungatan/Västergatan planterades körsbärsträd, kärrek, naverlönn, bohuslind, bok, avenbok och häckpoppel.

En mindre dagvattendamm återfinns strax nordväst om cirkulationsplatsen.

Norr om planområdet finns förekomst av två invasiva arter, vresros samt blomsterlupin.

Vägplanområdet presenteras i en översiktskarta i figur 4.3 där ett eftersök av värdefulla naturområden och skyddsvärda platser i närområdet har gjorts. Figuren visar att inga sådana platser förekommer i närheten av planområdet.



Figur 4.3: Översiktskarta som visar vägplanområdet som berörs åtgärderna. Inga värdefulla eller skyddade naturmiljöer förekommer i närområdet.

Skyddsvärda träd

Skyddsvärda träd ger goda förutsättningar för att hysa en mångfald av arter inom flertalet artgrupper. Förekomst av grova, gamla eller ihåliga träd i landskapet är av särskild betydelse för många sällsynta ”rödlistade arter” och deras fortlevnad.

Inga skyddsvärda träd är registrerade inom vägplanområdet sedan tidigare av länsstyrelsen. Skyddsvärda träd återfinns som närmast cirka 600 meter väster om vägplanområdet, se figur 4.4. Detta bekräftades i samband med en trädinventering den 5 september 2023 då en naturvärdesbedömning av träd- och trädlevande arter inom relevanta delar av vägplanområdet genomfördes. Avgränsning av inventeringsområdet där trädinventering har skett framgår av efterföljande figur 4.5.

Skyddsvärda och invasiva arter

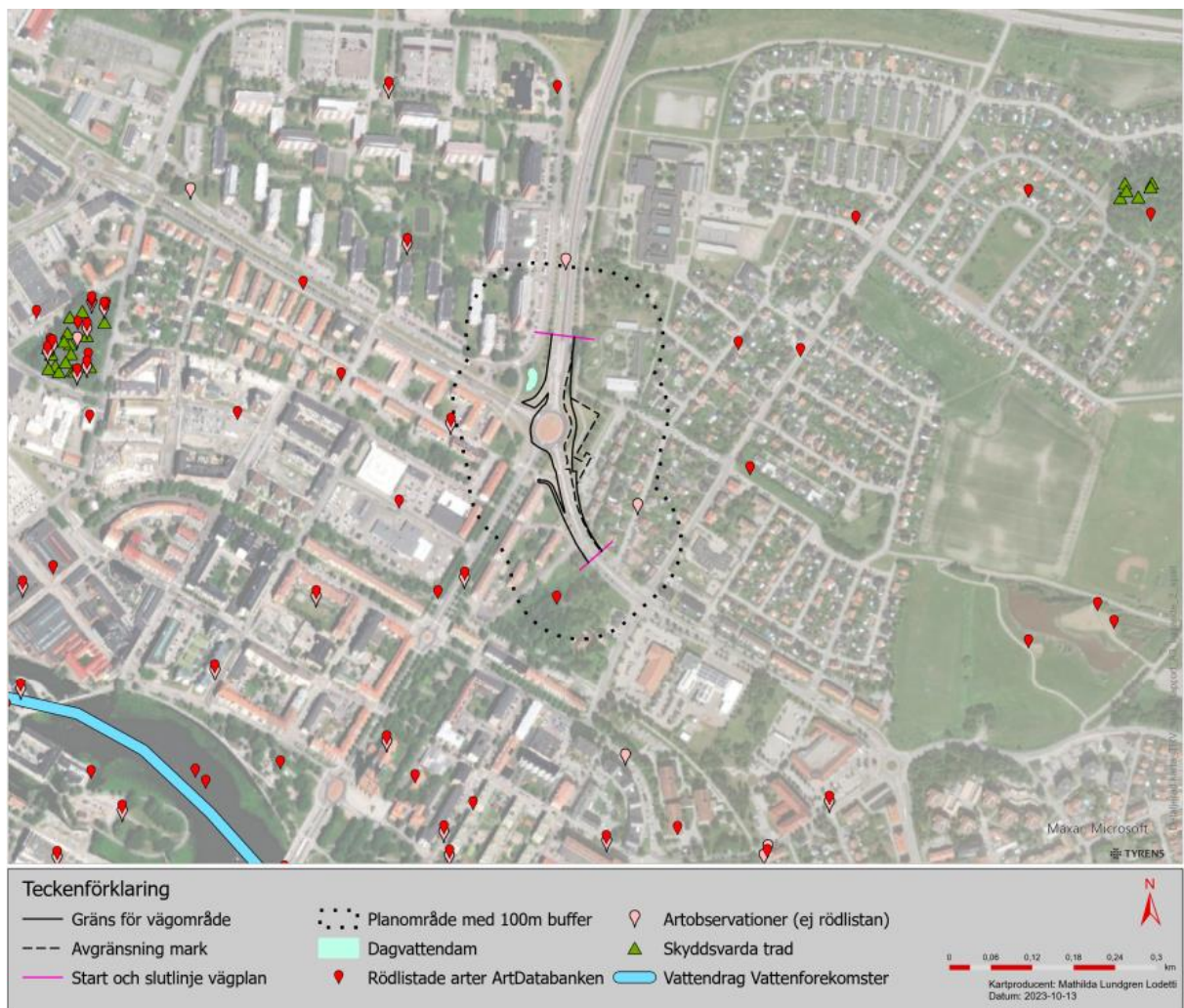
Ett utdrag ur Artportalen 2023-03-21 visade att inga skyddade eller rödlistade arter har registrerats inom vägplanområdet, se figur 4.4.

Två rödlistade fågelarter är registrerade inom drygt 100 meter från planområdet. De fynd som redovisas i Artportalen består av rödlistad tornseglare (EN) och grönfink (EN). Även fynd av vardagliga fåglar så som skata och ringduva förekommer inom drygt 100 meter från planområdet.

