

Förstudie

väg 56 Bie - Stora Sundby (Alberga)

Remisshandling 2011-03-07

Uppdragsnummer 100760



Beställare

Trafikverket Region Öst
Box 1140
Besöksadress: Tullgatan 8
631 80 Eskilstuna
Tfn: 0771 - 921 921

Projektledare: Ulrica Eriksson

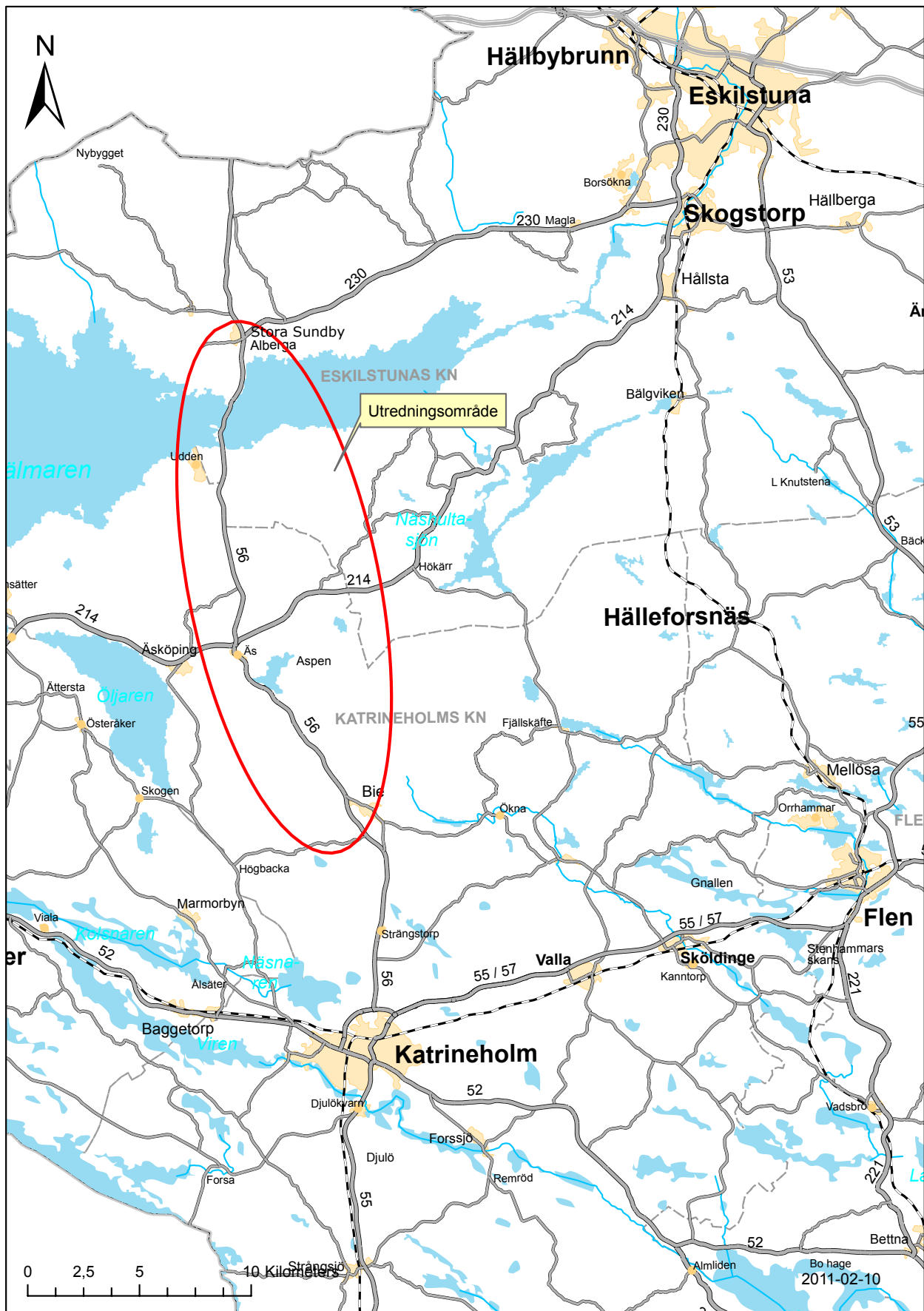
Konsult

Ramböll Sverige AB
Samhällsbyggnad
Box 1101
631 80 Eskilstuna
Tfn: 010-615 60 00

Uppdragsansvarig och trafik: Jörgen Altin
Handläggare miljö: Elsa Alberius

Konsultens uppdragsnummer: 613A1041546
Kartorna i denna rapport är baserade på underlag från Lantmäteriet.





