



FÖRSTUDIE

Väg 56, Katrineholm-Bie

Förslagshandling 2010-03-01

Beställare

Vägverket Region Mälardalen
Box 1140
631 80 Eskilstuna

Besöksadress: Tullgatan 8
Tfn: 0771 - 119 119

Projektledare:	Rolf Svahn
Miljö:	Per-Anders Lundholm
Trafik:	Bengt Wåhlin

Beställarens objektnummer: 8611 722

Konsult

Ramböll Sverige AB
Samhällsbyggnad
Dragarbrunnsgatan 78 B
753 20 Uppsala
Tfn: 010-615 13 00

Uppdragsansvarig och landskap:	Helena Brämerson Gaddefors
Teknikansvarig miljö:	Elsa Alberius
Teknikansvarig trafik:	Mario Rivera

Konsultens arbetsnummer: 61380830916

Kartorna i denna rapport är allmänt kartmaterial från Lantmäteriet medgivande dnr L1999/139.
Foton och layout: Ramböll Sverige AB

The logo for Ramböll, featuring the word "RAMBOLL" in white capital letters on a blue rectangular background. A white stylized arrow or checkmark is integrated into the letter "O".

Sammanfattning

VARFÖR GÖRS FÖRSTUDIEN?

Väg 56 ingår som en del i det nationella stråket Råta Linjen som förbinder Norrköping med Gävle. Sträckan mellan Katrineholm och Bie är drygt 10 kilometer lång och trafikerad med en stor andel tung trafik och håller etappvis på att byggas om.

Syftet med förstudien är att klargöra möjligheten till ombyggnad av vägen.

VILKA ÄR PROBLEMEN?

Den aktuella vägen används både för pendling och godstransporter. Den är en viktig och prioriterad länk både regionalt och interregionalt. Dagens vägstandard kan utgöra en begränsning för den framtida utvecklingen.

Trafiksäkerheten är låg. 53 % fler olyckor med personskador inträffade på vägen än vad som är genomsnittet för den aktuella vägtypen. Det finns få omkörningssträckor med bra sikt. Även korsningar/anslutningar har dåligt sikt. Det saknas säkra möjligheter att gå eller cykla utmed vägen och mellan de närliggande bebyggelsesamlingarna längs vägen.

VILKA ÄR MÅLEN?

- Förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten
- Minska vägens barriäreffekt för människor och vilt.
- Hitta lösningar för transportsystemet som har liten/begränsad påverkan på klimat samt natur- och kulturmiljövärden.

VILKA ÅTGÄRDER ÄR TÄNKBARA OCH VILKA KONSEKVENSER MEDFÖR PROJEKTET?

Framkomlighetsåtgärder som mötesfri väg, korsningsåtgärder och viltåtgärder bidrar till ökad trafiksäkerhet. Viltåtgärder bidrar även till en bättre miljö med minskade viltolyckor. Däremot kan åtgärderna medverka till att vägens funktion som fysisk och upplevd barriär i landskapet förstärks.

Framkomlighetsåtgärder som gång- och cykelväg och en översyn av busshållplatser och gångpassager minskar vägens barriärverkan längs vägen och punktivs tvärs vägen.

I det regionala perspektivet bidrar satsningar på väg till en bättre utveckling.

Jämställdhet: Mötesfri väg bidrar till en ökad bilanvändning/ökat bilresande för grupper som idag känner otrygghet i nuvarande trafikrytm. Vägen blir säkrare och tryggare. Däremot bidrar åtgärderna till att marginalisera de trafikanter som inte har tillgång till bil, exempelvis låginkomsttagare, unga och vissa äldre.

HUR GÅR VÄGVERKET VIDARE?

Förstudien har skickats ut på remiss. Berörda myndigheter, kommun, intresserad allmänhet m fl har chans att yttra sig över förstudien och de föreslagna åtgärderna. Vägverket sammanställer därefter de inkomna synpunkterna och korregerar förstudien. I nästa skede fattar Vägverket beslut om hur processen ska gå vidare.