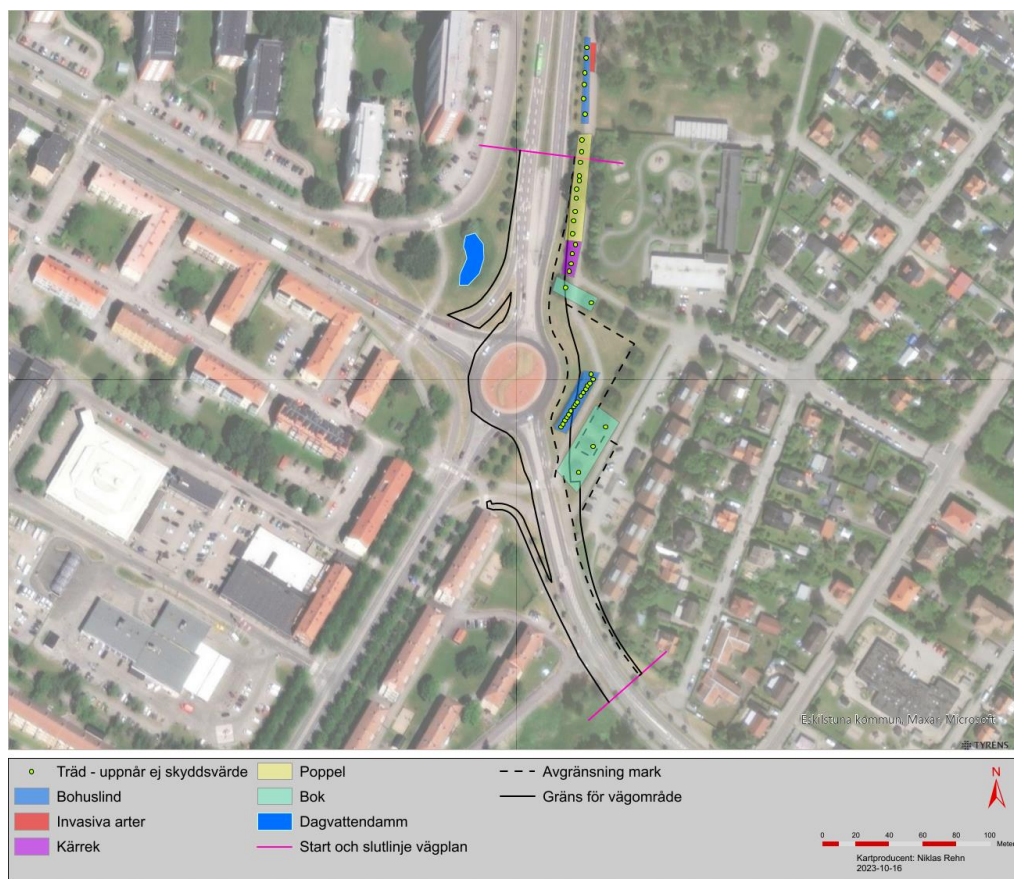
I samband med trädinventering gjordes även ett eftersök av fågelbon. Resultatet visade på flera fågelbon av okänd fågelart i ett antal träd som berörs av åtgärderna. Fåglar och dess bon skyddas under häckningsperioden enligt 4§ Artskyddsförordningen.

Inga andra trädlevande naturvårdsarter upptäcktes vid investeringstillfället, utan förekommande arter betraktas som triviala.

Inga invasiva arter förkommer inom vägområdet. Vresros och blomsterlupin växer strax norr om vägplanområdet och illustreras med röd färg i figur 4.5.



Figur 4.4. Översiktskarta som visar skyddsvärda träd och artobservationer i närheten till vägplanområdet.



Figur 4.5. Redogörelse av olika trädsorter och invasiva arter samt dess förhållande till vägplanområdet.

Alléträd

Majoriteten av träden som ingick i trädinventeringen uppnår inte definitionen av alléträd (Naturvårdsverket, 2014) då de är för unga och/eller har en brösthöjddiameter under 20 centimeter.

Undantaget avser en allé bestående av poppelträd som uppfyller Naturvårdsverkets definition, och ska därför betraktas som ett objekt som omfattas av det generella biotopskyddet. Berörda alléträd är belägna i den norra delen av inventeringsområdet och framgår av figur 4.5, se poppelträd i gul färg. I figur 4.6 nedan visas ett foto från platsbesöket, under september 2023.



Figur 4.6. Trädallé av poppel.

Klimat

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. I detta projekt ingår inte att ta fram en klimatkalkyl då krav på klimatkalkyl inte ställs på projekt i denna storleksordning. Vid upphandling av entreprenör ställs i stället höga krav på klimatåtgärder genom krav på material och metoder som kan minska klimatpåverkan.

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.

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).

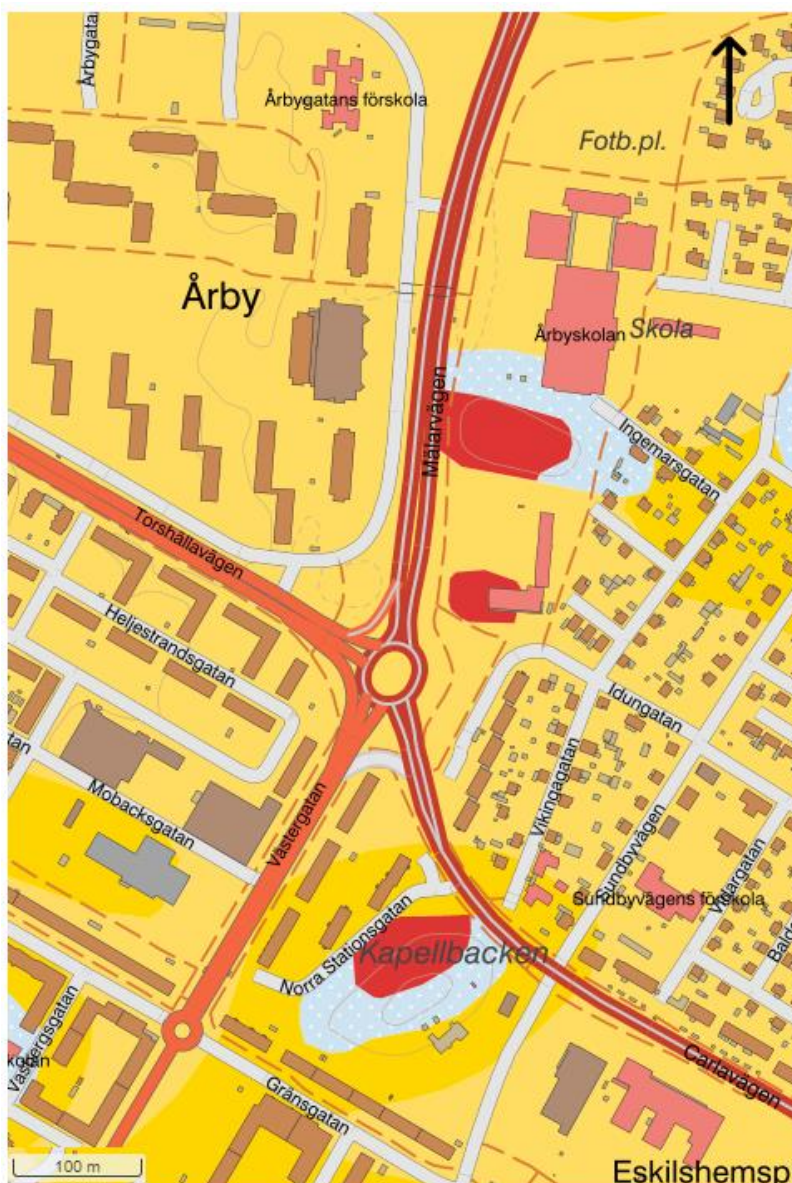
Söder om planområdet finns MIFO-klassade objekt; ett tungmetallgjuteri, två bilvårdsanläggningar och två anläggningar för drivmedelshantering. Risken att föroreningar från dessa har spridits bedöms som liten.

