

GRANSKNINGSHANDLING

Riksväg 50 – Genomfart Ludvika Vägplan 4 Korsning vid Mossplan

Ludvika kommun, Dalarnas län

Vägplanbeskrivning, 2017-01-20



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Riksväg 50 – Genomfart Ludvika Vägplan 4 Korsning vid Mossplan, vägplanbeskrivning

Författare: Paulina Lund, Emma Graaf, Andreas Hansson m fl Sweco

Dokumentdatum: 2017-01-20

Uppdragsnummer: 143590

Version: 1.0

Vägplanbeskrivning, 4C070001, TRV 2015/79153

Kontaktperson: Niklas Linnsén, projektledare Trafikverket, Henrik Angantyr, uppdragsledare Sweco Civil AB

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	6
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET, DESS BAKGRUND, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL	7
2.1. Trafikverket har identifierat fem typfall	7
2.2. Planläggningsprocessen	7
2.3. Bakgrund.....	8
2.4. Syfte.....	10
2.5. Åtgärdsvalsstudie (eller motsvarande).....	10
2.6. Betydande miljöpåverkan och tillåtlighet.....	11
2.7. Ändamål och projektmål	11
2.8. Åtgärder genomfart Ludvika	14
2.9. Avgränsning denna vägplan	15
3. MILJÖBESKRIVNING	16
3.1. Metodik	16
3.2. Läsanvisning.....	16
3.3. Redogörelse av Natura 2000-områden och andra riksintressen	16
4. FÖRUTSÄTTNINGAR.....	17
4.1. Vägen funktion och standard	17
4.2. Trafik och användargrupper	17
4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling	19
4.4. Landskapet och staden.....	21
4.5. Miljö och hälsa.....	21
4.6. Byggnadstekniska förutsättningar.....	22

5. DEN PLANERADE VÄGENS LOKALISERING OCH UTFORMNING MED MOTIV	24
5.1. Val av lokalisering	24
5.2. Val av utformning	24
5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	26
6. EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET	27
6.1. Trafik och användargrupper	27
6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling	27
6.3. Miljö och hälsa	27
6.4. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)	28
6.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	28
6.6. Påverkan under byggnadstiden	28
7. SAMLAD BEDÖMNING	31
7.1. Effektbedömning genomfart Ludvika	31
7.2. Måluppfyllelse transportpolitiska målen	32
8. ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKENS ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER, MILJÖKVALITETSNORMER OCH BESTÄMMELSER OM HUSHÅLLNING MED MARK OCH VATTENOMRÅDEN	33
8.1. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler	33
8.2. Miljökvalitetsnormer	33
8.3. Hushållningsbestämmelser	34
8.4. Buller och vibrationer	34
9. MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING	36
9.1. Allmänt	36
9.2. Utökat vägområde med vägrätt	37
9.3. Förändring utfart till allmän väg	37
9.4. Våghållningsansvar	37

10.	FORTSATT ARBETE	38
11.	GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING.....	39
11.1.	Formell hantering.....	39
11.2.	Detaljplaner	40
11.3.	Genomförande.....	40
12.	UNDERLAGSMATERIAL OCH KÄLLOR.....	42
13.	BILAGOR	43

1. Sammanfattning

Åtgärder för väg 50, väg 66 och järnväg genom Ludvika har under lång tid diskuterats. För att lösa vägtransportproblemen var en förbifart länge det enda gångbara alternativet. Den tidigare planerade förbifarten öster om Ludvika lyftes dock bort från nationella planen år 2002. Problemen kvarstår och om inte förbifarten genomförs måste väg 50 och 66 åtgärdas i befintlig sträckning istället. Olika utredningar har genomförts under åren och resulterat i ett antal delåtgärder i den Idéstudie som togs fram 2009. Vissa åtgärder är redan genomförda, andra är bortplockade ur planeringen och nu återstår de åtgärder som hanteras i vägplanerna för genomfart Ludvika.

Föreslagna åtgärder från tidigare utredningar har i förprojektering 2014 studerats utifrån förslagen som fanns. Vissa åtgärder är förändrade sen tidigare förslag eftersom de inte bedöms vara genomförbara på grund av utrymmesbrist eller liknande.

Projekt Genomfart Ludvika omfattar fem vägplaner som projekteras parallellt, varav detta är en. Länsstyrelsen har beslutat att projektet inte omfattar betydande miljöpåverkan.

Korsningen vid Mossplan är signalreglerad både vid väg och järnväg. Vid bomfällning, när det är rött ljus i trafiksignalen på väg 50, kan fordon bli stående på spåret mellan bommarna. Detta utgör en stor fara. Vid samråd med ABB framkom att de upplever stora problem vid korsningspunkten, även inom verksamhetsområdet. Korsningen är idag inte utformad för att klara dagens trafikmängder. För trafik söderifrån är vänstersväng inte tillåten, utan trafikanterna måste ta av tidigare och köra runt Mossplan. Från norr finns ett körfält för högersväng in till ABB, vilket är för kort. Vid bomfällning kan köer uppstå på väg 50. Körbanorna vid korsningen och över bron är idag för smala, knappt 3 meter/körfält.

Föreslagen åtgärd är att plankorsningen stängs mot Lyviksvägen. Korsningen vid Malmgatan blir en trevägskorsning som är signalreglerad som idag, all angöring österut sker vid Malmgatan vid trafiksignalen. Trafik västerut till industriområdet/Lyviksvägen kommer i framtiden angöra området från norr (Kajvägen) eller söderifrån (Gonäsvägen). Korsningen får körbanor med bredd enligt gällande standard och vänstersvängfält in mot Malmgatan norrifrån. Hållplatsen på östra sidan blir kvar, men den på västra sidan tas bort och ny hållplats anläggs på Mossplan. Gång- och cykeltrafik hänvisas till lokala gång- och cykelnätet över Mossplan vidare mot centrum och ansluter mot gång- och cykelväg söderut vid Valhallavägen (Vägplan 3). Passage över järnvägen för oskyddade trafikanter stängs, passage under väg 50 sker i planskild passage vid Tunnelgatan. Gångbanor utmed väg 50 tas bort, gång- och cykelväg öster om väg 50 rivs och planskild passage under väg 50 norr om korsning stängs.

Total kostnad för åtgärden beräknas till cirka 4,6 miljoner kronor (prinsnivå 01-2016), kalkylen kommer att uppdateras hösten 2016. Byggstart tidigast 2020.

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

2.1. Trafikverket har identifierat fem typfall

Väglagen och lag om byggande av järnväg har olika krav på hur den fysiska planläggningen ska genomföras, beroende på åtgärdens storlek, möjlighet till alternativa lokaliseringar, omgivningspåverkan, miljöpåverkan med mera.

Utifrån frågeställningar om hur komplicerad åtgärden är, om den kan genomföras genom frivillig överenskommelse kring mark som tas i anspråk, huruvida åtgärden medför betydande miljöpåverkan eller ej, tillåtlighetsprövning eller ej beslutas vilket typfall åtgärden förväntas medföra. Det uppkommer utifrån dessa frågeställningar ett antal varianter för genomförandet av den fysiska planläggningen. Trafikverket har valt att beskriva de normalt förekommande varianterna som fem typfall:

- Typfall 1 Små och okomplicerade åtgärder på befintlig anläggning, endast marginell ytterligare påverkan på omgivningen, frivillig markåtkomst.
- Typfall 2 Ej betydande miljöpåverkan
- Typfall 3 Betydande miljöpåverkan, inga alternativa lokaliseringar är aktuella.
- Typfall 4 Betydande miljöpåverkan, alternativa lokaliseringar
- Typfall 5 Tillåtlighetsprövning, betydande miljöpåverkan, alternativa lokaliseringar

Typfall 1 innebär inte byggande av väg eller järnväg i lagens mening, och ingen väg- eller järnvägsplan behöver därför tas fram.

När det är bestämt att en planläggning behövs görs en preliminär bedömning av vilken process (typfall) som ska tillämpas beroende av projektets karaktär.

Under planläggningen kan bedömningen av hur processen ska utformas komma att ändras beroende på den kunskap som kommer fram om projektet. Det måste därför finnas en flexibilitet i arbetet som möjliggör övergång till ett annat typfall.

2.2. Planläggningsprocessen

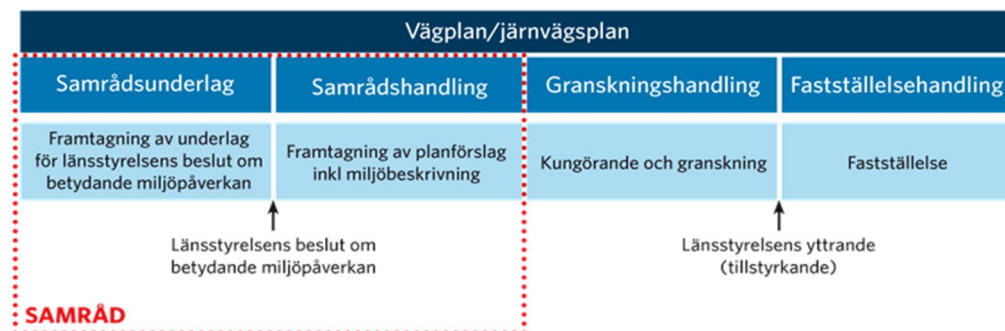
Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan.