Innehållsförteckning

1.	BAKGRUND	5	6.	RISKHANTERING	47
1.1	Brister och problem	5	6.1	Skydds- och riskobjekt	47
1.2	Aktualitet	5	6.2	Konfliktpunkter	47
1.3	Tidigare utredningar och beslut	5	7.	MÅLUPPFYLLELSE OCH PRIORITERING AV ÅTGÄRDER	48
1.4	Geografisk avgränsning	6	8.	SAMRÅD	50
1.5	Övergripande mål och strategier	6	9.	FORTSATT ARBETE	51
1.6	Vägplaneringsprocessen	7	9.1	Nästa steg i planeringsprocessen	51
2.	BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN OCH UTVECKLINGSTRENDER	8	9.2	Geografisk avgränsning	51
2.1	Markanvändning	8	9.3	Frågor som kräver särskild uppmärksamhet	51
2.2	Trafik och trafikanter, resor och transporter	10	9.4	Prövning enligt annan lagstiftning	51
2.3	Övrig infrastruktur	20	10.	KÄLLOR	52
2.4	Miljö	20			
2.5	Byggnadstekniska förutsättningar	28		BILAGA 1. MINNESANTECKNINGAR TIDIGT SAMRÅD	53
3.	FUNKTIONSANALYS AV TRANSPORTSYSTEMET OCH DESS INFLUENSOMRÅDE	30		BILAGA 2. MINNESANTECKNINGAR SAMRÅD LÄNSTRAFIKEN I SÖRMLAND	57
3.1	Tillgänglighet	30		BILAGA 3. MINNESANTECKNINGAR ÖPPET HUS	58
3.2	Transportkvalitet	32			
3.3	Regional Utveckling	33			
3.4	Trafiksäkerhet	33			
3.5	God Miljö	33			
3.6	Jämställdhet	34			
3.7	Sammanfattande problem- och värdebeskrivning	35			
4.	PROJEKTMÅL	36			
5.	TÄNKBARA ÅTGÄRDER	37			
5.1	Analys av tänkbara åtgärder	37			
5.2	Effekter och konsekvenser	44			
5.3	Kostnader	46			

1. Bakgrund

1.1 BRISTER OCH PROBLEM

Väg 56 ingår som en del i det nationella stråket Råta Linjen som förbinder Norrköping med Gävle. Vägprojektet ingår i ett utvecklingsprojekt för mötesfri landsväg. Sträckan mellan Katrineholm och Bie är drygt 10 kilometer lång och trafikeras med en stor andel tung trafik och håller etappvis på att byggas om.

Syftet med förstudien är att klargöra möjligheten till ombyggnad av vägen.

1.2 AKTUALITET

Väg 56 Katrineholm-Bie finns inte med i Vägverkets gällande investeringsplan. Förstudien ska dock vara ett underlag i den fortsatta planeringsprocessen.

1.3 TIDIGARE UTREDNINGAR OCH BESLUT

Vägverket Region Mälardalen tog fram en förstudie för Råta Linjen på sträckan Katrineholm-Västerås i februari 1995. Förstudien följdes av en vägutredning som redovisades i februari 1996. Vägutredningen behandlade fyra olika alternativ. Efter remissbehandling och utvärdering beslutade regionchefen 1997-08-06 att alternativ A2, Albergaaalternativet skulle ligga till grund för fortsatt planering och projektering. Detta alternativ innebar att befintlig väg skulle följas på sträckan Katrineholm-Äs, en förbifart vid Äs samt vidare längs befintlig väg mot Alberga där väg 230 ansluter.

I vägutredningen föreslogs en vägbredd på 13 meter genomgående för Råta Linjen i enlighet med riksdags-



Karta 1. Översiktskartor (förstudieområdet och aktuell sträcka är markerat med rött).

beslutet från 1993 om stamvägnätet i landet.