Miljötekniska och vägtekniska undersökningar har utförts i projektets tidiga skede i syfte att undersöka eventuellt föroreningsinnehåll i jordmassor som berörs av planerade vägarbeten samt avgöra återanvändning eller omhändertagande av överskottsmassor.

Avseende jordmassor påträffades tungmetaller över Naturvårdsverkets riktvärden för känslig mark (KM) i flera skruvborrprover. Kobolt påträffades i fem prover, nickel i sex prover och vanadin i två prover. Proverna med de förhöjda tungmetallhalterna påträffades i fyllning samt i naturligt material.

4.6. Byggnadstekniska förutsättningar.

Den naturliga jordarten inom planområdet är lera (se figur 4.7). Idunplan ligger cirka 500 meter norr om Eskilstunaån. En tidigare utförd miljöteknisk markundersökning visar att marken vid Idunplan består av fyllning bestående av torrskorpsslera uppblandat med sten och sand ner till cirka en meters djup, underlagat av naturlig torrskorpsslera (Sweco Viak; 2003).



Figur 4.7. 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.

5. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1. Val av lokalisering

Lokaliseringen av det nya högersvängfältet är låst till cirkulationsplatsen Idunplan.

5.2. Val av utformning

Olika förslag på ett tillkommande högersvängskörfält har utretts. Utformningen på högersvängskörfältets inledningssträcka har varierat i de olika alternativen. Det har också utretts olika alternativ på utformning av gång- och cykelvägen. I Figur 5.1, 5.2, och 5.3 redovisas de olika utformningsalternativen där blå yta visar nya anläggningar.



Figur 5.1. Utformningsalternativ 1

Figur 5.2. Utformningsalternativ 2



Figur 5.3. Utformningsalternativ 3

Utformningsalternativ 1 (Figur 5.1) ger ett liknande stort markanspråk som alternativ 3 men linjeföringen/utformningen ger ett längre kömagasin så att fordon inte hindras.

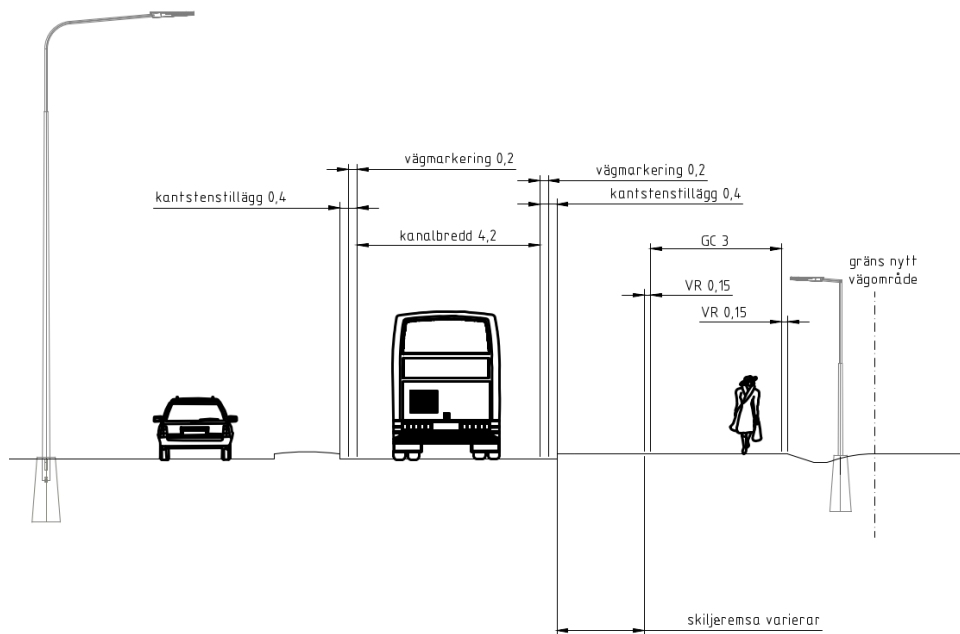
Utformningsalternativ 2 (Figur 5.2) är bäst val ur trafiksäkerhetssynpunkt men väljs bort på grund av stort markanspråk.

Utformningsalternativ 3 (Figur 5.3) ger det minsta markanspråket men utformningen medför att högersvängfältet ej uppfyller sin funktion vid hög trafikintensitet. Vid dessa tillfällen kommer det att bildas en kö som går ut i körfältet (rakt fram mot cirkulationen) och hindrar trafik som skall in i cirkulationen.

Tillkommande högersvängskörfält och gång- och cykelvägen planeras att utformas enligt utformningsalternativ 1 (Figur 5.1). Vald utformning ger fortfarande en godtagbar trafiksäker lösning men till ett mindre markanspråk. Utformningsalternativ 1 blir därmed det mest fördelaktiga alternativet och det som fortsatt planering och projektering har utgått ifrån.

Utformning

Högersvängskörfältet utformas med en kanalbredd på 4,2 meter. Längs högersvängskörfältet anläggs kantsten på höger och vänster sida. Kantstenstillägg på 0,4 meter anläggs mellan kanalbredd och kantsten. Mellan högersvängskörfältet och befintlig cirkulationsplats följer en längsgående mittrefug med bredd på ≥ 1 meter. Ny gång- och cykelväg är 3 meter bred och skiljeremans bredd varierar längs sträckan, se figur 5.4.



Figur 5.4. Typsektion på högersvängskörfält och gång- och cykelväg

Väg och gång- och cykelväg avvattnas med dränering och dagvattenbrunnar. Längs gång- och cykelvägen anläggs ett täckdike där utrymme finns. Dränering anläggs längs hela gång- och cykelvägen.

Nollalternativ

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 högersvängsfält byggs.

5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått redovisas på plankarta och fastställs. I detta projekt avser SK1 som innebär erbjudande om fasadåtgärder för våning 1-3, och SK2 som avser erbjudande om fasadåtgärder för våning 1-2 och SK3 avser erbjudande om skydd av uteplats.