Översiktskarta. Utredningsområdet anges med röd ring (OBS! inte samma sak som förstudieområdet).

Innehåll

Sammanfattning.....	6
1 Bakgrund	7
1.1 Brister, problem och syfte.....	7
1.2 Aktualitet.....	8
1.3 Tidigare utredningar och beslut	8
1.4 Geografisk avgränsning.....	9
1.5 Övergripande mål och strategier	9
1.6 Vägplanering- och vägprojekteringsprocessen.....	9
2 Befintliga förhållanden och utvecklingstrender	11
2.1 Markanvändning.....	11
2.1.1 Befolkning, bebyggelse och näringsliv.....	11
2.1.2 Ledningar	11
2.1.3 Kommunala planer, framtida markanvändning	11
2.2 Trafik och trafikanter - resor och transporter.....	11
2.2.1 Biltrafik.....	11
2.2.2 Kollektivtrafik	12
2.2.3 GC-nätet och de oskyddade trafikanterna.....	13
2.2.4 Trafiksäkerhet.....	13
2.3 Övrig infrastruktur.....	13
2.4 Miljö, viktiga förutsättningar, aspekter och intressen.....	15
2.4.1 Landskap.....	15
2.4.2 Naturmiljö	15
2.4.3 Kulturmiljö.....	21
2.4.4 Rekreation och friluftsliv	23
2.4.5 Naturresurser	23
2.4.6 Skyddade och skyddsvärda områden	24
2.4.7 Miljöbelastning	24
2.5 Byggnadstekniska förutsättningar.....	25
3 Funktionsanalys av transportsystemet och dess influensområde	27
3.1 Tillgänglighet (Funktionsmål)	27
3.2 Säkerhet (Hänsynsmål)	27
3.3 Miljö (Hänsynsmål)	28
3.4 Hälsa (Hänsynsmål).....	29
3.5 Sammanfattande problem- och värdebeskrivning.....	29

4	Projektmål.....	30
4.1	Tillgänglighet.....	30
4.2	Säkerhet	30
4.3	Miljö och hälsa	30
5	Tänkbara åtgärder.....	31
5.1	Analys av tänkbara åtgärder	31
5.1.1	Påverkan på transportefterfrågan och val av transportsätt.....	31
5.1.2	Effektivare utnyttjande av befintligt vägnät	31
5.1.3	Vägförbättringsåtgärder	31
5.1.4	Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder	36
5.2	Effekter och konsekvenser	37
5.2.1	Tillgänglighet	37
5.2.2	Säkerhet.....	37
5.2.3	Miljö.....	37
5.2.4	Hälsa	38
5.3	Kostnader	38
6	Riskhantering	38
6.1	Skydds- och riskobjekt.....	38
6.2	Konfliktpunkter	41
7	Måluppfyllelse och prioritering av åtgärder	41
8	Samråd	41
9	Fortsatt arbete	42
9.1	Nästa steg i planeringsprocessen.....	42
9.2	Geografisk avgränsning.....	42
9.3	Frågor som kräver särskild uppmärksamhet	42
9.4	Prövning enligt annan lagstiftning.....	42
9.5	Förankringsform.....	43
10	Källor.....	43
	Bilaga 1. Anteckningar från samråd	44
	Bilaga 2. Anteckningar från öppet hus.....	49

Sammanfattning

Denna förstudie studerar en del av väg 56 i Södermanlands län (se Figur 1). Den aktuella sträckan mellan Bie och Stora Sundby (Alberga) trafikeras av cirka 4000 fordon per dygn varav 20 % är tunga fordon. Dagens väg är en vanlig landsväg med 7,5 och 9 m vägbredd (se Figur 2). Vägen passerar genom tätorten Äs med fastighetsutfarter. Kombinationen av mycket tung trafik och landsväg med boende nära vägen ger upphov till problem för boendemiljö och trafiksäkerhet.