Senare riksdagsbeslut har ändrat kravet på vägbredden och Vägverket har tagit fram nya normer för vägstandarder.

1.4 GEOGRAFISK AVGRÄNSNING

I söder avgränsas förstudien av anslutningen till väg 52 i en cirkulationsplats och i norr av den norra infarten till Bie, se karta 1.

Förstudieområdet omfattar en korridor runt vägen där tänkbara åtgärder föreslås. Inom förstudieområdet finns värden som kan påverkas av de planerade åtgärderna och som också kan styra den slutgiltiga utformningen.

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 Vägverket som är ansvarig myndighet. I maj 2009 tog riksdagen beslut om nya transportpolitiska mål.

Nu finns två nya huvudmål: funktion och hänsyn som stödjer det övergripande målet som ska "säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet". Detta övergripande mål är oförändrat.

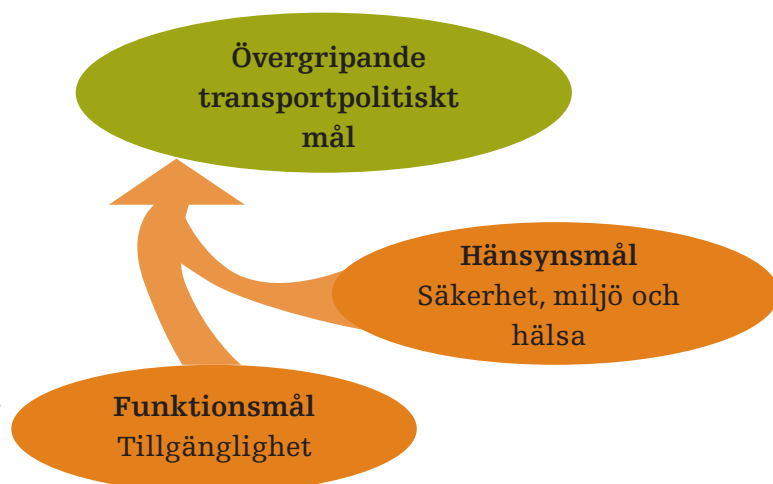
Det transportpolitiska funktionsmålet tar avstamp i begreppet tillgänglighet.

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. Transportsystemet ska vara tillgängligt, dvs likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Transportpolitikens hänsynsmål utgår från säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

De nationella målen används som utgångspunkt i all verksamhet men måste kompletteras med lokala och regionala mål vid arbete i konkreta projekt.

De övergripande lång- och kortsiktiga målen tillsammans med lokala och regionala mål utgör en utgångspunkt för målet med ett projekt. Målen och de aktuella problemen/förutsättningarna leder till mål för projektet, se vidare under kapitel 4 Projektmål.



1.6 VÄGPLANERINGSPROCESSEN

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. I de fall man inte har att ta ställning till alternativa utformningar för ny väg kan vägutredningen utgå. Arbetsplanen ger Vägverket rätt att ta mark i anspråk för vägåtgärder. Utöver detta behövs en bygghandling som beskriver hur vägbygget ska genomföras.