6. Effekter och konsekvenser av projektet

6.1. Trafik och användargrupper

Planerade åtgärder ger bättre framkomlighet och högre kapacitet för fordonstrafiken. Det ger en liten försämring för gång- och cykeltrafikanter eftersom två körfält måste korsas, men upphöjningen av korsningspunkten minskar fordonstrafikens hastighet. Sammantaget bedöms åtgärden som positiv.

6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

För lokalsamhället och den regionala utvecklingen bedöms högersvängsfältet i cirkulationen som positivt då det bidrar till ett bättre trafikflöde genom staden.

För staden innebär ombyggnationen ett till körfält som ger en större andel hårdgjord yta. Ökad andel hårdgjord yta påverkar staden negativt när det kommer till att hantera dagvatten och kraftiga regn, samt medverkar till att öka temperaturen i staden vid värmeböljor. Flera träd måste tas bort vid ombyggnationen vilket innebär att den totala krontäckningsgraden i staden påverkas negativt.

6.3. Miljö och hälsa

Buller

Då det nya högersvängsfältet hamnar närmare bostäder öster om väg 53 får dessa något högre beräknade ljudnivåer i planförslaget jämfört med nollalternativet. Ekvivalent ljudnivå beräknas öka upp till 2 dBA och maximal ljudnivå beräknas öka upp till 3 dBA. Vid bostäder blir beräknad ekvivalent ljudnivå som högst 65 dBA och beräknad maximal ljudnivå som högst 75 dBA.

Konsekvenser av planförslaget är att de bostäder som ligger närmast den södra delen av högersvängsfältet får något högre ljudnivåer utomhus vid fasad, upp till 2 dBA högre ekvivalent ljudnivå, i övrigt är skillnaden i ljudnivå marginell mellan nollalternativet och planförslaget. För de bostäder som ligger närmast högersvängsfältet i söder föreslås fasadåtgärder och uteplatsåtgärder så att riktvärden för trafikbuller inomhus klaras.

I nollalternativet är beräknad ekvivalent ljudnivå ca 1 dBA högre än i nuläget. Detta beror på den allmänna trafikökningen för hela samhället som antagits.

Med all statlig vägtrafik får skolgården på Idunskolan en beräknad ekvivalent ljudnivå på 55-60 dBA på större delen av skolgården närmast väg 53. Skolgården är dock inte bullerberörd i projektet då urvalet av bullerberörda sker med trafik enbart på högersvängsfältet. Med trafik enbart på högersvängsfältet blir ekvivalent ljudnivå mindre eller lika med 55 dBA på hela skolgården.

Luftkvalitet

Det nya högersvängsfältet medför en jämnare trafikrytm som minskar stillastående och köbildning. Detta bedöms ge positiva effekter på luftkvaliteten då färre inbromsningar med efterföljande accelerationer behöver göras samt att tiden för tomgångskörning minskas. Området närmast cirkulationsplatsen är öppet och välventilerat vilket gör att luften omsätts, till skillnad mot slutna gaturum. Framtidens fordonsflotta bedöms generellt generera lägre utsläpp till följd av bättre motorer och effektivare rening. Detta gör att det finns goda förutsättningar för att bidra till att miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft inte försämras.

Sammantaget bedöms planerade åtgärder ge mycket små positiva konsekvenser för luftutsläppen vid cirkulationsplatsen.

I nollalternativet sker ingen förändring som påverkar trafikrytmen jämfört med idag. Utsläppen från fordonsflottan på grund av bättre motorer och effektivare rening bedöms minska även i nollalternativet. Mycket små positiva konsekvenser uppstår avseende luftutsläpp i nollalternativet.

Barriärer och trygghet

Ombyggnationen av cirkulationen syftar till att ge en förbättrad framkomlighet för fordonstrafiken med minskade väntetider och köbildningar. För gång- och cykeltrafikanter innebär det nya högersvängsfältet att ytterligare ett körfält måste passeras vid befintligt övergångsställe över Carlavägen. En upphöjd refug anläggs mellan körfälten vilket ökar trafiksäkerheten och tryggheten att passera samt minskar de negativa konsekvenserna.

Sammantaget bedöms planerade åtgärder innebära små negativa konsekvenser avseende barriärer och trygghet för oskyddade trafikanter och måttligt positiva konsekvenser för fordonstrafiken.

I nollalternativet sker ingen förändring avseende framkomligheten och tryggheten att passera jämfört med idag. Inga konsekvenser uppstår.

Yt- och grundvatten

Projektet har en mycket liten inverkan på yt- och grundvatten då det inte medför vare sig djupare schakter i någon större omfattning eller några betydande tillkommande ytor att avvattna. Inga konsekvenser bedöms uppstå i vare sig planalternativ eller nollalternativ.

Kulturmiljö

Planerad ombyggnation av cirkulationen bedöms inte innebära något intrång i registrerad fornlämning eller andra kulturmiljövärden.

Sammantaget bedöms planerade åtgärder innebära små negativa konsekvenser avseende kulturmiljö. Inga konsekvenser uppstår i nollalternativet.

Naturmiljö, biologisk mångfald och skyddade arter

Planerat vägbyggande innebär påverkan på ett fåtal träd. Inom ramen för utförd trädinventering inventerades totalt 41 träd. Av dessa är majoriteten yngre lövträd som faller utanför klassificeringen för skyddsvärda träd, som enskilt inte har några särskilda naturvärden. Träden utgör dock ett grönt inslag och variation i omgivningen och skapar tillsammans ett naturvärde för området.

Vägens utformning kommer att ta mark i anspråk där det idag växer trädgrupper av bok (nr 1, 20), samt en del av de bohuslindor som är planterade i spalje (nr 4–10), se trädinventering bilaga 1 för referens. Dessa träd föreslås grävas upp med omsorg och omplanteras på andra ställen i närområdet. Metoden för att flytta träd kräver ofta god planering och specialmaskiner, samt att omplanteringen sker under lämplig tid under året. Ett fågelbo iaktogs även i en av bokgrupperna, benämnt träd 20. Trädet berörs av åtgärderna varför häckande fåglar kan påverkas negativt om trädet grävs upp under häckningstiden.

De poppelträd (nr 25–34 i trädinventeringen) som finns placerade i den norra delen av inventeringsområdet uppfyller Naturvårdsverkets definition av alléträd. Den planerade vägsträckningen kolliderar dock inte med dessa träd och därför bedöms det att dessa alléträd ska kunna stå kvar i nuvarande läge, utan skada, förutsatt vidtagna skyddsåtgärder. En god regel vad gäller hänsyn och skyddsåtgärder är att undvika transporter och arbete under trädkronorna för att undvika skada på trädens rotsystem eller jordkompaktering. Slutsatsen är därmed att inga alléträd påverkas negativt av vägåtgärderna.