Ett av målen med projektet är att framkomligheten för trafiken mellan Bie och Stora Sundby ska förbättras. Åtgärder föreslås så att hastigheten kan sättas till 100 km/h. Trafiksäkerheten ska förbättras för både biltrafik och oskyddade trafikanter. De högst prioriterade bristerna för natur- och kulturvärden ska åtgärdas och boendemiljön för innevanarna i Äs ska förbättras.

Denna förstudie studerar översiktligt tänkbara åtgärder i form av ombyggnad av befintlig väg och samt ny sträckning förbi Äs. För att förbättra trafiksäkerheten för biltrafiken är mittseparering och sidoområden den viktigaste åtgärden och för att förbättra boendemiljön har förbifart störst effekt.

Förstudien kommer att skickas på remiss och ställas ut för allmänheten. Efter genomfört samråd och eventuell omarbetning av förstudien tar Trafikverket ställning till hur fortsatt arbete ska bedrivas.

1. Bakgrund

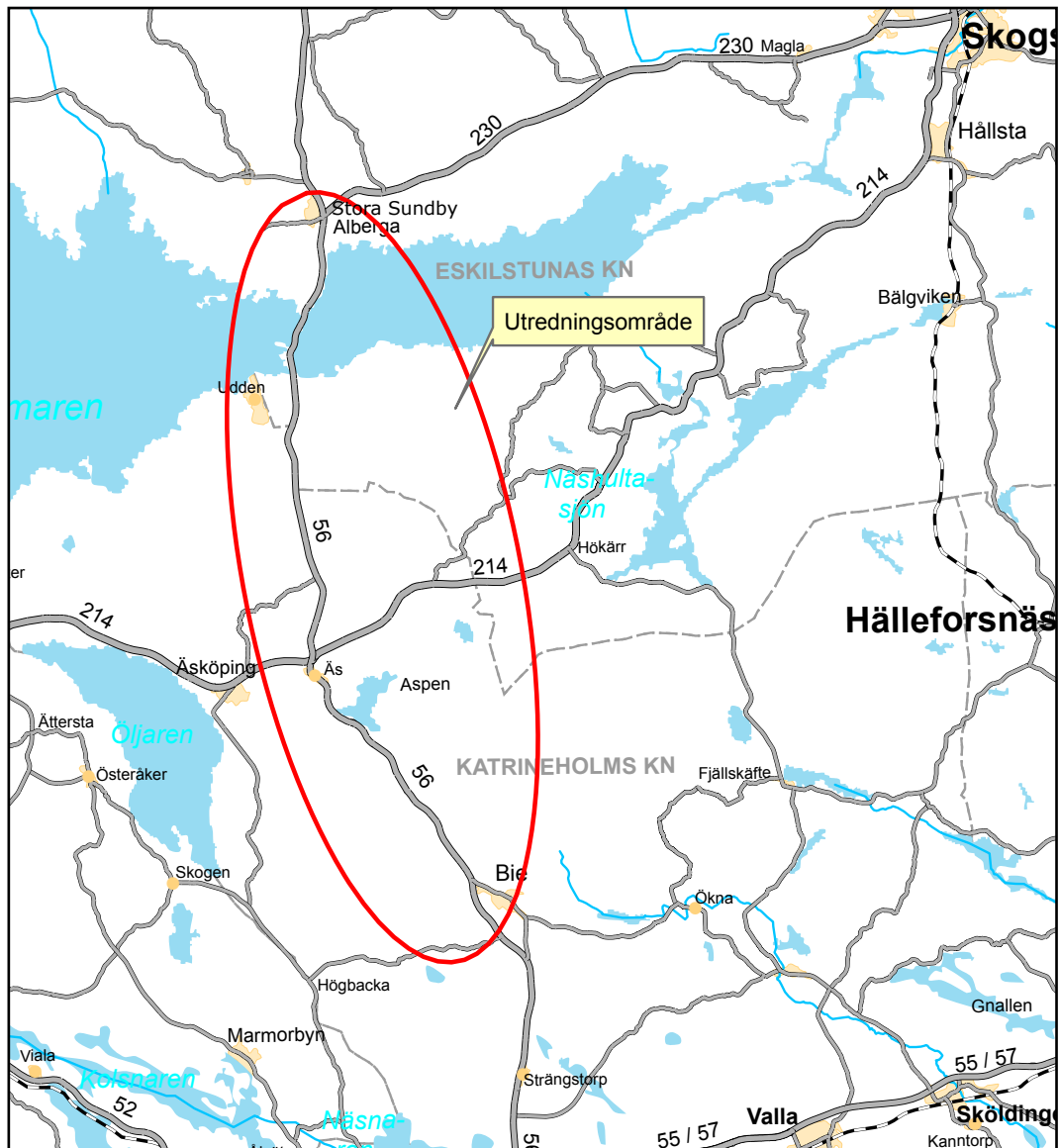
1.1 Brister, problem och syfte

Trafikmängden på den aktuella sträckan mellan Bie och Stora Sundby i Södermanlands län har cirka 4000 fordon per dygn. Av dessa är en stor andel, cirka 20 %, tunga fordon vilket visar att vägen spelar en viktig roll som godstransportstråk. Dagens väg är vanlig landsväg med 7,5 och 9 m vägbredd och den passerar även genom tätorten Äs med fastighetsutfarter. Denna kombination av godsstråk och landsväg med boende nära vägen ger upphov till störningar för boende och sänker framkomligheten för trafiken.

Av trafiksäkerhetsskäl har allt fler vägar i Sverige mötesseparerats med mitträcke. För det nationella stamvägnätet, där väg 56 ingår, finns en övergripande målsättning att vägar med 90 km/h eller högre och med en trafikmängd över 3500 fordon per dygn ska mötessepareras. Målet är att 90 % av trafikarbetet på detta vägnät sker på mötesseparerade vägar.