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

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till 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 1. Planläggningsprocessen

2.3. Bakgrund

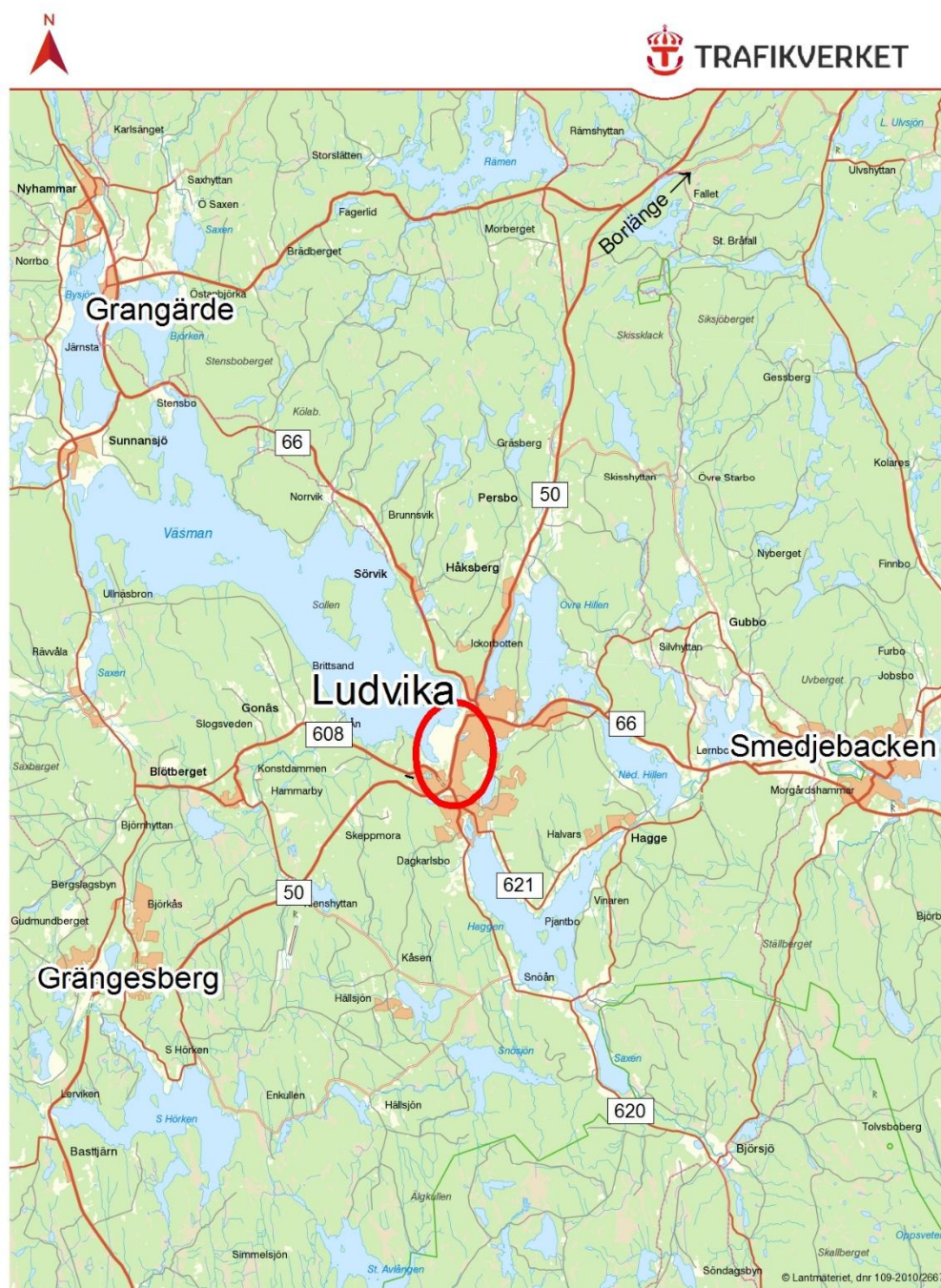
2.3.1. Genomfart Ludvika

Riksväg 50 leder från Ödeshög - Ludvika - Söderhamn. Vägen är nationell stamväg och nationell prioritet för gods- och persontrafik, sträckan kallas Bergslagsdiagonalen. Stora godstransporter från ABB i Ludvika, och andra industrier, går efter sträckan. Bergslagsdiagonalen är också ett samarbetsprojekt mellan 15 kommuner och regionförbunden i Gävleborg, Dalarna, Örebro och Östergötland. Projektet syftar till att stärka områdets tillväxt och konkurrenskraft genom en förbättrad infrastruktur. Brister i vägens tillgänglighet och säkerhet ligger bland annat i centrumgenomfarterna i Ludvika och Grängesberg. Dessa genomfarter beskrivs även i tidigare utredningar som några av de största flaskhalsarna efter Bergslagsdiagonalen. Men hela stråket är viktigt att prioritera för att stärka regionen.

Väg-, järnvägs- och gatusystem i Ludvika har brister i form av låg transportkvalitet (kapacitets- och framkomlighetsproblem), miljöproblem och tillgänglighets- och trafiksäkerhetsproblem. Trafiken är omfattande på genomfarterna/riksvägarna och trafikflödena på dessa vägar gör det svårt att ansluta vägarna under rusningstrafik. Oreglerade korsningar utgör en trafiksäkerhetsrisk.

När förbifart Ludvika lyftes ur nationell plan 2002, inledde dåvarande Vägverket ett omfattande processarbete i form av en charrette, för att ta fram lösningar på befintlig genomfart. Detta arbete låg sedan till grund för att man, i samband med den tidigare åtgärdsplaneringen, tog fram en idéstudie för genomfarten i Ludvika samt för väg 66 genom Ludvika. Under 2014 genomfördes en förprojektering av åtgärderna, vilket ligger till grund för fortsatt arbete med vägplanen, se vidare i kapitel 2.5.

Ludvika kommun, Region Dalarna och Trafikverket arbetar vidare utifrån tidigare utredning Idéstudie Ludvika. Väg 50 genom Ludvika i Dalarnas län, Bergslagsdiagonalen, är ett namngivet objekt i Nationell plan för transportsystemet 2014-2025.



RIKSVÄG 50 - GENOMFART LUDVIKA ORIENTERINGSKARTA

Skala (A4): 1:150000
0 1 2 3 4 5 km

Figur 2 Orienteringskarta.

2.3.2. Väg 50 Korsningen Mossplan

Korsningen är signalreglerad och vid bomfällning, när det är rött ljus i trafiksighalen på väg 50, kan fordon bli stående på spåret mellan bommarna. Detta utgör en stor fara. Vid samråd med ABB framkom att de upplever stora problem vid korsningspunkten, även inom verksamhetsområdet. Korsningen är idag inte utformad för att klara dagens trafikmängder. För trafik söderifrån är vänstersväng inte tillåten, utan trafikanterna måste ta av tidigare och köra runt Mossplan. Från norr finns ett körfält för högersväng in till ABB, vilket är för kort. Vid bomfällning kan köer uppstå på väg 50. Körbanorna vid korsningen och över bron är idag för smala, knappt 3 meter/körfält.

Vid Mossplan finns en stor parkering som nyttjas av ABB-anställda. Möjlighet att passera planskilt mot ABB under väg 50 finns vid Tunnelgatan och förlängning av Mygggatan. Passage sker även över väg 50 vid planpassagen med järnväg och vidare till ABB:s norra område från parkeringen. Busshållplats med gångbana mot signalregleringen finns på östra sidan söder om korsningen. Hållplats på västra sidan i södergående riktning med trapp ner mot Tunnelgatan.

2.4. Syfte

Förbättra trafiksituationen på genomfarterna i Ludvika tätort genom att öka säkerheten för alla trafikslag, förbättra möjligheten till arbetspendling och förbättra näringslivets godstransporter genom Ludvika.

2.5. Åtgärdsvalsstudie (eller motsvarande)

Trafikverkets s.k. fyrstegsprincip är en arbetsstrategi för hushållning med resurser och minskning av vägtransportsystemets negativa effekter. Fyrstegsprincipen innebär att åtgärder inom vägtransportsystemet ska analyseras i följande ordning:

1. Åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
2. Åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder.
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

Åtgärder för väg 50, väg 66 och järnväg genom Ludvika har under lång tid diskuterats. För att lösa vägtransportproblemen var förbifart länge det enda gångbara alternativet. Den tidigare planerade förbifarten öster om Ludvika lyftes dock bort från nationella planen år 2002. Problemen kvarstår och om inte förbifarten genomförs måste väg 50 och 66 åtgärdas i befintlig sträckning istället. År 2005 tog dåvarande Vägverket tillsammans med Ludvika kommun och Banverket fram en Charette om Ludvikas stadsutveckling och trafikmiljö längs genomfarten.

Fortsättningen på detta blev den utredning som gjordes 2009 (Idéstudie Ludvika daterat maj 2009). Detta var ett samverkansprojekt mellan Vägverket, Ludvika kommun, Banverket, näringslivet och region Dalarna. Idéstudien syftade till att finna optimerade lösningar för steg 1,2 och 3 enligt fyrstegsprincipen. Merparten av trafiken på väg 50 och väg 66 har mål- och startpunkt lokalt vilket innebär flera möjligheter till effektiva och

samhällsekonomiska lösningar med relativt små medel och på stadens villkor. Ett antal av de åtgärder som föreslogs i Idéstudien har genomförts, bland annat gång- och cykelbron över väg 50 som kopplar ihop centrum med resecentrum och Väsmans strand. De övriga förslagen (steg 2-3 åtgärder) har därefter utretts vidare enligt nedan och omfattas nu av det aktuella projektet Genomfart Ludvika.

Trafikverket Region Mitt har även tagit fram ett PM (PM föreslagna fysiska åtgärder genom Ludvika tätort, Ramböll 2013-07-01) där Idéstudiens förslag beskrivs.

Förprojektering och vidare utredning av Idéstudiens åtgärder genomfördes under hösten 2014 (PM Väg 50 – Genomfart Ludvika, förprojektering, Sweco 2015-01-28).

2.6. Betydande miljöpåverkan och tillåtlighet

Länsstyrelsen i Dalarna beslutade 2015-09-29 att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Vägplanen projekteras som typfall 2 med integrerad miljöbeskrivning.

Projektet omfattas inte av tillåtlighet enligt 17 kap. miljöbalken.

2.7. Ändamål och projektmål

2.7.1. Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det övergripande målet stöds av två huvudmål, funktionsmål och hänsynsmål.

Funktionsmålet

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

Hänsynsmålet

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

2.7.2. Nationella miljömål

Enligt Miljöbalkens 6 kapitel, 12§ ska en vägplan beskriva hur relevanta miljömål har beaktats. Riksdagen har fastställt 16 nationella miljökvalitetsmål som ska uppnås inom en generation. Länsstyrelsen Dalarna har utarbetat regionala miljömål som fastställdes år 2003 och reviderades senast år 2013. Nedan beskrivs de miljökvalitetsmål som berör vägplanen och deras måluppfyllelse.

Begränsad klimatpåverkan

Definition: Halten av växthusgaser i atmosfären ska i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig.

Måluppfyllelse: Eftersom det redan idag är en signalreglerad korsning vid Mossplan som orsakar stopp och inbromsningar så bedöms koldioxidemissionerna förbli samma jämfört med innan vägåtgärden utförts.

Frisk luft

Definition: Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas. Inriktningen är att miljö kvalitetsmålet ska nås inom en generation.

Måluppfyllelse: Luftemissioner från trafiken kommer troligtvis att bli desamma jämfört med innan vägåtgärden utförts.

Bara naturlig försurning

Definition: De försurande effekterna av nedfall och markanvändning ska underskrida gränsen för vad mark och vatten tål.

Måluppfyllelse: Mängden kväveoxider ökar inte på grund av vägåtgärden utan troligen minskar de något jämfört med innan vägåtgärden utförts.

Giftfri miljö

Definition: Förekomsten av ämnen i miljön som har skapats i eller utvunnits av samhället ska inte hota människors hälsa eller den biologiska mångfalden.