Fågelbon förekommer i fem av tio poppelträd, varför det kan antas att allén är av betydelse för häckande fåglar. Träden bedöms inte att påverkas enligt ovan, således blir livsmiljöerna kvar även efter genomförd åtgärd. Eftersom miljön är redan kraftigt påverkad av buller och mänsklig aktivitet bedöms det att konsekvenser till följd av arbetsmaskiner eller mänsklig närvaro i närheten av träden bör rimligen betraktas som obetydlig.

Den sammanvägda bedömningen är att inga negativa konsekvenser uppstår för naturmiljön, eftersom eventuella skador kan undvikas genom föreslagna skyddsåtgärder (se avsnitt Förslag till skyddsåtgärder under byggnadstiden) samt trädplantering.

I nollalternativet sker ingen förändring avseende naturmiljö jämfört med idag. Inga konsekvenser bedöms uppstå för de naturmiljöaspekterna.

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. Omfattningen av de klimatutsläpp som projektet orsakar är svåra att bedöma då ingen klimatkalkyl görs inom ramen för projektet. Projektet strävar efter att minska utsläppen så mycket som möjligt. Projektets syfte är inte att öka trafiken förbi cirkulationsplatsen utan enbart underlätta framkomligheten för rådande trafik. Projektet ökar därmed inte klimatutsläppen, i förhållande till nollalternativet, under drifttiden. Konsekvenserna bedöms bli små och negativa.

I nollalternativet sker ingen trafikförändring vilket innebär att inga konsekvenser uppstår.

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. Konsekvenserna blir försumbara.

I nollalternativet sker ingen förändring vilket innebär att inga konsekvenser uppstår.

Förorenad mark

Planerad ombyggnation av cirkulationen bedöms inte innebära någon påverkan på markmiljö. Utifrån genomförda undersökningar och markanvändning bedöms inte föroreningssituationen kräva några efterbehandlingsinsatser. All jord som innehåller halter under riktvärdet för MKM bedöms ur miljöteknisk synpunkt vara lämpliga att återanvända inom projektet.

Generellt påträffades låga halter av analyserade ämnen, under riktvärden för KM. Halter av kobolt strax över riktvärde för KM bedöms utgöras av bakgrundshalter.

Utifrån genomförda undersökningar och markanvändning bedöms samtliga massor ur miljöteknisk synpunkt vara lämpliga att återanvändas inom projektet, då uppmätta halter understiger riktvärden för MKM.

Massorna bedöms även kunna återanvändas utanför entreprenaden. Eftersom uppmätta halter av framför allt bly, kadmium, zink och krom överstiger MRR, bör kontakt med tillsynsmyndighet tas innan återanvändning sker, för att utreda eventuellt behov av anmälan om återanvändning för anläggningsändamål.

I nollalternativet sker ingen förändring vilket innebär att inga konsekvenser uppstår.

6.4. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)

Då projektet bedöms vara ett mindre projekt har ingen samhällsekonomisk bedömning tagits fram.

6.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Denna vägplan utformas för 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 som ligger längs en delsträcka av väg 53, 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.

6.6. Påverkan under byggnadstiden

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. Ingen massberäkning har gjorts inom ramen för projektet men en bedömning är att ett överskott av massor uppstår. Eftersom området är plant och inga djupa schakter krävs för planerad åtgärd blir masshanteringen av mindre omfattning.

Arbetsmaskiner och transportfordon kommer att förekomma i närområdet. Transporter av material till och från arbetsplatsen kommer även att belasta anslutande vägar.

Förslag till skyddsåtgärder under byggnadstiden

Nedan förslagna skyddsåtgärder och försiktighetsmått dokumenteras i projektets miljösäkring.

Risk, säkerhet och buller

Under byggtiden bör säkerhetsrisker och störningar minimeras. Tillgänglighet och information till boende och trafikanter prioriteras eftersom många människor passerar och vistas här.

Buller från verksamheten begränsas i enlighet med Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15)

Schakt och masshantering

Under byggtiden eftersträvas god massbalans, resurssnål teknik, god logistik och återvinning av massor i projektet.

Uppläggning av förorenade massor vid mellanlagring och transport läggs på tätt underlag.

Under byggskedet ska entreprenören vara uppmärksam på avvikande lukt och synintryck som kan indikera på föroreningar. Sakkunnig personal ska vid behov tillkallas för kontroll av att eventuellt förorenade massor hanteras på ett miljömässigt korrekt sätt.

Ingen schakt får förekomma i de områden där invasiva arter förekommer. Området bör inte heller nyttjas som exempelvis en tillfällig upplagsplats.

Kulturmiljö

Om kulturlager, fynd eller anläggningar påträffas i samband med schaktning, ska arbetet omedelbart avbrytas och kontakt tas med Länsstyrelsen kulturmiljöenhet.

Naturmiljö och gestaltning/landskap

I den norra delen av åtgärdsområdet förekommer en trädallé bestående av poppelträd. Trädallén omfattas av det generella biotopskyddet men påverkas ej av planerad verksamhet. Det rekommenderas dock att dessa träd skyddas genom att uppföra ett tillfälligt stängsel runt trädkronans dropplinje. Det medför att man kan minimera eller undvika risk för fysisk skada på träden, samt säkerställa att jorden runt rotzonen inte kompakteras till följd av körande arbetsfordon och maskiner.

Träd som växer på mark som ska ianspråkats bör grävas upp med omsorg och förflyttas till nytt läge i närområdet. För att träden ska få bästa möjliga förutsättningar till överlevnad efter flytten rekommenderas denna procedur under hösten, september-oktober. Detta eftersom lufttemperaturen är lägre och marken är sannolikt fuktigare. Träd bör inte flyttas under sommaren. Lämpliga lägen för flytt av träden framgår av trädinventeringen, bilaga 1. Träd i formklippt allé som inte flyttas ska skyddas med inbrädning och stängsling så att körning omkring rotzonen ej förekommer.

Om träden måste avverkas helt av någon anledning kan trädstammar användas för att bygga upp faunadepåer inom området. Faunadepåer ska dock betraktas som ett andra hands alternativ. En faunadepå innebär en strategisk placering av växtmaterial och död ved för att förstärka ett områdes naturvärden. Detta genom att erbjuda djur med en viloplats, födosökområde eller övervintringsplats.

Ett antal träd som påverkas under byggtiden utgör en livsmiljö för häckande fåglar. Därför rekommenderas det att inga träd utsätts för skada eller påtaglig störning under häckningstiden. Fågelhäckning varierar beroende på den specifika fågelarten samt geografisk region i Sverige, men generellt är perioden mellan 1 april och 30 juni.