Av trafiksäkerhetsskäl har allt fler vägar i Sverige mötesseparerats genom att dessa byggts om och försetts med mitträcke. För det nationella stamvägnätet, där väg 56 ingår, finns en övergripande målsättning att vägar med 90 km/h eller högre och med en trafikmängd över 3500 fordon per dygn ska mötessepareras. Målet är att 90 % av trafiken på detta vägnät ska gå längs mötesseparerade vägar.

Mot bakgrund av detta har en inriktning lagts fast att målstandarden/vägtypen för väg 56 är mötesfri landsväg med 1+1 körfält och omkörningsfält. En väg med 1+1 körfält och omkörningsfält är i grunden en tvåfältig väg med mitträcke där vägen breddas så att omkörningsmöjligheter ges på mellan 15 och 25 % av sträckan. I samband med ombyggnad är det även viktigt att se över sidoområden så att det inte finns fasta hinder för nära vägen, alternativt att sidoräcken sätts upp för att hindra kollisioner med exempelvis träd och stenblock.



Figur 1. Översiktskarta. Utredningsområdet anges med röd ring (OBS! inte samma sak som förstudieområdet).



Figur 2. Dagens väg är en vanlig landsväg med hög andel tung trafik.

Denna förstudie syftar till att inventera förutsättningarna för och översiktligt analysera möjligheterna till att bygga om väg 56 mellan Bie och Stora Sundby till mötesfri landsväg. I förstudien ingår också att föreslå åtgärder för att förbättra situationen i Äs.

1.2 Aktualitet

Väg 56, Råta linjen, är en del av det nationella stamvägnätet och åtgärder planeras därför in i Nationell plan för transportsystemet. Aktuell plan gäller för perioden 2010 – 2021 och där finns denna delsträcka angiven för åtgärder i slutet av planperioden.