Måluppfyllelse: Målet påverkas i mycket liten utsträckning, då bidraget av giftiga ämnen från den nya riksvägen och lokalgatan är i stor sett försumbart.

Ingen övergödning

Definition: Halterna av gödande ämnen i mark och vatten ska inte ha någon negativ inverkan på människors hälsa, förutsättningar för biologisk mångfald eller möjligheterna till allsidig användning av mark och vatten.

Måluppfyllelse: Mängden kväveoxider ökar inte på grund av vägåtgärden utan troligen minskar de något jämfört med innan vägåtgärden utförts.

Grundvatten av god kvalitet

Definition: Grundvattnet ska ge en säker och hållbar dricksvattenförsörjning samt bidra till en god livsmiljö för växter och djur i sjöar och vattendrag.

Måluppfyllelse: Vägplanen har begränsad inverkan på målet, då området inte har någon utpekad grundvattenförekomst och dagvattnet tas omhand av det kommunala ledningsnätet.

God bebyggd miljö

Definition: Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.

Måluppfyllelse: Positiv inverkan på målet då den nya korsningen vid Mossplan kommer att utgöra en mer säker och smidig trafikmiljö som ökar säkerheten för trafikanter och boende. Ingen trafik kommer att ledas över spåret, vilket ökar säkerheten för trafikanter.

Ett rikt växt- och djurliv

Definition: Den biologiska mångfalden ska bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer. Arternas livsmiljöer och ekosystemen samt deras funktioner och processer ska värnas.

Måluppfyllelse: Liten negativ inverkan på målet då Mossplan utgör ett befintligt vägområde.

Miljökvalitetsmål som inte berörs av vägplanen:

- Skyddande ozonskikt
- Säker strålmiljö
- Levande sjöar och vattendrag
- Hav i balans och levande kust och skärgård
- Myllrande våtmarker
- Levande skogar
- Ett rikt odlingslandskap
- Storslagen fjällmiljö

2.7.3. Övergripande effektmål för projektet

- Stadsutveckling, miljö och trafiksäkerhet.
- Utvecklad Infrastruktur för näringslivets behov.
- Bra trafikmiljö för alla trafikanter, såväl motorfordon som cyklister och gående.
- Åtgärder för att minska påverkan på omgivningen.
- Förbättring av trafikflöden och ökad framkomlighet.

2.8. Åtgärder genomfart Ludvika

2.8.1. Delåtgärder

Trafikverket har valt att fördela de tio åtgärderna från tidigare skeden på fem vägplaner, samt två planer enligt typfall 1, fördelningen redovisas nedan i Figur 3. Dessa fem vägplaner projekteras parallellt och ett gemensamt Gestaltningsprogram samt gemensam Rapport Buller och Samrådsredogörelse tas fram.

Efter samrådskedet har nya förutsättningar vid vägplan 2 framkommit och ett omtag görs för den planen – som även påverkar vägplan 1. Därför delas nu planerna upp inför allmänhetens granskning. Vägplan 3-5 ställs ut för granskning och vägplan 1-2 utreds vidare och ställs ut senare.



Figur 3 Vägplaner Genomfart Ludvika.

2.8.2. Vägplaner

Efter länsstyrelsens beslut att åtgärderna inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan (BMP) kan vägplanerna genomföras som typfall 2. Det innebär att ingen miljökonsekvensbeskrivning tas fram utan en miljöbeskrivning som inarbetas i planbeskrivningen. Vägplanerna är numrerade enligt Figur 3.

Vägplan 1 – Lyviksberget Snöåvägen (VP1)

Trafiksäkerheten och framkomligheten är låg och det finns ett flertal direktutfarter från fastigheterna utmed riksväg 50. Det stör genomgående trafik och påverkar trafiksäkerheten negativt. Bullernivåerna är idag höga på grund av riksväg 50 och järnvägen.

Vägplan 2 – Korsning Snöåvägen/Gonäsvägen (VP2)

Korsningen är idag signalreglerad och hårt belastad. ABB planerar att avlasta infarten vid Mossplan och styra gods via denna korsning till den södra delen av sitt område vilket leder till att belastningen kommer att öka.

Vägplan 3 - Delen Valhallavägen (VP3)

Sträckan är idag kraftigt bullerpåverkad eftersom väg och järnväg ligger parallellt väster om bostäderna närmast riksväg 50. Många utfarter på sträckan medför att trafiksäkerheten är låg och det försämrar även framkomligheten på riksväg 50. Hastigheten är idag 60 km/h. Vissa anslutande vägar har dålig sikt och trafiksäkerheten och framkomligheten behöver förbättras.

Vägplan 4 – Korsning vid Mossplan (VP4)

Signalreglerad korsning där trafik kan bli stående på spåret vid bomfällning. Korsningens utformning är inte anpassad för dagens trafikmängder. Framkomlighet och trafiksäkerhet behöver förbättras för samtliga trafikanter.

Vägplan 5 – Mossplan – Kajvägen (VP5)

Dessa åtgärder omfattar hela sträckan från Mossplan till Kajvägen. Tillgängligheten och säkerheten behöver förbättras på sträckan. Korsningen vid Eriksgatan och utfart för buss från resecentrum har idag låg säkerhet och dålig framkomlighet. Området behöver även förändras så att det får en mer stadsmässig karaktär.

Två åtgärder kommer att provas utan planläggning, alltså som typfall 1. Dessa omfattas inte av vägplaner men ingår som delar i projekt Genomfart Ludvika.

Korsning väg 50/Grangärdevägen

Korsning väg 50/Grangärdevägen. Åtgärd för att minska köbildning som inträffar då järnvägsbommar är nedfällda och Grangärdevägen fylls upp med stillastående bilar som riskerar att skapa köer ut på väg 50.

Delen Gamla Bangatan

Väg 66, delen Gamla Bangatan är sliten och det finns ett flertal konfliktpunkter, framförallt för oskyddade trafikanter. Gatuutrymmet är inte utformat för skyltad hastighet. Tidigare utredningar har genomförts på sträckan och Ludvika kommun har även tagit fram detaljplaner.

2.9. Avgränsning denna vägplan

Denna vägplan omfattar korsningen vid Mossplan. Mellan Mossplan km 4/300 och fram till järnvägsbro km 5/200.

3. Miljöbeskrivning

3.1. Metodik

Framtagandet av miljöbeskrivningen är baserad på Trafikverkets publikation Miljö i planläggningsprocessen (2012:225). Information om buller har inhämtats från Rapport Buller, se bilaga 1, inom ramen för projektet. Inventering och information om natur-, miljö-, kulturobjekt och fornlämningar har inhämtats från Riksantikvariat Ämbetet (RAÄ) och Länsstyrelsen Dalarnas webbGIS-material. Uppgifter om förorenad mark har inhämtats från Länsstyrelsen Dalarnas webbGIS, PM Förorenad mark, samt Ludvika Kommun. Uppgifter om vattenskyddsområden och vattenförekomster har inhämtats från Länsstyrelsens Vatten Informations System (VISS). Trafikstatistik har inhämtats från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) och Trafikverket. Förutom ovanstående informationskällor har förstudien för vägplanen använts för information om lokala förutsättningar, samt att platsbesök har utförts.

3.2. Läsanvisning

I denna vägplan finns miljöfrågeställningarna framställda i en integrerad miljöbeskrivning, det innebär att befintliga miljöer, påverkan och konsekvenser redovisas tillsammans med andra teknikområden i vägplansbeskrivningen. Det innebär att befintliga miljöförhållanden redovisas i kapitel 4. I kapitel 6 redovisas effekter och konsekvenser och i kapitel 7 finns en samlad bedömning av effekter och konsekvenser. Överrensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler och miljökvalitetsnormer redovisas i kapitel 8.

Miljöbeskrivningen har avgränsats till att fokuseras på följande miljöaspekter:

- Buller
- Luft/emissioner från trafik
- Farligt gods

3.3. Redogörelse av Natura 2000-områden och andra riksintressen

Inom aktuell vägplan finns inga Natura 2000-områden eller andra riksintressen för natur-, kulturmiljö eller friluftsliv.

Väg 50 och järnvägen är riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken, vilket innebär att riksintresset ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Här avses att det är funktionen hos transportsystemet som ska säkerställas.

4. Förutsättningar

4.1. Vägen funktion och standard

4.1.1. Järnväg – Bergslagsbanan

Bergslagsbanan är järnvägssträckan Gävle- Falun-Borlänge-Ludvika-Ställdalen-Kil/Frövi. Bergslagsbanan har stor betydelse för Dalarnas basindustri och tjänsteföretag och är en del av "Godskorridoren genom Bergslagen" och är utpekad som riksintresse. Kapacitetsmässigt är Bergslagsbanan redan idag hårt belastad och har bitvis brister i geometrisk standard (branta backar). Efter stråket går bland annat ABBs specialtransporter till Norrköpings hamn, dessa transporter ställer höga krav på järnvägen. Detta stråk blir viktigt att prioritera i framtiden om fler godstransporter går från väg till järnväg men särskilt med tanke på att någon av de nedlagda gruvorna i Bergslagen kan komma att öppnas igen. Även för persontrafiken är Bergslagsbanan viktig. Redan idag är det en omfattande arbetspendling längs banan och Region Dalarna har gjort bedömningen i länstransportplan 2010-2021 att banan bör ha potential att utöka pendlingstrafiken. Vägplanen berörs av järnvägen genom att den ligger i direkt anslutning till väg 50 och den aktuella korsningen över järnvägen planeras stängas.

4.1.2. Väg 50

Åtgärderna berör väg 50 (Valhallavägen), även kallad Bergslagsdiagonalen, förbi Mossplan, vilket är området vid korsningen mot ABB och övriga verksamheter, Figur 3. Väg 50 är riksintresse för kommunikation. Vägen ingår inte i TEN-nätet (Europaväg). Staten är väghållare för väg 50, medan kommunen är väghållare för anslutande vägar. Väg 50 är rekommenderad primär väg för transport av farligt gods.

Hastigheten är på den aktuella sträckan av väg 50 idag 60 km/h söderifrån fram till korsningen (Malmgatan) och därefter 40 km/h norrut mot Ludvika centrum. På lokalgatorna är hastigheten 40 km/h.

4.2. Trafik och användargrupper

4.2.1. Vägtrafik

Trafikmätningar inom projektet har utförts 2015 för dimensionerande timme (kl 16-17). Andel tung trafik 6 %, vilket är en snittmängd för väg 50 genom Ludvika. Trafikmängd enligt denna mätning är cirka 16 700 fordon årsdygnstrafik (ÅDT) på sträckan Lyviksvägen (ABB-korsningen) – Magnetbacken, samt cirka 19 600 fordon ÅDT för sträckan Vasagatan – Lyviksvägen (ABB-korsningen).