7. Samlad bedömning

Transportpolitiska mål

För svensk transportpolitik är det övergripande målet att säkerhetsställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det övergripande målet är uppdelat i två huvudmål, funktionsmål och hänsynsmål.

Syftet med funktionsmålet är att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Utformning, funktion och användning ska bidra till att erbjuda alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt främja utvecklingskraften i hela landet. Transportbehovet ska vara jämställt och svara på ett likvärdigt sätt mot både kvinnors och mäns transportbehov.

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas för att uppnå miljökvalitetsmålen, främja ökad hälsa och samtidigt säkerhetsställa att ingen ska dödas eller skadas allvarligt.

Funktionsmålet

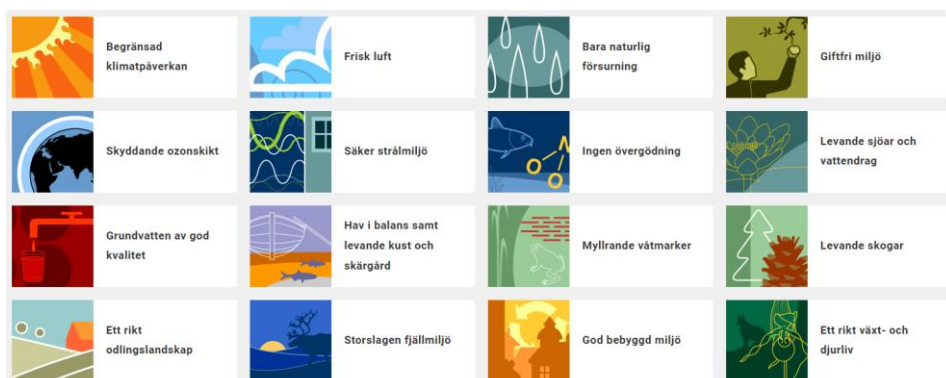
Utbyggnaden av ett högersvängsfält i den befintliga cirkulationen bedöms innebära ett positivt bidrag till funktionsmålet genom att öka transportsystemets kvalitet och användbarhet. Högersvängsfältet bedöms främja ökad framkomlighet och tillgänglighet.

Hänsynsmålet

Högersvängsfältet bedöms bidra till ökad hälsa genom mindre luftföroreningar då köbildningen förväntas minska samt öka trafiksäkerheten i cirkulationen.

Miljökvalitetsmålen

Riksdagen har tagit fram 16 nationella miljökvalitetsmål för att uppnå en hållbar samhällsutveckling, se figur 7.1. Att säkerställa en hälsosam och god miljö för både nuvarande och kommande generationer med hänsyn till sociala, ekonomiska och ekologiska aspekter är en central del av en hållbar samhällsutveckling. Målet för arbetet mot en hållbar utveckling innebär att skydda människors hälsa, bevara den biologiska mångfalden, hushålla med uttaget av naturresurser så att de kan nyttjas långsiktigt samt skydda natur och kulturlandskap.



Figur 7.1. Sveriges 16 miljökvalitetsmål

De miljökvalitetsmål som är relevanta för detta projekt är Begränsad klimatpåverkan, Giftfri miljö, Ett rikt växt- och djurliv samt God bebyggd miljö.

Begränsad klimatpåverkan - Projektet syftar inte till att öka trafikarbetet på väg 53, utöver den prognosticerade trafikökning som uppkommer även i nollalternativet. Klimatutsläppen bedöms därför inte öka under drifttiden. För att minska klimatutsläppen under byggtiden väljs metoder och material med så liten klimatpåverkan som möjligt. Projektet påverkar dock måluppfyllelsen avseende Begränsad klimatpåverkan något negativt under byggtiden, eftersom maskiner och transporter med mera genererar utsläpp.

Giftfri miljö - Förorenings spridning från markföroreningar undviks genom undersökningar och skyddsåtgärder. Eventuella förorenade massor omhändertas. Inga nya giftiga ämnen byggs in i anläggningen. Projektet varken bidrar eller motverkar måluppfyllelse avseende Giftfri miljö.

Ett rikt växt- och djurliv - Växt- och djurlivet är begränsat i denna stadsmiljö men projektet påverkar ett antal träd som behöver tas ned. Inga skyddsvärda arter finns knutna till träden. Projektet motverkar måluppfyllelse marginellt gällande Ett rikt växt- och djurliv.

God bebyggd miljö - Boendemiljön i området är redan idag starkt påverkat av staden och trafikmiljön. Det nya högersvängfältet påverkar bullersituationen negativt för ett par flerbostadshus. Projektet motverkar måluppfyllelsen avseende God bebyggd miljö.

Sammanställning av effekter och konsekvenser

I tabell 7.1 redovisas en sammanställning av effekter och konsekvenser för de mest relevanta aspekterna i och omkring planområdet.

Tabell 7.1. Sammanställning av effekter och konsekvenser.

Aspekt	Effekter och konsekvenser
Trafik och användargrupper	Planerade åtgärder bedöms innebära positiva konsekvenser för framkomlighet och kapacitet för fordonstrafiken. För gång- och cykeltrafiken blir det en liten försämring eftersom två körfält måste korsas, men samtidigt blir korsningspunkten upphöjd och därmed hastigheten för fordonstrafiken långsammare.
Lokalsamhälle och regional utveckling	Planerade åtgärder bedöms innebära positiva konsekvenser för lokalsamhället och regional utveckling genom att öka framkomligheten genom Eskilstuna.
Landskapet och staden	Planerade åtgärder bedöms innebära små negativa konsekvenser avseende fällning av träd på platsen, då ett fåtal träd måste fällas. Med de planerade åtgärderna, en ny refug planterad med buskar och perenner, bedöms projektet ge små positiva konsekvenser.
Buller	Planerade åtgärder bedöms innebära små negativa konsekvenser för bostäder närmast högersvängfältet när det gäller buller utomhus. Detta kompenseras till viss del av fasadåtgärder och uteplatsåtgärder för att sänka ljudnivån inomhus och på uteplats.