1.3 Tidigare utredningar och beslut

Projektet Råta linjen var aktuellt på 1990-talet då flera stora utredningar genomfördes. Den delsträcka av väg 56 som ingår i denna förstudie ingick då i ett större sammanhang där stråken genom Södermanland och Västmanland utreddes. Ett flertal alternativ fanns och ett beslut fattades att de så kallade Alternativ A skulle utgöra underlag för fortsatt planering. Detta alternativ innebar att dagens sträckning skulle följas mellan Bie och Hjälmarsund. I alternativet fanns även utrymme för en förbifart öster om Äs.

Beslutet att välja alternativ A innebär också att väg 230 prioriteras framför väg 214. Väg 230 är utpekad som ett viktigt regionalt stråk i Länsplan för regional transportinfrastruktur för Södermanlands län 2010-2021.

Förbi Katrineholm utreddes ny vägsträckning i början av 2000-talet vilket ledde fram till en östlig förbifart. Bygget av den östra förbifarten påbörjades under 2010 och beräknas pågå i cirka två år.

Mellan Katrineholm och Bie har en förstudie tagits fram som syftar till att studera möjligheten att bygga om befintlig väg till mötesfri landsväg.

Skyddsåtgärder inom den inre skyddszonen för vattentäkten Mo/Äs behandlas av Trafikverket i en arbetsplan och efterföljande bygghandling. Skyddsåtgärder för vattentäkten i Bie utreddes under 2001-2002, men bedömdes vara för kostsamma i förhållande till risken för förorening och antalet anslutna hushåll.



Figur 3. vägen går över Hjälmarsund på broar byggda under 1980-talet.

1.4 Geografisk avgränsning

Objektet startar vid norra infarten till Bie (där Trafikverkets objekt Katrineholm – Bie slutar) och sträcker sig upp till korsningen med väg 230 i Stora Sundby/Alberga. Eftersom ett inriktningsbeslut har tagits om att använda väg 230 som huvudinfart från söder till Eskilstuna (istället för väg 214) kommer denna fråga inte att behandlas vidare, dvs förstudieområdet innefattar inte väg 230. Förstudien är också avgränsad över Hjälmarensund, där vägen förutsätts ligga i befintlig sträckning på bro (se Figur 3).

1.5 Övergripande mål och strategier

De övergripande målen för transporter och infrastruktur fastställs av riksdag och regering. Myndigheterna inom området har sedan till uppgift att genomföra politiken. För vägtrafik är det Trafikverket som är ansvarig myndighet och samtidigt ansvarig för det statliga väg- och järnvägsnätet.

Det övergripande transportpolitiska målet är att ”säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”.

Det övergripande målet är indelat i två huvudmål, ett om funktion och ett om hänsyn. Funktionsmålet handlar om tillgänglighet; att alla i hela landet ska ha en grundläggande tillgänglighet och att det är likvärdigt mellan män och kvinnor. Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa; att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, att miljökvalitetsmålen nås samt att hälsan successivt förbättras.

Dessa övergripande nationella mål används som utgångspunkt i all verksamhet och kompletteras med lokala och regionala mål vid arbete i konkreta projekt. Målen och de aktuella problemen/förutsättningarna leder till mål för projektet, se vidare under kapitel 4 Projekt mål.