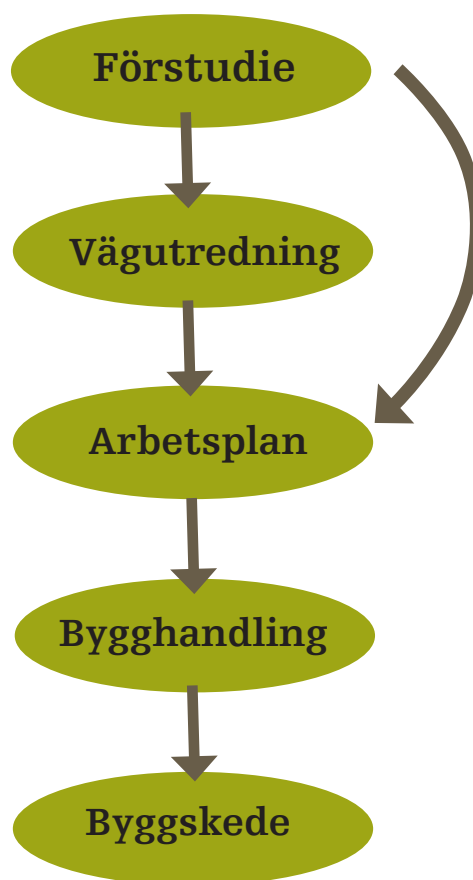
Innan en förstudie startas så genomförs ett planeringsarbete inom Vägverket i samarbete med andra aktörer såsom länsstyrelse, regionförbund och kommuner. I detta planeringsarbete prioriteras vilka problem som ska studeras vidare de närmaste åren. Planeringsarbetet ska ske enligt ett förhållningssätt som kallas fyrstegsprincipen. Det innebär att man stegvis ska pröva olika typer åtgärder. Åtgärderna delas in i

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

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

Vad är en förstudie?

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.



2. Befintliga förhållanden och utvecklingstrender

2.1 MARKANVÄNDNING

2.1.1 Befolkning och bebyggelse

Den aktuella vägsträckan gränsar till Katrineholms norra utkant som domineras av industri och handel. Katrineholm kommun har drygt 32 000 invånare.

Längs sträckan ligger samlad bebyggelse i Strängstorp och Bie. Bebyggelsen i Strängstorp består av fristående hus på vägens östra sida. Här bor ett 50-tal personer. I norra delen av sträckan ligger Bie. Bie är idag en mindre tätort med drygt 500 invånare. Här finns en låg- och mellanstadieskola, äldreboende och sjukvårdsmottagning.

Enstaka gårdar och fristående hus ligger utspridda i de öppna brukade jordbruksmarkerna längs sträckan. I skogsområdena (se karta 2) finns ingen bebyggelse intill vägen.

2.1.2 Näringsliv och sysselsättning

I förstudieområdet finns en del jordbruksmark, främst i dess södra delar. I områdets södra del i anslutning till Katrineholm ligger Katrineholms avfallsanläggning samt Karsuddens sjukhus. På de öppna markerna vid Sund ligger även en sportflygplats öster om väg 56. I norr dominerar skogsbruket och öster om vägen på denna del ligger en bergtäkt.

Katrineholms kommun har utvecklats från en industriort längs järnvägen till en boende- och företagartort i Stockholms närhet. Katrineholm har

en arbetspendling på omkring 3000 personer, såväl till som från orten. Den största andelen arbetspendling förekommer mellan Katrineholm till Vingåker och Flen.

2.1.3 Viktiga målpunkter

Den viktigaste målpunkten är Katrineholm tätort söder om den aktuella vägsträckan. Även Bie i norr och Strängstorp utgör målpunkter. Öster om Strängstorp finns ett sommarstugeområde och en badplats vid Mellan Malmen. Karsuddens sjukhus, Katrineholms avfallsanläggning, bergtäkten och i viss mån sportflygplatsen utgör målpunkter längs sträckan (se karta 2).