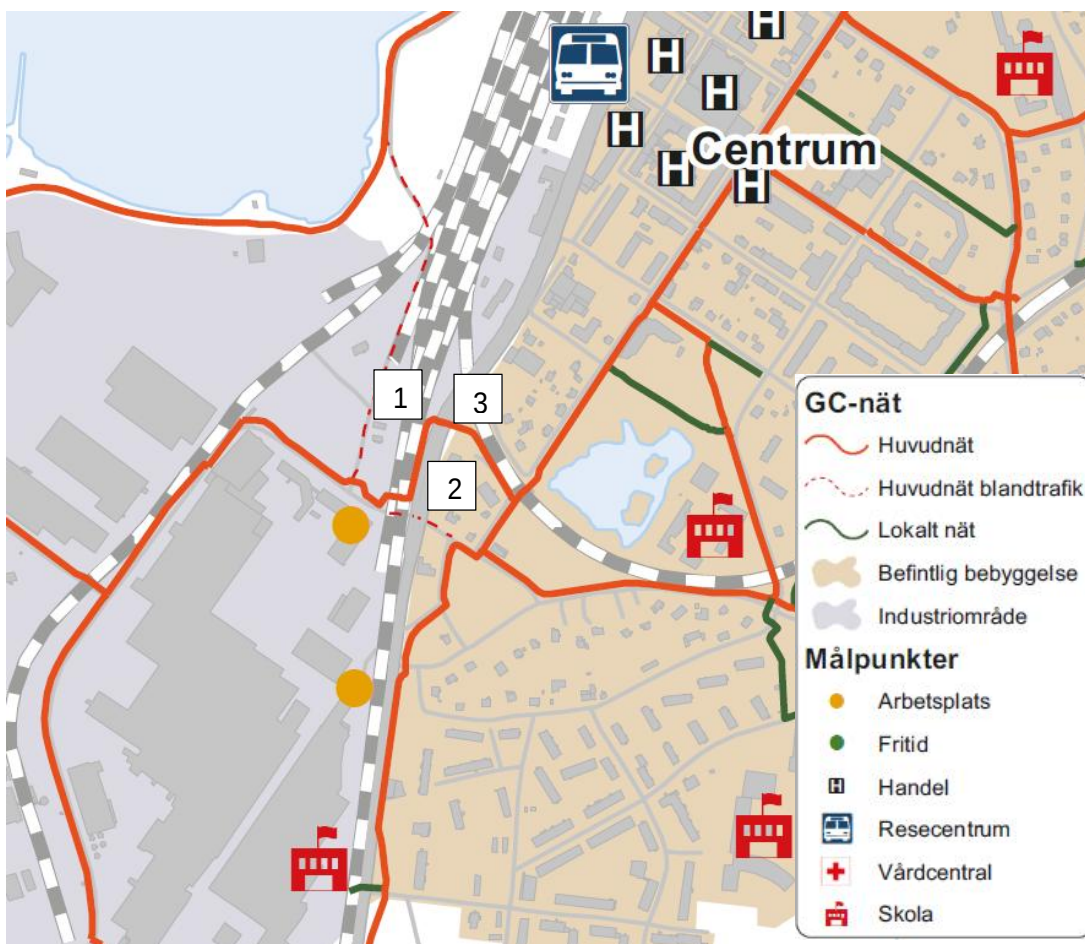
4.2.2. Kollektivtrafik

Längs den aktuella sträckan av väg 50 finns hållplatsen Ludvika ABB rv 50. Dalatrafik trafikerar hållplatsen med linje 41 Östansbo-Resecentrum-Hillängen, linje 42 Resecentrum-Knutsbo, linje 43 Resecentrum-Knutsbo, linje 113 Grängesberg-Ludvika-Borlänge, linje 291 Smedjebacken-Gubbo-Ludvika, linje 292 Ludvika-Malingsbo, linje 293 Ludvika-Hagge-Smedjebacken, linje 294 Ludvika-Nyhammar-Ludvika, linje 295 Ludvika-Sunnansjö-Ludvika samt linje 298 Ludvika-Grängesberg.

4.2.3. Oskyddade trafikanter

Söderifrån sträcker sig en gång- och cykelväg längs östra sidan av väg 50 (Valhallavägen) som ingår i huvudnätet för gång- och cykeltrafik enligt Ludvika kommuns cykelplan, se Figur 4 nedan. Gång- och cykelvägen ansluter till övriga huvudnätet vid Mossplan i korsningen Malmgatan/Fredsgatan. Därifrån finns anslutningar i huvudnätet längs Kajvägen, Fredsgatan och Mossgatan. Passager för gång- och cykeltrafik att passera tvärs Valhallavägen (väg 50) och järnvägen finns 1) vid Tunnelgatan (planskild passage i tunnel i blandtrafik för förbindelse till ABB:s industriområde), 2) vid Malmgatan (passage i plan i blandtrafik för förbindelse till Kajvägen, ABB:s industriområde och Väsmans strand) samt 3) vid Myggatan (planskild passage i tunnel för förbindelse till Kajvägen, ABB:s industriområde och Väsmans strand). De två senare ingår i huvudnätet för gång- och cykeltrafik.

Mossplan är en viktig nod för gång- och cykeltrafik med koppling till centrum, ABB samt de södra och östra stadsdelarna. Passagera tvärs Valhallavägen och järnvägen är viktiga för åtkomsten till bland annat ABB:s industriområde och Väsmans strand.



Figur 4 Utdrag ur Ludvika kommuns cykelplan.

4.2.4. Olyckor

Under perioden 2006-2015 inträffade längs väg 50 förbi Mossplan totalt 11 olyckor med personskador enligt STRADA (STRADA är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom hela vägtransportsystemet; namnet är en förkortning av Swedish Traffic

Accident Data Acquisition. Den omfattar polisrapporterade olyckor men bara delvis sjukvårdsrapporterade olyckor varför ett visst mörkertal finns i form av olyckor som endast finns registrerade hos sjukvården). Av olyckorna rapporterades fem in som olyckor med måttligt skadade och sex som olyckor med lindrigt skadade.

Vid Mossгатans anslutning till väg 50 har två olyckor inträffat, båda med lindrigt skadade. Den ena inträffade när en personbil hade stannat i vänster körfält för att svänga vänster in på Mossгатan och blir påkörd bakifrån av en annan personbil som inte hinner stanna. Den andra olyckan inträffade när en moped åkte ut på väg 50 från Mossгатan utan att väja för en personbil som kom åkande på väg 50.

Vid Malmгатan/Kajvägens anslutning har under perioden inträffat tre upphinnandeolyckor med motorfordon, två avsvängande-olyckor med motorfordon, två korsandeolyckor med motorfordon samt en olycka mellan cyklist och motorfordon. Flera av olyckorna har någon koppling till trafiksignalerna, t.ex. att väntande fordon vid trafiksignalerna har blivit påkörda bakifrån, osäker funktion hos trafiksignalerna eller att bilister åker mot rött ljus eller inte respekterar väjningsplikt mot mötande trafik vid på- och avfart från väg 50.

4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

4.3.1. Översiktsplan Ludvika kommun

Ludvika kommun har en översiktsplan för kommunen (ÖP Ludvika 2030, laga kraft 2013-09-25). I Översiktsplanen ligger ett vägreservat inlagt för den förbifart som utgått från Trafikverkets planering och ersatts av projekt Genomfart Ludvika. Översiktsplanen behandlar även Genomfart Ludvika. I Kapitel 4.3.2 beskrivs Ludvika lokalsamhälle från i första hand översiktsplanen.

4.3.2. Ludvika tätort

Ludvika stad är kommunens och Västerbergslagens centralort. Gustav Vasa blev under 1500-talet intresserad av den utvecklingsbara strömmen mellan sjöarna Väsman och Gårlången och förlade ett kronobruk på platsen. Bruket växte och var under 1780-talet Dalarnas största. Det var dock först i mitten av 1800-talet som Ludvika började likna ett samhälle. Då började järnvägarna byggas, orten växte och blev Västerbergslagens första stad 1919. Bruket lades ner på 1920-talet, men då hade Ludvika redan börjat profilera sig såsom en stad med spänning och kraft, tack vare företaget Elektriska AB Magnet. Elindustrin ger fortfarande sysselsättning fast nu under namnet ABB, Asea Brown Boveri, som är den största arbetsgivaren inom kommunen. Ludvika är idag Västerbergslagens naturliga centrum och därav följer en viss typ av regionservice såsom lasarett, skolor, handel, arbetsplatser och nöjesutbud.

Befolkning

Befolkningen ökar i staden sedan drygt tio år tillbaka och är cirka 14 400 personer (2014).

Bebyggelse

Den äldsta bevarade bebyggelsen återfinns i Ludvikas norra delar omkring Herrgården, Hammarbacken och Marnäs där Ludvikas historia började. Det var först när järnvägarna byggdes som det blev fart på byggandet även i det område som kom att bli nuvarande Ludvika centrum. Centrumdelen växte ut i en rutnätsplan under 1900-talets första hälft medan andra stadsdelar följer ett mer oregelbundet planmönster. Bostadsbebyggelsen är av varierande form och ålder men den största delen är byggd under 40- och 50-talen då staden

expanderade. På senare tid, under 80- och 90-talen, är det i småhusområdena tillväxten skett. Befolkningen minskade under en längre tid i både kommunen och i Ludvika vilket gjorde att allmännyttan minskade sitt bostadsbestånd. Flerbostadshus har därför på flera ställen rivits och stadsbilden har förändrats i bland annat Marnäs, Ludvika gård och Folkparksområdet. Idag ser det dock annorlunda ut. Kommunen har haft en befolkningsökning och prognosen spår en fortsatt ökning och ett ökat antal arbetstillfällen. Detta gör att det redan idag råder bostadsbrist i Ludvika och att trycket troligtvis kommer att öka. Förtätningar i centrum har gjorts och fler förtätningar är på väg fram. Kommunen arbetar med detaljplaner för att möjliggöra detta. Bostadsprojekt pågår även i utkanten av centrum.

Näringsliv och sysselsättning

Ludvika har utvecklats från en ort vars huvudnäring varit förädling av gruv- och skogsprodukter till att vara ett samhälle med arbeten inom främst servicenärings, viss småföretagsverksamhet och en världsledande högteknologiindustri i ABB-anknutna företag.

Industriverksamheten är främst lokaliserad till stadens västra delar, mellan sjön Väsman och järnvägen.