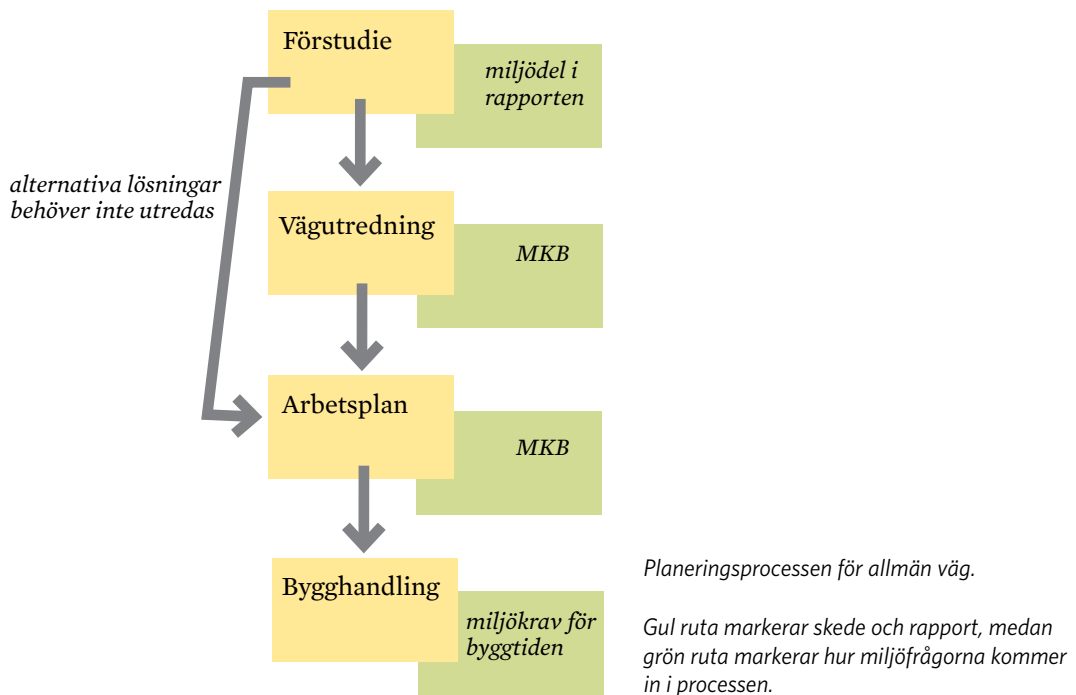
1.6 Vägplanerings- och vägprojekteringsprocessen

Processen för ett vägprojekt regleras av framförallt väglagen och miljöbalken. Väglagen anger att vägprojekt ska drivas i tre formella skeden, förstudie (aktuellt nu), vägutredning och arbetsplan. Förstudien innehåller en miljödel, medan både vägutredning och arbetsplan innehåller separata miljökonsekvensbeskrivningar (MKB).

I de fall man inte har ett ställningstagande till alternativa sträckningar/lokaliseringar för ny väg kan skedet vägutredning utgå. Arbetsplanen ger Trafikverket rätt att ta mark i anspråk för väggårdar. Efter att en arbetsplan upprättats tas en bygghandling fram som stöd för byggandet. I bygghandlingen anges vilka miljökrav som ska gälla för entreprenaden.

Förstudien är i huvudsak ett inventeringsskede inför den fortsatta planerings- och projekteringsprocessen. Förstudien ska präglas av ett öppet och förutsättningslöst arbetssätt och en öppen dialog med myndigheter, organisationer, allmänhet och näringsliv. Tonvikten ska ligga på insamlande av befintlig information och en problembeskrivning utifrån det material som framkommer. Förstudien ska även beskriva vad som ska uppnås. Åtgärdsförslag med dess effekter och konsekvenser redovisas endast översiktligt. De bearbetas vidare i det fortsatta arbetet. Det huvudsakliga syftet är att förstudien ska vara en bra plattform för eventuellt fortsatt planerings- och projekteringsarbete.

Innan en förstudie startas så genomförs ett planeringsarbete inom Trafikverket i samarbete med andra aktörer såsom länsstyrelse, regionförbund och kommuner. I detta planeringsarbete prioriteras vilka problem som ska studeras vidare de närmaste åren. Planeringsarbetet



ska ske enligt ett förhållningssätt som kallas fyrstegsprincipen. Det innebär att man stegvis ska pröva olika typer åtgärder. Åtgärderna delas in i:

1. åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt,
2. åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät,
3. vägförbättringsåtgärder samt
4. nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

Bakgrunden till fyrstegsprincipen är en strävan i transportpolitiken från slutet av 1990-talet att använda resurser effektivare i transportsystemet. Genom att börja med att pröva åtgärder som påverkar trafiken samt förbättringar av befintliga vägar så är förhoppningen att stora nyinvesteringar inte ska behövas lika ofta.

I kapitel 5, Tänkbara åtgärder, redovisas analys av åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipen och i kapitel 9, Fortsatt arbete, finns ett förslag till hur detta projekt drivs vidare.