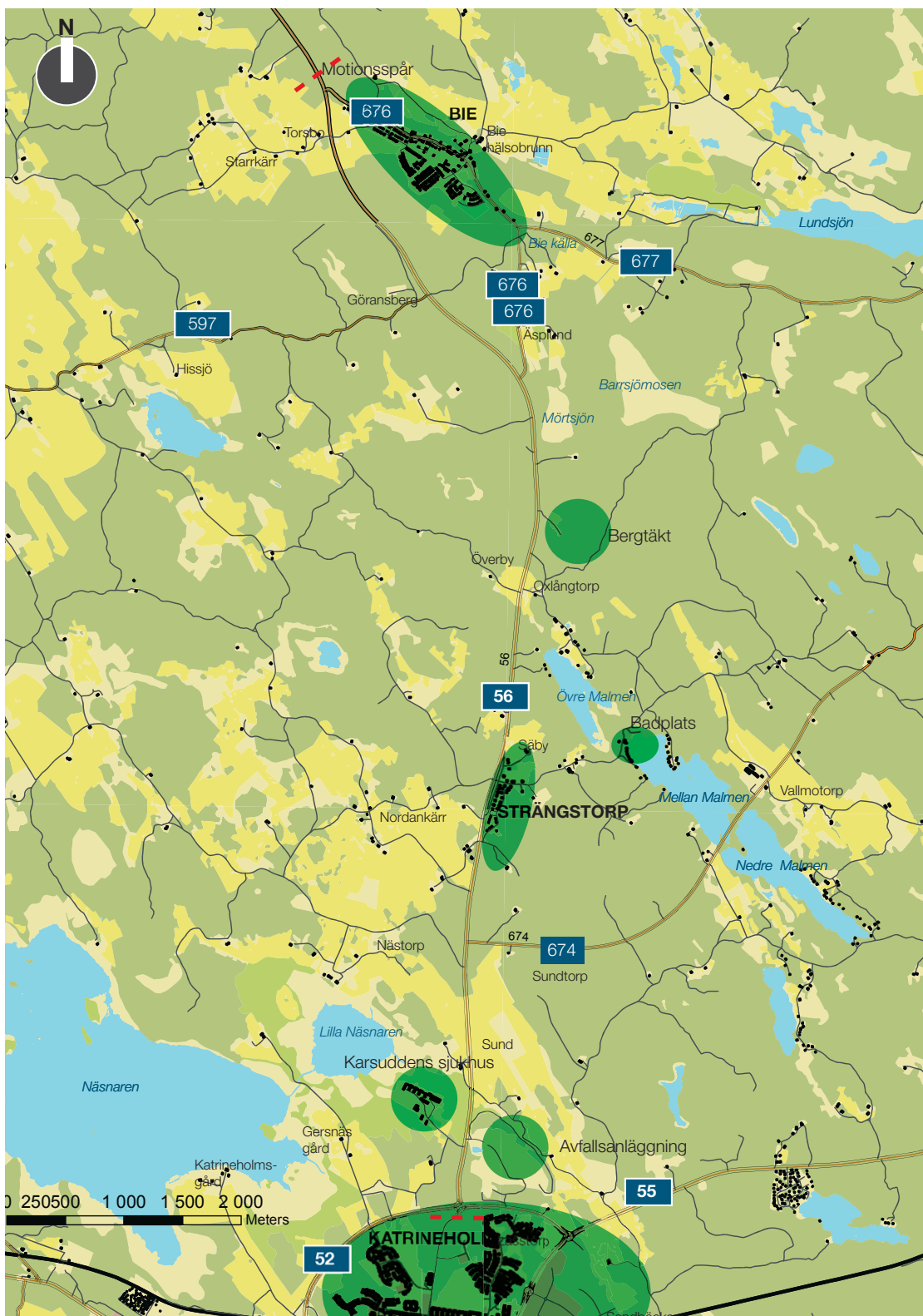
I ett regionalt perspektiv är Eskilstuna i norr en målpunkt. I norr finns även Hjälmarén och dess omgivning som är utflyktsmål i regionen.

2.1.4 Ledningar

Sörmlandsvatten är ägare till vatten- och avloppsledningarna i området. Ledningsstråken går längs vägen och det finns även korsande ledningar på ett par ställen.

Elledningar ägs av Katrineholm energi AB samt Vattenfall. Ledningarna är såväl markförlagda ledningar samt luftledning. Dessa går längs vägen och är korsande på ett par punkter.

Telia har tre stråk med ledningar längs vägen. Ledningarna korsar också vägen på ett flertal punkter.



Karta 2. Viktiga målpunkter (grönmarkerade) i närheten till förstudieområdet (inom de rödsteckade linjerna). Kartan innehåller de namn på sjöar, orter, gårdsnamn mm som förekommer i texten i förstudien.