Målpunkter

Merparten av vägtrafiken på det nationella och regionala vägnätet har start och målpunkter inom centrala delarna av tätorten. De främsta målpunkterna är Ludvika centrum, ABB-området, Lorensbergaskolan söderut på Snöåvägen (F-9), handelsområden vid Lyviksberget och Gonäsvägen/Snöåvägen, Ludvika lasarett samt resecentrum. Flera målpunkter ligger utanför vägplanen men är viktiga med tanke på pendlings- och tjänsteresor. De genererar också en betydande del av den tunga trafiken med start eller mål i Ludvika. Den stora målpunkten inom vägplanen är ABB och övriga arbetsplatser inom industriområdet vid ABB.

4.3.3. Detaljplaner

Följande detaljplaner finns inom området och arbete pågår med att ta fram nya detaljplaner som överensstämmer med vägplanen.

- Vid nordöstra hörnet av korsningen: Stadsplan för stadsdel Magnet, nummer 33, antagen 1944-01-28
- Vid Bergslagsgatan: BERGSLAGSGATAN (Södra delen) i Ludvika kommun, nummer 186, antagen 1975-05-30
- Vid Malmgatan: Stadsplan för kv GRODAN mm i Ludvika stad, nummer 97, antagen 1963-05-31
- Vid Tanka: Stadsplan för kvarteret NYCKELHÅLET i Ludvika stad, nummer 102, antagen 1964-06-11

4.4. Landskapet och staden

Sträckan är storskalig med svag rumslighet. Det öppna vägrummet och viadukten skapar vyer över industriområdet och dess landmärken, bilparkeringar samt det omgivande landskapet med sjön Väsman. Avgränsningen mot järnvägen med rostigt staket och slyppslag är inte representativ. Korsningen som nod saknar visuell tydlighet. Belysningsstolparnas höjd och kraftiga vägräcken signalerar motortrafikled och inte en stadsmässighet.

4.5. Miljö och hälsa

4.5.1. Buller

En bullerutredning har utförts, se bilaga 1. Bullerstörningen bedöms utifrån riktvärden. Riksdagen har angett riktvärden för buller från vägar och järnvägar. Det skedde i samband med infrastrukturpropositionen 1996/97:53. I infrastrukturproposition från 2012 angavs att riktvärdena även fortsatt bör vara vägledande i planeringssammanhang.

Ombyggnaden av riksväg 50 genom Ludvika, faller under planeringsfallet väsentlig ombyggnad av väg vid bebyggelse. Detta avser t.ex. omläggning av väg i delvis ny sträckning, justeringar av vägen i plan eller profil, breddning samt hastighetsökningar i samband med kapacitetsupprustning och trafiksäkerhetsåtgärder.

Då projektet avser vägplan är riktvärdena för vägtrafik styrande, d.v.s. 55 dBA vid fasad, även vid sammanvägning med spårtrafik.

Riktvärdena för utomhusmiljö avser frifältsvärden utanför fönster/fasad eller till frifältsvärden korregerade värden. Med frifältsvärde menas värden opåverkade av reflektioner från närliggande fasad.

För uteplats gäller att riktvärdet för maximal ljudnivå, 70 dBA, får överskridas 5 gånger per timme under tiden 06-22, med max 10 dB. Då antalet godståg, som genererar maxnivån, är 26 st per dygn, har kontroll gjorts i daglig graf (Trafikverkets Dagliga grafer för tågtrafik, 2016-02-08--2016-02-19) för att bedöma sannolikheten för ett överskridande på 5 gånger per timme. Under kontrollerad tid har inget överskridande gjorts. Vid bedömning av åtgärdsbehov för uteplats har därför avgränsning gjorts utifrån 80 dBA maximal ljudnivå respektive 55 dBA ekvivalent ljudnivå.

Vägen passerar stråk med färre bostadsfastigheter. Tre fastigheter berörs i nuläget av en ekvivalent ljudnivå över 55 dBA vid fasad mot väg.

4.5.2. Luft/emissioner

Enligt Dalarnas Luftvårdsförbund är halterna av luftföroreningar låga i Ludvika och ligger under de uppsatta miljö kvalitetsnormerna enligt luftkvalitetsförordningen (2010:477). Punkten för mätningen var lokaliserad i centrala Ludvika, långt från aktuellt vägplansområde, och dataunderlaget är därför endast en indikator för förutsättningarna längs med riksväg 50. Det är dock inte sannolikt att halterna av föroreningar i luften skulle vara högre utefter riksväg 50, än de är inne i centrala Ludvika. Denna antagelse baseras på att vägområdet är en öppen plats med större luftomsättning än inne i centrum med höga byggnader och en mer koncentrerad volym luft samt mycket trafik.

4.5.3. Farligt gods

Den årliga dygnstrafiken år 2015 var mellan 16-19 000 fordon, varav 6 % av den belastningen kom från tung trafik. Väg 50 är en primär transportled för farligt gods, vilket medför att vägen även rekommenderas för genomgående trafik med farligt gods. Vad gäller vägtransporter av farligt gods visar Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) kartläggning att väg 50 (inom aktuell sträcka) klassas till den lägsta kategorin sett till transporterade antal ton (100- 33000), för den månad när mätningarna utfördes. Dock bygger kartläggningen på en frivillig enkätundersökning samt att transporter med utlandsregistrerade lastbilar saknas i undersökningen. Det medför att det troligtvis går fler transporterade antal ton än de redovisade. Den vanligaste lasten för transporter med farligt gods på väg 50 bedöms utgöras av brandfarliga vätskor. Med en farlig godsolycka avses en olycka där en skada uppstår på tanken (även drivmedelstank) eller behållaren som det farliga ämnet förvaras i, och att det farliga ämnet kommer ut. En olycka med farligt gods på vägen sker troligtvis till följd av en trafikolycka. Bostadsfastigheter finns nära vägen och dessa är redan idag utsatta för en risk när det gäller olycka med farligt gods på vägen.

4.6. Byggnadstekniska förutsättningar

4.6.1. Geoteknik

Området består enligt jordartskarta till stora delar av fyllning. Sannolikt underlagras fyllningen av mindre mäktigheter av silt ovan morän.

4.6.2. VA (vatten och avlopp)

Befintliga vägar avvattnas idag med kantsten och dagvattenbrunnar med galler betäckning. Ledningsägare är Ludvika kommun, se ledningsplan 400X0207.

4.6.3. Belysning/EI

Sträckan för väg 50 är idag belyst. Gång- och cykelväg har gemensam belysning med väg., ägare av belysning är Trafikverket.

Inom området finns högspänningsledningar och servisledningar tillhörande VB Energi samt teleledningar tillhörande Skanova.

I korsning väg 50, Lyviksvägen/Kajvägen och Malmgatan finns vägskydd (bommar) vid järnvägen samt trafiksignal.

Se även ledningsplan 400X0207.

4.6.4. Byggnadsverk

Bro 20-754-1 är byggd 1965 och är en 2-leds plattram, se Figur 5. Bron har en bredd av 15,5 m och längd av 14 m. Bron har begränsad frihöjd 2,6 m. Bron har bärighetsklass BK 1 och ägs av Trafikverket.



Figur 5 Bro 20-754-1 över Tunnelgatan, vid huvudentré till ABB Ludvika, km 4/330.

Bro 20-869-1 är byggd 1977 och är en 2-leds plattram, se Figur 6. Bron har en bredd av 18,8 m och längd av 6 m, frihöjd 2,5 m. Bron har bärighetsklass BK 1 och ägs av Trafikverket.



Figur 6 Bro 20-869-1 gång- och cykelväg km 4/600.

Bro 20-236-1 är byggd 1977 och är en 2-leds plattram i två spann, se Figur 7. Bron har en bredd av 18,7 m och längd av 32 m. Frihöjd är 3,6 m. Bron har bärighetsklass BK 1 och ägs av Trafikverket. Bron ligger i plangräns mellan VP4 Korsning Mossplan och VP 5 Mossplan-Kajvägen i km 5/000.



Figur 7 Bro 20-236-1, ligger vid plangräns km 5/000.

5. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1. Val av lokalisering

Ingen lokaliseringsutredning har genomförts i projektet. Åtgärderna omfattar förändringar av befintlig väg 50 genom Ludvika.

5.2. Val av utformning

5.2.1. Föreslagen lösning

Föreslagen lösning redovisas på illustrationskarta 400T0507, längdmätning km 4/300-4/671,5. Nedan beskrivs åtgärden som redovisas på illustrationskartorna. Typsektioner redovisas på ritning 400T0401. Typritning för bussficka redovisas på ritning 000T0402.

Anslutning mot ABB stängs vid järnvägsövergången för både fordonstrafik och oskyddade trafikanter. Fordonstrafik till och från verksamheterna som ligger mellan väg 50/Järnväg och Väsman kommer fortsättningsvis att angöra området norrifrån via Kajvägen (separat projekt, ny bro över järnväg vid Kajvägen) och söderifrån via korsningen väg 50/Gonäsvägen (omfattas av VP2 Snöåvägen - Gonaäsvägen). Gods och tung trafik ska hänvisas via Snöåvägen, Kajvägen är avsedd för personbilar.

Infart mot Mosskatan stängs i VP3 Valhallavägen men det påverkar också VP4 och angöringen till Mossplan. All trafik österut kör in via signalreglerade korsningen vid Malmgatan.

Väg 50 breddas på östra sidan för att ge utrymme för två genomgående körfält i vardera riktningen. Korsningen är fortsatt signalreglerad för trafik mot Malmgatan. Väg 50 breddas mot järnvägen vid korsning Mossplan för att ge utrymme för vänstersvängfält in mot Malmgatan.

Gång- och cykelväg längs med väg 50 tas bort på bägge sidor. Gång- och cykelväg mellan Myggatan och befintlig järnvägs korsning rivs och planskild passage under väg 50 (km 4/600) stängs. Passage under väg 50 och järnväg kommer ske via Tunnelgatan. Gång- och cykelväg inom ABB-området för att knyta samman stråk väster om väg 50 ligger utanför vägplanen och utreds separat.

Vägutrustning

Vägräcke byggs längs del av väg 50 på grund av för litet säkerhetsavstånd mot järnväg Bergslagsbanan (järnväg 80 km/h, väg 60 km/h).

Kollektivtrafik

Befintlig hållplats för södergående trafik på västra sidan av väg 50 tas bort och rivs. Även angöringen ner mot Tunnelgatan från hållplatsen där det idag finns en trapp kommer att tas bort. Södergående trafik hänvisas till ny hållplats vid Mossplan, vilken ligger utanför vägområde på kommunala vägnätet och utreds separat. Hållplats i norrgående riktning byggs om på grund av att vägen breddas, men ligger i samma läge som idag. Möjlighet till byte mellan bussarna förbättras.