Luftkvalitet	Det nya högersvängfältet medför en jämnare trafikrytm med färre inbromsningar och efterföljande accelerationer vilket bedöms ge positiva effekter på luftkvaliteten. Planerade åtgärder bedöms ge mycket små positiva konsekvenser för luftutsläppen.
Barriärer och trygghet	Projektet innebär en bättre framkomlighet för fordonstrafiken men för gång- och cykeltrafikanter innebär det nya högersvängfältet att ytterligare ett körfält måste passeras vid befintligt övergångsställe över Carlavägen. Planerade åtgärder bedöms innebära små negativa konsekvenser avseende barriärer och tryggheten för oskyddade trafikanter och måttligt positiva konsekvenser för fordonstrafiken.
Yt- och grundvatten	Inga konsekvenser bedöms uppstå då projektet har en mycket liten inverkan på yt- och grundvatten.
Kulturmiljö	Planerade åtgärder bedöms innebära små negativa konsekvenser avseende kulturmiljö.
Naturmiljö, biotopskydd och skyddade arter	Inga negativa konsekvenser bedöms uppstå för naturmiljön, eftersom eventuella skador kan undvikas genom föreslagna skyddsåtgärder samt trädplantering.
Klimat	Byggnad av väg inklusive schaktarbeten och transporter medverkar till utsläpp av klimatpåverkande gaser. Omfattningen av de klimatutsläpp som projektet orsakar är svåra att bedöma då ingen klimatkalkyl görs inom ramen för projektet. Projektet strävar efter att minska utsläppen så mycket som möjligt. Projektet ökar inte klimatutsläppen under drifttiden då syftet inte är att öka trafiken. Konsekvenserna bedöms bli små och negativa.
Förorenad mark	Planerad ombyggnation av cirkulationen bedöms inte innebära någon påverkan på markmiljö. Utifrån genomförda undersökningar och markanvändning bedöms inte föroreningsituationen kräva några efterbehandlingsinsatser. Konsekvenserna bedöms bli försumbara.

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

I miljöbalkens andra kapitel redovisas de allmänna hänsynsregler som är grundläggande för prövningen om tillåtlighet, tillstånd, godkännande och dispens. 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 ansvar ska tas för eventuella skador. Verksamheten kan stoppas om den kan antas medföra väsentlig skada på miljö eller människor.

Denna vägplan med miljöbeskrivning tas fram för att identifiera projektets förutsebara påverkan på människors hälsa och på miljön så att anpassningar, försiktighets- och skyddsåtgärder kan föreslås. Kunskap har inhämtats via sammanställning av underlagsmaterial från bland annat myndigheter, samråd med myndigheter och allmänhet, platsbesök, fältundersökningar, utredningar och inventeringar under projektets planeringsprocess.

De skyddsåtgärder, begränsningar och försiktighetsmått i övrigt som krävs för att förebygga, hindra eller motverka att projektet medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön beskrivs i denna vägplan. Trafikverket kommer vid upphandling av entreprenör ställa krav på val av produkter som används i projektet enligt Trafikverkets generella miljökrav vid entreprenadupphandling TDOK 2012:93.

Genom att uppskatta materialåtgången ger vägplanen en handledning för det fortsatta arbetet med att upprätta en bygghandling. Överskottsmassor ska i största möjliga mån återanvändas inom projektet. Inget naturgrus ska användas.

Trafikverket har identifierat ett behov av ett högersvängfält i cirkulationsplats Idunplan längs väg 53 för att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten. Lokaliseringen är låst till cirkulationsplatsen men olika utformningar har prövats. Vald utformning innebär ett godtagbart markanspråk och trafiksäkerhet. Ett mindre markanspråk medför kapacitetsproblem.

Vid val av åtgärder avseende miljöanpassning, försiktighets- och skyddsåtgärder har hänsyn tagits till vad som är ekonomiskt försvarbart att genomföra i förhållande till projektets syfte samt dess påverkan på miljön.

Eventuella skador eller olägenheter som uppstår till följd av projektet under bygg- eller driftskede kommer Trafikverket att avhjälpa i den omfattning det anses skäligt enligt miljöbalken. Trafikverket arbetar förebyggande för att undvika skador, olägenheter och olyckor.

Hushållning med mark- och vattenområde

Projektet tar ingen jordbruks- eller skogsmark i anspråk enligt kapitel 6.3.9 Naturresurser.

Väg 53 utgör riksintresse för kommunikationer enligt MB 3:8. Riksintresset gynnas av planerade åtgärder då säkerheten och framkomligheten ökar med det nya högersvängfältet.

Miljökvalitetsnormer

I miljöbalkens femte kapitel regleras miljökvalitetsnormer. Syftet med dessa normer är att fastlägga en högsta tillåtna förorenings- eller störningsnivå som människor eller miljön kan utsättas för. En miljökvalitetsnorm är inte en nivå som är acceptabel att sträva efter, utan målsättningen ska vara att en god miljö upprätthålls eller förbättras.

Miljökvalitetsnormerna omfattar utomhusluft, buller och vattenkvalitet.

Utomhusluft

Inga miljökvalitetsnormer för utomhusluft bedöms påverkas negativt till följd av planerat projekt. Bedömningen är att luftsituationen förbättras något av en jämnare trafikrytm.

Omgivningsbuller

Miljökvalitetsnormen för buller gäller omgivningsbuller från alla vägar, järnvägar, flygplatser, tillståndspliktiga hamnar samt vissa större, utpekade industrigrenar i de största kommunerna. Kommuner med en befolkning på över 100 000 invånare, samt Trafikverket ska vart femte år göra bullerkartläggningar och därefter ta fram och fastställa åtgärdsprogram för att minska bullerstörningar. Detta innebär att Eskilstuna, som har ca 105 000 invånare, vart 5:e år utför en bullerkartläggning. Från den kan man sedan utläsa hur dagens bullersituation ser ut och var de mest bullerutsatta finns. Det blir därmed lättare att se var bullerskyddsåtgärder lämpligast sätts in etcetera.

Planförslaget innebär en så liten förändring så att det inte påverkar miljökvalitetsnormen för omgivningsbuller.

Vatten

Det finns inget yt-eller grundvatten som omfattas av miljökvalitetsnormer och som påverkas av planen.

9. Markanspråk och pågående markanvändning

Vägplanen omfattar ett högersvängsfält i den befintliga cirkulationsplatsen vid Idunplan i Eskilstuna tätort. Marken som tas i anspråk är gatumark och parkmark.

Markanspråk redovisas på plankarta 301T0201.

Vägområde inom detaljplan

Inom områden med detaljplan där kommunen är huvudman för allmänna platser uppkommer ingen vägrätt. Kommunen tillhandahåller den mark eller det utrymme som behövs för vägen. Denna vägplan berör två detaljplaner, se kapitel 11 Överensstämmelser med kommunala planer.

På plankarta 301T0201 är vägområde inom detaljplan markerat med blått raster och beteckningen V2. Området inom detaljplan omfattar ungefär 1750 kvadratmeter och består av mark som behövs för högersvängsfältet.