Figur 4. Äs herrgård sett från fornborgen i Äs.

2. Befintliga förhållanden och utvecklingstrender

2.1 Markanvändning

2.1.1 Befolkning, bebyggelse och näringsliv

Den aktuella sträckan börjar vid norra korsningen i Bie, en mindre tätort med 540 invånare (2009). Mitt på sträckan ligger samhället Äs med ett 30-tal hushåll. Väster om Äs ligger Äsköping med 332 invånare (2009). Objektet slutar vid Stora Sundby, där tätorten Alberga har 395 invånare (2009).

Största delen av sträckan passerar genom skogsmark utan bebyggelse nära vägen. I utredningsområdet finns det dock många större och mindre gårdar på både väster och öster sida. I Äs finns en samlad villabebyggelse.

Flera jordbruk finns utmed sträckan varav några med mjölkkor. Några före detta jordbruk är idag hästgårdar och längs sträckan finns också en fälttävlansbana. Strax norr om Äs finns ett sågverk och försäljning av byggvaror.

Vid Hjälmaresund finns en campingplats på en av öarna och vid slottet Stora Sundby finns bl.a. glasbruk med försäljning intill vägen. Julita gård som ligger längs väg 214 är ett av Sörmlands populäraste besöksmål och lockar turister i första hand sommartid.

2.1.2 Ledningar

Längs sträckan finns både luftledningar och markförlagda ledningar. På västra sidan av väg 56, söder om gränsen mellan Eskilstuna och Katrineholms kommuner finns optokabel. Ny optokabel planeras inom Eskilstuna kommun från kommungränsen och längs väg 56 över Hjälmaresund.

Strax norr om Äs går en luftledning på västra sidan för att sedan korsa vägen och gå på östra sidan upp till Hjälmaresund med ett uppehåll vid Långkärr.

2.1.3 Kommunala planer, framtida markanvändning

Två kommuner berörs av projektet, Katrineholm i söder och Eskilstuna i norr. Eskilstuna kommuns översiktsplan är från 2005 och det finns en fördjupning av översiktsplan för Hjälmaresund. Katrineholms kommun arbetar med framtagande av en ny översiktsplan. Inga kända planer för förändrad markanvändning finns inom utredningsområdet.

2.2 Trafik och trafikanter – resor och transporter

2.2.1 Biltrafik

Dagens vägnät har en lång historia. Människor har rört sig längs Köpingsåsen i många hundra år och trots att standarden höjts har den huvudsakliga sträckningen legat fast. Väg 56 följer åsen fram till Hjälmaresund där flera broar tar vid. Broarna byggdes i början av på 1980-talet.

Trafikmängden på avsnittet uppgår till i genomsnitt cirka 4 000 fordon per dygn och andelen tung trafik är cirka 20 %, vilket räknas som högt (mätår 2006) (se Figur 5). Om en årlig trafiktillväxt om 1,2 % antas fram till 2030 så ökar trafiken i perioden 2010 – 2030 med ca 28 %. Detta skulle innebära att trafiken vid prognosåret 2030 är drygt 5000 fordon per dygn.

Väg 56 söder har med åren rätats ut men har inte någon hög standard. Några få ställen med omkörningssikt finns på sträckan. Hastigheten är 90 km/h förutom genom Äs där hastigheten är 50km/h och över Hjälmaresund där det är 70 km/h.

Strax söder om Äs, intill sjön Aspen, finns en rastplats med toalett och bord med bänkar.

Korsningen med väg 214 är en fyrvägs korsning där trafikanter på väg 214 har stopplikht. Västersvängfält saknas men refuger finns på inkommande vägar (typ B, se Figur 23). Denna typ av korsning kan vara svår att upptäcka och därför finns risk att trafikanter råkar köra ut i korsningen utan att väja. För de trafikanter som kommer på väg 214 från Eskilstuna (österifrån) gör vägen en böj innan korsningen, vilket bör underlätta för trafikanter att upptäcka korsningen. Från Julita (västerifrån) kan det finnas risk att trafikanter upptäcker korsningen för sent.

Korsningen med väg 230 är utbyggd med vänstersvängfält (typ C, se Figur 23) och har plan-skild korsning för gående och cyklister.