Gestaltning

Genom borttagandet av parallella gång- och cykelvägar längs sträckan ges utrymme att jobba med allémotiv för att dels skapa ett enhetligt vägrum, dels för att minska det visuella intrycket från omkringliggande industri och parkeringar. Nya trädplanteringar bryter ned sträckans stora skala och bidrar till att definiera vägrummet samtidigt som det omgivande industriområdet och parkeringarna blir mindre påtagliga.

Mängden hårdgjord yta kommer att minska och därmed bidra till att sträckan upplevs mindre storskalig. Enhetlig utrustning i form av belysning, räcken och skyltning med skala och omsorg om detaljer knyter an till en stadsmässighet och höjer intrycket av kvalitet för sträckan.

Se även bilaga 2, gestaltungsprogram.

Belysning/EI

För bedömning av belysning på vägsträckan har kraven i VGU 2015:086 (Vägars och gators utformning) beaktats, hänsyn är tagen till bl.a. ÅDT (årsdygnstrafik) och vägtyp.

Ombyggd vägsträcka väg 50 är inom tätort och ska belysas och uppfylla kraven i VGU 2015:086.

För vägsträckan gäller att belysningsklass M3 ska uppfyllas.

Korsning och hållplats ska uppfylla en belysningsklass högre än väg enligt ovan.

Gång- och cykelväg ska belysas med belysningsklass P2.

Befintliga trafikljus ska programmeras om och befintligt vägskydd (bommar) stängs vid järnvägen.

Geoteknik

Inga geotekniska åtgärder erfordras i området.

VA (vatten och avlopp)

Väg 50 breddas något åt öster för att ge plats åt fyra stycken körfält (två i vardera riktning). Breddningen innebär att befintliga dagvattenbrunnar med galler betäckning måste flyttas till den nya kantstenen. Obetydlig skillnad av hårdgjorda ytor eftersom befintliga gång- och cykelvägar på bågge sidor om väg 50 utgår.

Generellt gäller för samtliga vägplaner att det kan bli aktuellt med höjning alt. sänkning av befintliga brunnar och avstängningsventiler.

All projektering av VA-ledningar sker i kommande skeden.

Byggnadsverk

Planskild passage i form av gång- och cykelbro under väg 50 km 4/600 stängs, se mer om bron Figur 6.

5.2.2. Bortvalda alternativ

Cirkulationsplats vid Malmgatan eller Mossgatan, en större cirkulation med tre anslutande vägar med vardera två in- och utgående körfält, minsta rondellradie R15 har utretts i tidigare skeden. Detta är mycket platskrävande. Cirkulationen skulle behöva placeras mot öster. Vid Malmgatan finns idag en bensinmack som begränsar intrånget. En cirkulation vid Mossgatan omöjliggör angöringen för Furuhällsgatan både i plan och i höjdd. Linjeföringen blir dålig på grund av närheten till järnvägen.

Att behålla Mossgatans korsning öppen istället för Malmgatan har valts bort på grund av att det blir svårt att bredda för vänstersvängfält på grund av befintlig bro (planskildheten Tunnelgatan under väg 50).

5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

5.3.1. Buller

Åtgärder inom vägområdet har inte utretts då det inte är tekniskt möjligt att konstruera en åtgärd som ger effektivt skydd. Åtgärder erbjuds istället på de enskilda fastigheterna för fasad och uteplats.

Tabell 1 Slutliga förslag för åtgärder buller, vägplan 4, Mossplan.

Åtgärd	Antal berörda fastigheter	Kommentar
Fasadåtgärd	1	Erbjuds fastighetsägaren
Åtgärd för uteplats	2	Erbjuds fastighetsägaren

5.3.2. Plankarta

De skyddsåtgärder som fastställs redovisas på planritningar 400T0207. De skyddsåtgärder som är aktuella är bulleråtgärder enligt nedan:

Sk2 – Bullerskydd genom åtgärd på uteplats

Sk3 – Bullerskydd genom fasadåtgärd och åtgärd på uteplats

6. Effekter och konsekvenser av projektet

6.1. Trafik och användargrupper

6.1.1. Fordonstrafik

Dagens trafikfarliga korsning vid järnvägsbommarna försvinner vilket förbättrar trafiksäkerheten i området. In – och utfarterna renodlas runt Mossplan. All trafik in till ABB och övriga verksamheter i området mot Väsmans strand måste angöra området via Kajvägen i norr (personal och besök, se VP 5 Mossplan - Kajvägen) eller via Gonäsvägen i söder (varutransporter, påverkas av VP 2 Korsning Snöåvägen - Gonäsvägen) vilket försämrar tillgängligheten något genom omväg för södergående godstrafik till industrierna vid ABB.

6.1.2. Gång- och cykeltrafik

Stråk för oskyddade trafikanter förändras något jämfört med idag men trafiksäkerheten förbättras. Angöring mot ABB och övrig verksamhet väster om järnvägen sker via Tunnelgatan eller andra passager norr och söder om vägplanen.

6.1.3. Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken erhåller en trafiksäker hållplats och bytesmöjlighet vid Mossplan.

6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

Åtgärderna inom ramen för vägplanen är i linje med de övriga vägplanerna i projekt Genomfart Ludvika och bidrar till förbättring av framkomlighet och säkerhet för de boende och genomfartstrafiken. Den regionala utvecklingen påverkas positivt att förbättring av transportsystemet.

6.3. Miljö och hälsa

Planen bedöms inte innefatta objekt eller bestämmelser i miljöbalken som undantas från förbud eller skyldigheter. Det förekommer inte något strand- eller biotopskyddsområde inom vägplaneområdet.

6.3.1. Hälsa och säkerhet

Boendemiljön och säkerheten för gång- och cykeltrafikanter kommer sannolikt att öka med de planerade åtgärderna, vid Mossplan. Åtgärder görs för att förbättra trafikflödet vilket minskar emissioner, tomgångskörning och accelerationsmoment. Dessa åtgärder har alla en positiv inverkan på både hälsa och säkerhet samt miljön.

6.3.2. Buller

Inom sträckan görs ingen större förändring och samma fastigheter som tidigare är berörda över riktvärdena. Totalt tre stycken bostadsfastigheter berörs av buller över riktvärdena.

Nollalternativet innebär att ingen ombyggnation av vägen utförs utan att endast löpande underhåll görs. En naturlig trafikökning kommer dock att ske med tiden vilket innebär att störningen kan öka. Förändringen är liten och långsam.

6.3.3. Luft/emissioner från trafik

Inga åtgärder för att minska trafikens utsläpp till luft vidtas i vägplanen.

Emissioner från befintliga trafikflöden leder inte till att miljökvalitetsnormerna för luftkvalitet överskrids. Planerad vägåtgärd bedöms utifrån befintligt trafikflöde därmed inte medföra något överskridande av miljökvalitetsnormerna.

6.3.4. Farligt gods

Med en farlig godsolycka avses en olycka där en skada uppstår på tanken (även drivmedelstank), behållare eller annat godsempakage som det farliga ämnet förvaras i, så att det farliga ämnet kommer ut. Väg 50 (delen Mossplan) utgör redan idag en rekommenderad transportväg för farligt gods. Vägplanen medför inga större förändringar gentemot dagens transporter med farligt gods, gällande mängd och typ av transporter. Sannolikheten för olycka med farligt gods per km vägsträcka är ca en gång på 400 år. Vid en eventuell olycka med farligt gods på väg 50 bedöms konsekvenser främst kunna fås för närboende, vattenresurser och andra känsliga vattenmiljöer.

Flera bostäder finns nära vägen. Dessa är redan idag utsatta för en risk när det gäller olycka med farligt gods på vägen. Planerad vägplan kommer inte medföra att sannolikheten för olycka ökar eller att konsekvenserna vid en olycka blir mer omfattande.

I och med att trafik leds om från Mossplan och den signalreglerade korsningen över järnvägsspåret till rondellen enligt VP2 (Snöåvägen/Gonäsvägen) kommer den tunga trafiken minska för området Mossplan. Framkomligheten och säkerheten kommer att förbättras för samtliga trafikanter och risken för olyckor kommer därmed minska.

6.4. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)

Samlad effektbedömning (förkortas SEB) är ett beslutsunderlag med syfte att utgöra ett stöd för planering, beslut och uppföljning för Trafikverket. En SEB för Genomfart Ludvika genomförs under hösten 2016.

6.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

De samlade effekterna av samtliga vägplaner för Genomfart Ludvika kommer att medföra samverkande positiva effekter och konsekvenser, se vidare kapitel 7.1.

6.6. Påverkan under byggnadstiden

Se även kapitel 11.3 Genomförande.

De miljökonsekvenser som uppstår under byggtiden är kopplade till användning av fordon och maskiner samt hantering av bränslen, oljor och andra kemikalier som innebär risk för läckage till omgivande mark och vatten. Drift av fordon och maskiner medför luftutsläpp och orsakar buller och vibrationer.

För byggskedet gäller, förutom de krav som fastställs i vägplanen, Trafikverkets kravdokument Generella miljökrav vid entreprenadupphandling (TDOK 2012:93). Dessa krav representerar en basnivå som ska upprätthållas i alla entreprenaduppdrag. Störningar under byggtiden berör få boende.

Massbalans ska så långt det är möjligt eftersträvas i ett vägprojekt för att minimera behovet av transporter samt för god hushållning med naturresurser.

Vid vägarbete finns risk för att markföroreningar påträffas. Asfalt och bundna bärlager kan innehålla stenkolstjära som är förorenad med PAH (polyaromatiska kolväten). Ytliga jordlager närmast vägen kan vara förorenade av vägtrafiken.

Förutsebar påverkan under byggnationstiden är direkt sammankopplade till de arbeten som kommer att utföras, nämligen:

- Schaktning och fyllning
- Transporter av massor och material
- Asfaltering, installation av vägutrustning, målning mm

De allmänna miljöstörningar som dessa arbeten ger upphov till är främst:

- Buller och vibrationer från transporter och arbeten både inom arbetsområdet från transporter på allmänna vägnätet.
- Under byggskedet kan transporter bidra till en ökning av partikelhalterna i luften.
- Damning från transporter och grävarbeten m.m.
- Påverkan på mark. En del ytor kommer tillfälligt att tas i anspråk under byggtiden.
- Vid oavsiktligt utsläpp/haveri kan det komma att bli en påverkan på yt- och grundvatten under byggtiden.

Skyddsåtgärder under byggnationstiden för att minimera förutsebar miljöpåverkan och miljöstörningar kan exempelvis vara:

- Bullerreducering genom plank under byggnationstiden.
- Restriktioner av tider för arbete med maskiner.
- Restriktioner av tider för och transporter till och från entreprenadområdet.
- Bevattnings och annan dambekämpning av entreprenadområdet vid torr väderlek och vid behov för att minska spridning av damm.
- Minimera påverkan på mark i anslutning till entreprenadområdet.
- Kontroll och uppföljning av yt- och grundvattnets status under hela projektets gång.
- Kontroll och provtagning av jordmassor vid schakt för att avgränsa och identifiera förorenade massor.
- Uppställning av fordon och arbetsmaskiner ska vara anordnad så att eventuellt läckage kan samlas upp och förhindras nå omgivande mark, vattendrag, sjö och grundvatten innan åtgärder med anledning av läckaget hinner vidtas.