Tillfällig nyttjanderätt

Inom områden med detaljplan där kommunen är huvudman för allmänna platser kan tillfällig nyttjanderätt inte ges i strid mot planen. Dock kan områden som i planen är ”allmän plats, det vill säga gator och parkmark tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt och användas som arbetsområde.

Området inom detaljplan omfattar ungefär 2000 kvadratmeter och omfattar mark som behövs under byggtiden för arbetsyta och upplag.

10. Fortsatt arbete

Trafikverket arbetar systematiskt för säkerställande av miljöhänsyn under projektering och byggskede. Inom detta systematiska miljökravarbete följs krav upp. Under det fortsatta arbetet kan det krävas sakprövningar och kontroller under byggskedet.

Kontroller under byggskedet

För att minska påverkan på miljön kommer arbetet med projektets miljömål, i planen fastställda och övriga föreslagna skyddsåtgärder att följas upp och hanteras genom krav och rekommendationer i Trafikverkets miljösäkring plan- och bygg, samt kravställas direkt i den bygghandling eller det förfrågningsunderlag som tas fram inför upphandling av entreprenör.

Utsläppen av klimatpåverkande gaser under byggskedet påverkas i hög utsträckning av material- och metodval samt masshantering. Entreprenörens material- och metodval samt uppfyllande av effektiva transporter och återanvändning av massor dokumenteras i syfte att kunna visa att hänsyn har tagits till kravet och vad det har inneburit i minskade klimatutsläpp.

Buller från verksamheten begränsas i enlighet med Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15). Kontroll av buller utförs genom mätning, om befogade klagomål uppstår från närboende, eller vid behov för att verifiera störning. Mätning utförs av en person med dokumenterad erfarenhet av bullermätning.

Innan arbeten påbörjas kontrolleras att det finns en plan för att minimera säkerhetsrisker och störningar för boende och trafikanter. I planen ska även framgå hur tillgängligheten för alla trafikanter ska kunna upprätthållas under byggtiden och hur information ska kunna nå ut till trafikanter och boende. Planen ska stämmas av och uppdateras löpande under byggtiden.

Innan arbeten påbörjas ska säkerställas att trädallén med poppel är skyddad med stängsel runt trädkronans dropplinje.

I projektet ingår att avsätta tid för att gräva upp och flytta träd som påverkas under hösten (september till oktober) för att de ska kunna etablera sig och överleva på ny plats i närområdet. Med hänsyn till häckande fåglar bör även restriktioner i tid införas avseende arbeten med påtaglig störning. Sådana arbeten bör inte utföras mellan 1 april och 30 juni.

Innan byggarbeten påbörjas och träd flyttas behöver avtal och överenskommelser för markåtkomst för plantering eller utläggning av död ved göras.

Entreprenören ska upplysas om att ingen schakt eller annan användning av marken får förekomma i de områden där invasiva arter förekommer.

Entreprenören ska upplysas om att omedelbart avbryta arbetet och kontakta beställaren om de påträffar kulturlager, fynd eller anläggningar i samband med schaktning. Beställaren kontaktar Länsstyrelsen kulturmiljöenhet.

Om borttransport av massor är aktuellt ur anläggningssyfte ska dessa hanteras utifrån föroreningsgrad. Massor med halt över KM bör inte blandas med övriga jordmassor. Även massor med avvikande färg eller lukt ska hanteras separat. Fyllnadsmassor och naturliga massor bör inte blandas.

Massor som borttransporteras ska lämnas till en mottagare som är godkänd för att ta emot massorna.

Sakprövningar

Innan byggstart för planerat projekt kräver vissa åtgärder anmälan, dispens eller tillstånd enligt miljöbalken och kulturmiljölagen. I detta projekt har inga tillstånd, dispenser eller anmälningar enligt miljöbalken eller kulturmiljölagen identifierats. Inga biotopskydd eller strandskydd berörs.

Påverkan som blir känd i senare skeden kan behöva hanteras separat. För etableringsplatser eller uppläggning av massor på annan plats än det som anges på plankartorna kan krävas samråd med länsstyrelsen (12 kap 6 § Miljöbalken och/eller 2 kap 10 § Kulturmiljölagen).

Länsstyrelsen kan komma att fatta beslut om att en arkeologisk utredning enligt kulturmiljölagen ska genomföras för att fastställa om det finns ännu ej registrerade forn- och/eller kulturlämningar.

11. Genomförande och finansiering

11.1. 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 vägplan. 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 <järnvägsplanen/vägplanen>, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur järnvägsplaner och vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 2 kap 12-15 §§ lag (1995:1649) om byggande av järnväg respektive 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, 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:

- Väghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Väghållaren 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.

Överensstämmelse med kommunala planer

Översiktsplan

Vägplanen bedöms stämma överens med den aktuella översiktsplanen för Eskilstuna kommun.

Detaljplaner

En väg får inte byggas i strid med en gällande detaljplan eller områdesbestämmelse. I praktiken innebär detta att en vägplan inte bör fastställas innan kommunen har ändrat sina planer så att de överensstämmer med det planerade projektet. Om syftet med detaljplanen eller områdesbestämmelserna inte motverkas får dock mindre avvikelser göras.

Projektet påverkar fyra olika detaljplaner:

- Eskilshem 4:1 Idunplan m fl.
- Åbyskolan nn
- Nämndemannen m fl
- Kv. Nämndemannen mfl

Omarbetning av detaljplanerna kommer att bedrivas parallellt med arbetet med denna vägplan genom ett samordnat förfarande.

Se PM Detaljplaner för vägplanen påverkan på detaljplanerna.

11.2. Genomförande

Trafikverket är ansvarig för såväl planeringen som genomförandet och handläggandet av marklösenfrågor, detaljprojektering och byggande, inklusive upphandling av olika konsulter och entreprenörer. Formell handläggning av vägplanen planeras att ske under 2024. Under förutsättning att vägplanen vinner laga kraft är byggnationen planerad att starta tidigast 2025.

Markanspråk redovisas på plankartorna.

11.3. Finansiering

Projektet samfinansieras av Trafikverket och Eskilstuna kommun. Totalkostnaden för projektet bedöms vara 20 miljoner kronor.

12. Underlagsmaterial och källor

Naturvårdsverket. (2014). Allé, Beskrivning och vägledning för biotopen Allé i bilaga 1 till förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m. Stockholm: Naturvårdsverket.

Riksantikvarieämbetet. Fornsök. Kulturmiljöregistret. Hämtat (februari 2023).

Södermanlands hembygdsförbund 1988. Sörmlandsbygden 1988:2. Redaktör Rolf Ryberg. ISSN 0349-0297.



TRAFIKVERKET

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

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se