Åtgärder med automatisk hastighetsövervakning och mitträffling har tidigare genomförts längs sträckan.

2.2.2 Kollektivtrafik

Längs sträckan finns ett antal busshållplatser med enklare standard. De är smala fickor och saknar plattform. I Äs och St. Sundby finns avskilda hållplatser.

Busslinje 714 trafikerar sträckan Katrineholm – Eskilstuna och går på väg 56 till Äs där den viker av och följer väg 214.

Busslinje 213 trafikerar sträckan mellan Stora Sundby/Alberga och Eskilstuna längs väg 230. Väg 56 på sträckan mellan Äs och Stora Sundby/Alberga saknar idag kollektivtrafik.



Figur 5. Vägen har idag en hög andel tung trafik.

2.2.3 GC-nät och oskyddade trafikanter

Förutom en enkelsidig gångbana genom Äs finns inga åtgärder för gående och cyklister. I Äs finns flera hus nära vägen och barn går till busshållplatsen vid Äs vägskäl.

På sträckorna utanför Äs bedöms antalet gående och cyklister som litet vilket gör att åtgärder är svåra att motivera. Avstånden mellan Äs och Katrineholm är ungefär 2 mil. Avståndet mellan Äs och Stora Sundby/Alberga är ungefär 1,5 mil. Båda avstånden bedöms som för långa för daglig cykling till målpunkter som service, handel eller arbete.

Närmare Katrineholm har Trafikverket bedömt att det finns underlag för daglig cykling mellan Strängstorp och Katrineholm. Avståndet är strax under 5 km. Mellan Bie och Katrineholm är avståndet ungefär 1 mil, vilket bedöms som för stort för daglig cykling.

Friluftslivet har ett behov av att ta sig ut i skog och mark. Friluftsutövare bedöms kunna utnyttja parallellvägnät i form av enskilda vägar, skogsbilvägar och liknande.

2.2.4 Trafiksäkerhet

Från augusti 1993 till februari 2010 har 75 polisrapporterade olyckor inträffat på sträckan. Dessa resulterade i 11 dödade och 31 svårt skadade personer (se Tabell 1 och Figur 6). Nästan hälften av antalet olyckor är singelolyckor och cirka 20 % utgörs av mötesolyckor.

Viltolyckorna utgjorde cirka 10 % av det totala antalet olyckor. Viltolyckorna har skett på delen mellan Bie och korsningen mellan väg 56 och väg 214. Dessa olyckor utgörs endast av polisrapporterade fall med personskada. Delar av viltolyckorna resulterar endast i materialskada och rapporteras inte, vilket medför att det kan finnas ett mörkertal. Markägare i området bedömer att det inträffar ungefär 10 orapporterade olyckor med hjort och rådjur per år. Olyckor med älg inträffar mer sällan.

2.3 Övrig infrastruktur

I Nationell plan för transportsystemet 2010-2021 är järnvägen mellan Katrineholm och Eskilstuna med i ett utpekat nät för godstransporter.

Persontrafiken på järnväg i nordsydlig riktning går från Katrineholm via Flen till Eskilstuna och vidare mot Västerås alternativt Arboga. Under dagtid finns åtminstone en avgång per timme från Katrineholm mot Eskilstuna. Resan tar strax under 50 minuter, vilket gör tåget några minuter snabbare än att köra bil samma sträcka. För boende längs väg 56 mellan Bie och Stora Sundby bedöms buss eller bil som det snabbaste färd sättet.

Tabell 1. Trafikolyckor längs sträckan 1993-2010

Olyckstyp	Antal	Dödade	Svårt skadade	Lindrigt skadade
Singel	36	5	9	42
Möte	14	2	12	21
Omkörning	1	0	0	2
Upphinnande	4	0	0	4
Avsvängande	7	2	5	6
Korsande	1	0	1	1
Cykel/motorfordon	1	0	1	0
Gående	2	2	0	0
Cykel	0	0	0	0
Vilt	7	0	3	9
Övrigt	2	0	0	2
Summa	75	11	31	87