- Beredskap skall finnas i alla maskiner för omhändertagande av spill och små utsläpp av olja och kemikalier. Vid oavsiktligt utsläpp av olja eller kemikalier samt vid maskinhaverier skall Räddningstjänst tillkallas och kommunens miljömyndighet underrättas.
- Tvättning, rengöring, tankning, reparationer och service av fordon och arbetsmaskiner som sker inom ramen för uppdraget ska utföras på härför iordningställd eller avsedd plats.
- Lagring, uppläggning och hantering ska ske på sådant sätt att spill och läckage fångas upp och ej orsakar skada eller olägenhet för människors hälsa eller för miljön. Detta gäller alla kemiska produkter och allt material som hanteras i uppdraget, såväl insatsvaror som avfall.
- Påträffas lämningar som inte tidigare uppmärksammats, ska arbetet på platsen avbrytas och Länsstyrelsen underrättas via Trafikverkets miljöhandläggare.

7. Samlad bedömning

7.1. Effektbedömning genomfart Ludvika

Denna vägplan är en av fem vägplaner för projektet genomfart Ludvika. I effektbedömningen som genomfördes under arbetet med Idéstudien benämns de samlade åtgärderna som "Ludvikaprojektet" och struktureras efter de transportpolitiska delmålen. Denna effektbedömning gäller även för det fortsatta arbetet och vägplanerna.

Ludvikaprojektet bedöms samlat få följande effekter:

Tillgängligt transportsystem

Ludvikaprojektet innebär integrerat samarbete och hållbarhetsvinster för ABB och övrigt transportberoende näringsliv. Stora effekter kan även uppnås genom steg 1 och 2 åtgärder.

Ludvikaprojektet innebär en tydlig transportslagsövergripande satsning med ett koncentrerat resecentrum för ett tillgängligare och hållbarare kollektivresesystem med ökad spårbunden pendlings- och godstrafik.

Ludvikaprojektet innebär en tydlig satsning på steg 1 åtgärder i det lokala- och regionala systemet.

Ludvikaprojektet innebär en ökad tillgänglighet tvärs väg och järnvägsstråk och därmed utvecklingspotential för staden och näringslivet.

Hög transportkvalitet

Ludvikaprojektet bidrar till högre transportkvalitet genom förbättrad trafikrytm och omfördelning av tung trafik i det lokala systemet.

Ludvikaprojektet innebär en viktig lokal satsning på väg och järnväg relaterat till utpekade transportstråk enligt den regionala systemanalysen och länstransportplanen.

Ludvikaprojektet innebär en tydlig transportslagsövergripande satsning med ett koncentrerat resecentrum.

Ludvikaprojektet har formats i samarbete med näringslivet för en god och anpassad transportkvalitet.

Säker trafik

Ludvikaprojektet bidrar till förbättrad trafiksäkerhet och minimering av barriäreffekter genom strategisk lokalisering av målpunkter och etableringar samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder för oskyddade trafikanter.

Ludvikaprojektet innebär en säkrare miljö för närboende och verksamheter utmed transportstråket genom en utformning relaterad till hastighet, omfördelning av tung trafik, säkra korsningsutformningar, säkra passager och en minskning av konfliktpunkter.

God miljö

Ludvikaprojektet ökar attraktiviteten hos staden och dess näringsliv.

Ludvikaprojektet innebär en vackrare stad och trevligare trafikantupplevelse.

Ludvikaprojektet innebär en ökad tillgänglighet längs och tvärs väg- och järnväg och därmed utvecklingspotential för bebyggelse, rekreation, stråk och sjöliv.

Ludvikaprojektet innebär goda förutsättningar för stadens och centrum utveckling med god orienterbarhet, anpassad skala och identitet.

Ludvikaprojektet innebär förbättrad miljö för närboende och verksamheter genom bullerskyddsåtgärder, miljöupp- rustning och omfördelning av viss tung trafik.

Positiv regional utveckling

Ludvikaprojektet ger ökad möjlighet till attraktiv och utökad arbetsmarknad genom regional tillväxt, integrering och tillgänglighet. Flera vinster genom steg 1 och 2 åtgärder, dessa omfattas ej av vägplanen.

Ludvikaprojektet innebär en viktig lokal satsning på väg och järnväg relaterat till utpekade transportstråk enligt den regionala systemanalysen och länstransportplanen.

Ludvikaprojektet innebär en förbättring som stödjer besöksnäringen lokalt och regionalt.

Ett jämställt transportsystem

Ludvikaprojektet innebär ökad tillgänglighet och närhet till handel och service genom satsning på centrum och lokala stadsdelscentrum med goda gång- och cykelförbindelser.

Ludvikaprojektet innebär en ytterligare satsning på trygga och säkra gång- och cykelvägar och förbättrad kollektivtrafik.

7.2. Måluppfyllelse transportpolitiska målen

Åtgärden bidrar till att uppfylla de transportpolitiska målen avseende trafiksäkerhet och miljö.

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

8.1. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

Alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet skall följa miljöbalkens allmänna hänsynsregler. Syftet med reglerna är att förebygga negativa effekter och att miljöhänsynen i olika sammanhang ska öka. Verksamhetsutövaren är skyldig att visa att de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalkens andra kapitel iakttagits. Hänsynsreglerna omfattar krav på att verksamhetsutövaren ska ha tillräcklig kunskap om verksamheten och att försiktighetsmått och skyddsåtgärder vidtas. Verksamheten ska förläggas på lämplig plats, hushållning med råvaror ska ske, bästa möjliga produkter och teknik ska användas och verksamheten kan stoppas om den kan antas medföra väsentlig skada på miljön.

De allmänna hänsynsreglerna bedöms vara uppfyllda i projektet. Trafikverket har god kunskap om planering, projektering, anläggande och drift av vägar samt om tänkbar påverkan på omgivningen. De huvudsakliga konsekvenserna bedöms vara identifierade i vägplanen och skadeförebyggande åtgärder vidtas där det är motiverat och skäligt för att minska projektets miljökonsekvenser. Se kapitel 5.3.

Projektet har utförts i överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler. Relevant information har införskaffats från tidigare utredningar och samråd har skett med myndigheter och personer med sakkunskap. Informationen och analyserna från material och samråd har bearbetats, sällats och arbetats om till denna planbeskrivning som är tillgänglig för allmänheten med flera.

Åtgärder har utretts med hänsyn till människors hälsa och miljön genom att skyddsåtgärder och försiktighetsmått inarbetats i vägplanen.

8.2. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer regleras i miljöbalkens 5 kapitel. Avsikten med miljökvalitetsnormerna är att fastlägga en högsta tillåtna förorenings- eller störningsnivå som människor eller miljön kan belastas med. Fastställda miljökvalitetsnormer finns i dagsläget för luftkvalitet, vattenkvalitet och omgivningsbuller och för utpekade fisk och musselvatten. Fisk och musselvatten berörs inte i detta projekt.

Luftkvalitetsförordningen (2010:477) anger de miljökvalitetsnormer som gäller för luftkvalitet och omfattar maximala tillåtna värden för skadliga ämnen (kvävedioxid, kväveoxider, svaveldioxid, bly, partiklar (PM 10 och PM 2,5), bensen, kolmonoxid, ozon, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren.

Vägplanen leder inte till att någon miljökvalitetsnorm överskrids.

Miljökvalitetsnormer finns för vattenförekomster. Dessa baseras på EU:s ramdirektiv för vatten, «vattendirektivet», och syftar till att vi ska uppnå en långsiktigt hållbar förvaltning av våra vattenresurser. Alla sjöar, vattendrag, kustvatten samt grundvatten omfattas av

vattendirektivet. Målsättningen är att de vatten som omfattas av direktivet ska ha god ekologisk status och god kemisk status år 2015. En bärande princip är att inget vatten får försämrats.

Vägplanen leder inte till att ytvattnets eller grundvattnets ekologiska eller kemiska status försämrats.

8.3. Hushållningsbestämmelser

För god hushållning med naturresurser och minimering av transporter ska massbalans så långt det är möjligt eftersträvas i ett vägprojekt för att minimera behovet av transporter och att förbruka naturresurser. Masshanteringsanalys och masshanteringsplan kommer att hanteras i senare skede för att identifiera överskott/underskott av jordmassor inom projektet. En översiktlig massberäkning har gjorts i detta skede vilken visar på att det knappt blir någon förändring i massor.

8.4. Buller och vibrationer

I förordningen (2004:675) om omgivningsbuller regleras en skyldighet att kartera omgivningsbuller, samt upprätta och fastställa åtgärdsprogram med mål att omgivningsbuller inte ska medföra skadliga effekter på människors hälsa. Trafikverket är enligt 4 § skyldigt att göra detta för vägar med mer än tre miljoner fordon per år. Detta motsvarar drygt 8 000 fordon per dygn och är därmed aktuellt för detta projekt.

Bullernivåerna ska visas på kartor med ett gemensamt mått för Europa. Kartorna redovisas till EU, och de är också tillgängliga för allmänheten. De europeiska måtten för buller skiljer sig från svenska mått, och måtten har olika användningsområden.

Kartläggningarna enligt förordningen är främst till för sammanställningar och jämförelser inom EU, bland annat som underlag till internationella åtgärder för att minska buller från fordon. Kartorna är däremot inte underlag för åtgärder inom Sverige. För Sverige gäller mål, mått och åtgärdsplaner enligt beslut från riksdag och regering.

Bullerstörningen bedöms utifrån riktvärden. Riksdagen har angett riktvärden för buller från vägar och järnvägar. Det skedde i samband med infrastrukturpropositionen 1996/97:53. I infrastrukturproposition från 2012 angavs att riktvärdena även fortsatt bör vara vägledande i planeringssammanhang.

Följande riktvärden för trafikbuller bör normalt inte överskridas vid väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

30 dBA ekvivalentnivå inomhus

45 dBA maximalnivå inomhus nattetid

55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)

70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Fastigheter längs vägsträckan har delvis åtgärdats enligt Trafikverkets åtgärdsprogram för befintlig väg. Riktvärdet för dessa åtgärder är 55 dBA ekvivalent nivå utomhus vid fasad. Se även bilaga 1 Buller i underlaget till vägplanen.

ianspråktagandet med ränta enligt 5§ Räntelagen (1975:635) tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättningen avgörs i domstol.

Markanspråk och ändamål för anspråken beskrivs i följande kapitel, och framgår även av de plankartor som hör till vägplanen. I fastighetsförteckningen redovisas i förekommande fall vilken areal och typ av markanspråk som berör respektive fastighet.

9.2. Utökat vägområde med vägrätt

På plankarta 400T0207 redovisas nytt vägområde. Tillkommande vägområdet, det vill säga det som ligger utanför befintligt vägområde för allmän väg, anges i fastighetsförteckningens arealberäkning,

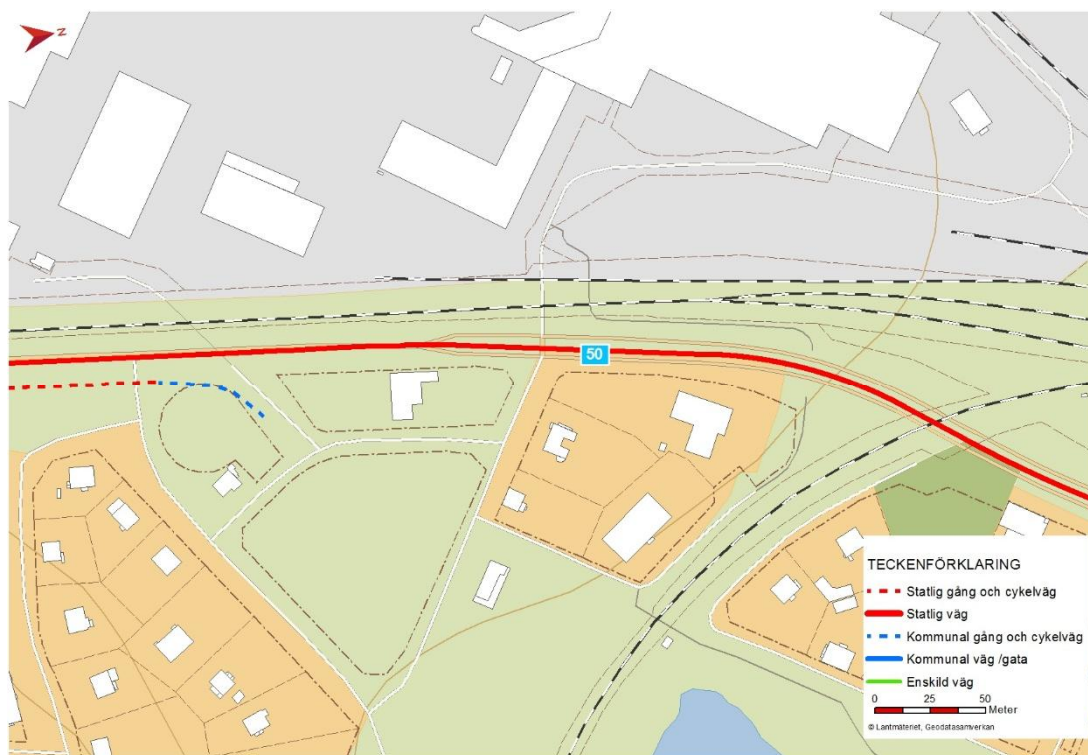
Nytt vägområde med vägrätt är cirka 100 m² vilket krävs för att möjliggöra åtkomst för fotgängare till busshållplats på östra sidan av väg 50. Marktypen består av exploaterad tomtmark.

9.3. Förändring utfart till allmän väg

Inga fastigheter får förändrad utfart till allmän väg. Däremot stängs in- och utfart vid Mossgatan (km 4/290 – hör till VP3) och Kajvägen/Lyviksvägen vid järnvägsbommarna (cirka km 4/470).

9.4. Våghållningsansvar

Trafikverket kommer även i fortsättningen vara våghållare för väg 50, Ludvika kommun för övriga lokalgator. Gång- och cykelvägen söderifrån övergår i kommunal våghållning vid Mossgatan, se Figur 9.



Figur 9 Anger hur våghållningsansvar för vägar och gång- och cykelvägar kommer att bli för området som omfattas av vägplanen.

10. Fortsatt arbete

En kompletterade miljöteknisk undersökning bör utföras vid de provpunkter i vägen som uppvisat höga halter av arsenik och aromater över Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM) i en punkt. Misstanke föreligger om att ytterligare förorenade fyllningsmassor kan förekomma i området. Ytterligare jordprovtagning och utredning kommer att genomföras för att säkerställa vilka föroreningar som finns och vilka eventuella skyddsåtgärder som behöver vidtas för att minska risken för spridning av föroreningar i samband med att vägåtgärden utförs. Undersökningen bör utföras i syfte att avgränsa föroreningen samt ge förslag till vidare masshantering och kontroller i byggskedet.

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

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

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

Hur 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 järnvägsplanen 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.

11.2. Detaljplaner

Gällande detaljplaner redovisas i kapitel 4.3.3.

Under arbetet med vägplanen arbetar kommunen parallellt med att anpassa gällande detaljplaner till projektet. Detaljplanerna inom VP4 påverkas även av intilliggande planer så nya/ändrade planer hanteras gemensamt. Innan fastställelse ska samtliga detaljplaner vunnit laga kraft eftersom vägplanen inte kan fastställas om den strider mot detaljplan.

11.3. Genomförande

Genomfart Ludvika omfattar fem vägplaner. I dagsläget är det inte bestämt vilken entreprenadform som ska upphandlas eller vilka etapper som kommer att genomföras samtidigt. På grund av omtag för VP2 och VP1 prioriteras VP3-5 i planprocessen före dessa. Den fortsatta juridiska processen kring ändring av detaljplaner och så småningom fastställelse kan påverka vilken ordning det är möjligt att genomföra åtgärderna.

Hur trafikeringen bäst sker under byggtiden beror på vilka planer som genomförs samtidigt och i vilken ordning planerna genomförs.

Ludvika kommun driver ett projekt med att byta ut bron över järnvägen vid Kajvägen i norr (väster om cirkulationsplats Kajvägen, VP5 Mossplan-Kajvägen) Detta pågår parallellt med det aktuella projektet Genomfart Ludvika. Bron vid Kajvägen förutsätts vara klar innan åtgärderna på genomfarten påbörjas. Innan VP4 genomförs måste åtgärderna vid Snöåvägen (VP2) vara genomförda för att de tunga transporterna ska kunna angöra området.

Det är av stor vikt att kollektivtrafiken ges möjlighet att anpassas till de olika etapperna. Gång- och cykelvägnätets passager och länkar som påverkas kan behöva omledas eller säkras. Framförallt passager över/under riksvägen behöver säkras även i byggskedet för att minimera barriäreffekten för gång- och cykeltrafiken. Det är viktigt att arbeta med planering och förebyggande åtgärder för att försöka minska andelen biltrafikanter och uppmuntra till alternativa färdssätt. Förebyggande åtgärder och information för kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik och bilister är av stor vikt.

11.3.1. Dispenser och tillstånd

Följande separata prövningsförfaranden enligt gällande lagar krävs innan detta vägprojekt får genomföras:

- För arbeten som innebär uppläggning av massor som kan förorena mark eller vatten krävs anmälan eller tillstånd enligt 29 kap §13 eller 14. Anmälan sker till aktuell kommun, ansökan om tillstånd görs hos Länsstyrelsen.
- Om förorenad mark upptäcks i byggskedet skall det omedelbart anmälas till tillsynsmyndigheten enligt miljöbalken 10 kap 9 §. Inom vägplanens område har förorenade jordmassor identifierats och potentiellt förorenade verksamheter vid vägplansområdet finns. Rutiner för hantering av schaktmassorna kommer att tas fram till byggskedet.

11.3.2. Tidplan

- Samråd på orten hösten 2016
- Granskningstid februari 2017
- Fastställelse preliminärt hösten 2017
- Planerad byggstart tidigast 2020

11.3.3. Finansiering

Beräknad anläggningskostnad för VP4 Korsning Mossplan uppgår till cirka 4,6 miljoner kronor (prinsnivå 2016-01).

Riksväg 50 genom Ludvika, Bergslagsdiagonalen, är ett av de projekt som regeringen har namngivit i den nationella planen för transportsystemet 2014–2025. Projektet delfinansieras även av Ludvika kommun.

12. Underlagsmaterial och källor

Källor och underlagsmaterial som är framtaget i inventering- och undersökningssyfte under arbetet med väg- eller järnvägsplanen redovisas i listan nedan. Material som inte som inte redovisas i väg- eller järnvägsplanen anges även i förteckningen.

Inventering av vattenförekomster, vattendelare, grundvattenförekomst, skyddsområden, delavrinningsområden och huvudavrinningsområden, skyddsobjekt, potentiellt förorenad mark, etc. Länsstyrelsen Dalarnas webbGIS: <http://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/Dalarna/Planeringsunderlag/>

Inventering av fornlämningar och kulturobjekt. Riksantikvarieämbetet webbGIS: <http://www.fmis.raa.se/cocoon/fornsok/search.html>

Inventering av biotopskydd, fornlämningar kopplade till skogsbruk, etc. Skogsstyrelsen webbGIS: <https://minasidor.skogsstyrelsen.se/skogskartan/>

Inventering av skyddsvärda träd. Statens lantbruksuniversitet: <http://www.artdatabanken.se/vaara-tjaenster/traedportalen/>

Information om farligt gods, trafik och statistik. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap: <https://www.msb.se/sv/Forebyggande/Transport-av-farligt-gods/Statistik/>

Trafikinformation och statistik. Trafikverket: <https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>

Ludvika kommun, information om förorenade områden, Kommunens arkiv

Brunnsinventering. Statens geologiska undersökning: http://vvv.sgu.se/squMapView/web/squ_MV_brunnar.html

Inventering av geologiska och hydrologiska förhållanden. Statens geologiska undersökning: http://vvv.sgu.se/squMapView/web/squ_MV_jona.html?zoom=-881741.443231.5961018.152146.2061489.443231.7808871.847854

Nationell vägdatabas – NVDB, Trafikverket: <http://nvdb2012.trafikverket.se>

Naturvårdsverkets rapport Riktvärden för förorenade områden, rapport nr 5976 sept. 09.

PM Förorenad mark RV 50 Ludvika (Sweco 2016-03-14)

PM Trafikanalys (Sweco, 2015-08-25)

13. Bilagor

Bilaga 1, separat i vägplan, Buller – (Rapport Bullerutredning, Rv 50, genomfart Ludvika, 2016-10-03, Åtgärdstabell buller för vägplan 4 Korsning Mossplan, juni 2016, bullerkartor)

Bilaga 2, separat i vägplan, Gestaltningsprogram Rv 50/66, genomfart Ludvika



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89, Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se