



Trafikverket Region Syd
trafikverket@trafikverket.se

Godkännande av miljökonsekvensbeskrivning tillhörande vägplan för projektet Väg 136 Ottenby-Borgholm, delen Isgärde-Rälla

Trafikverkets ärendenummer:
TRV 2020/41260

Beslut

Länsstyrelsen godkänner miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) för rubricerat projekt, daterad 2023-03-03. Beslutet har fattats med stöd av 16 b § andra stycket väglagen (1971:948) (VägL).

Miljökonsekvensbeskrivningen kan därmed kungöras och därefter ligga till grund för Trafikverkets prövning av planen med hänsyn till innehållet i 2-4 kap., 5 kap. 3-5 §§ samt 7 kap. 11 och 15 §§ miljöbalken (1998:808) (MB).

Beskrivning av ärendet

Länsstyrelsen beslutade den 24 januari 2019 att rubricerat projekt kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Till följd av det beslutet har Trafikverket upprättat en miljökonsekvensbeskrivning och begär nu Länsstyrelsens godkännande av densamma.

Ändamålet med vägplanen är en standardhöjning för att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten längs väg 136. Sträckan mellan Isgärde och Rälla ingår som en deletapp för ett större projekt som avser hela sträckan mellan Algutsrum och Borgholm. Projektet innebär ny korsning vid väg 965, Stora Rörsvägen, med förbättrad sikt, vänsteravsvängskörfält och vänsterpåsvängskörfält, breddning av väg 136, bro över GC-väg, GC-väg, busshållplatser samt lokalgator, samt vissa bullerskydds- och vattenskyddsåtgärder.

Trafikverket anhöll om godkännande av aktuell miljökonsekvensbeskrivning första gången 2022-04-19. Länsstyrelsen beslutade 2022-05-24 att inte godkänna handlingarna eftersom de inte uppfyllde kraven i 6 kap Miljöbalken. Handlingarna har sedan dess arbetats om efter Länsstyrelsens synpunkter.

Motivering till beslutet

I enlighet med 16 b § första stycket VägL föreskrivs i 6 kap. 35 och 37 §§ miljöbalken samt i 16–19 §§ miljöbedömningsförordningen (2017:966) vad en miljökonsekvensbeskrivning för en vägplan ska innehålla.

Länsstyrelsen anser att miljökonsekvensbeskrivningen för projektet Väg 136 Ottenby-Borgholm, delen Isgärde-Rälla uppfyller dessa krav.

Synpunkter inför det fortsatta arbetet

Länsstyrelsen konstaterar att miljökonsekvensbeskrivningen uppfyller kraven på innehåll. Några frågor kvarstår dock i det fortsatta arbetet inför fastställelse av vägplanen.

MKN vatten: Dagvattenhantering och grundvattenfrågor

Länsstyrelsen gör bedömningen att, Trafikverket har tagit fram relevanta och bra underlag för bedömning av vilka konsekvenser som kan uppkomma men också hur konsekvenserna kan minimeras vid framtida ombyggnad av GC-väg, GC-tunnel samt breddning av väg 136 invid Rälla grundvattentäkt och vattenskyddsområde.

Länsstyrelsen vill, inför det fortsatta arbetet, fortfarande påpeka problematiken med grundvattennivå-sänkningen vid framtida GC-tunnel av Rälla-formationen samt vikten av fortsatt bevattning via rent grundvatten av nedanförliggande sumpskogsmiljöer i utpekad naturreservat rakt västerut mot Kalmarsund. Länsstyrelsen vill därför påminna om att särskild prövning gällande vattenverksamhet, 11 kap miljöbalken, behöver göras, för bland annat föreslagen GC-tunnel.

När det gäller Trafikverkets förslag till vägdagvattenhantering inklusive utpumpat grundvatten från grundvattensänkning vid GC-tunneln (som alltså förs vidare på ytan via vägdagvattendiken på 136ans västra sida till en framtida dagvattendamm), bedömer Länsstyrelsen att det är ett bra förslag. Det kommer också ge minskad föroreningsrisk för bland annat nedanförliggande sumpskogar inom naturreservatet. Notera att dessa vägdagvattendiken inklusive damm måste regleras på relevant sätt i kommande detaljplan. Länsstyrelsen ser det som positivt att Trafikverket och Borgholms kommun (inklusive Borgholms energi) kommer att reglera vem som gör vad i ett kommande avtal.

Buller

Länsstyrelsen tolkar MKB:n som om Trafikverket inte har för avsikt att vidta bullerskyddsåtgärder i en sådan omfattning att riktvärdet för inomhusmiljön uppfylls vid samtliga bostäder under sommarmånaderna.

Länsstyrelsen påpekar att det finns skäl att göra åtgärder för de fastigheter där bullervärdena överskrider riktvärden under sommaren.

Dimensionerande trafikflöde

Enligt naturvårdsverkets ”Riktvärden för buller från väg och spårtrafik vid befintliga bostäder” version JUNI 2017 anges att årsdygnstrafik normalt ska användas som underlag för bullerberäkningar och bedömningar om behov av åtgärder. Men att dygnsmedelvärde under andra perioder än årsmedeldygn kan användas om det är stora skillnader i ljudnivåer mellan säsonger. I vägledningen refereras till rättsfallet MÖD 2007:16. I MÖD 2007:16 bedömdes det mer relevant att beräkna bullernivåer utifrån trafikintensiteten under sommaren som i det fallet översteg ÅDT med 40%.

Trafikflödet mellan Isgärde-Rälla har uppmätts till 74% högre än ÅDT under perioden juni-augusti. Enligt trafikdata från punkt 9303 var trafikflödet från den mest trafikintensiva månaden juli 133% över ÅDT. Länsstyrelsen bedömer det acceptabelt att Trafikverkets känslighetsanalys av bullerexponering utgår från medelhastighet under juni-augusti i detta ärende då länsstyrelsen i tidigare skeden av processen låtit meddela att trafikflödet under juni-augusti bör vara dimensionerande.

Medelhastighet i stället för skyltad hastighet i känslighetsanalys

I känslighetsanalysen har uppmätt medelhastighet använts för beräkning av källbuller. I normalfallet utgör skyltad hastighet vid en vägsträcka indata för beräkning av källbuller. Att använda uppmätt hastighet i stället för skyltad hastighet behöver motiveras. Trafikverket har motiverat användandet av uppmätt hastighet med att högre trafikintensitet medför att medelhastigheten sjunker. Trafikverkets ställningstagande överensstämmer med trafikdata från trafikmätningar inom området. Länsstyrelsen har tidigare i processen ställt sig frågande till användande av medelhastighet i stället för skyltad hastighet. Detta då sänkningen av medelhastigheten vid vägsträckan under sommaren skulle kunna orsakas av några dagar med väldigt låg genomsnittshastighet vid bilkö medan medelhastighet under resterande dagar skulle kunna vara nästintill oförändrad i förhållande till resterande del av året. Trafikverket har inte utvecklat detta vidare. Vidare kan det också ifrågasättas om uppmätt medelhastighet vid befintlig vägsträcka kommer vara en relevant faktor efter det att vägen byggs om. Detta då ett av syftena med projektet är att komma till rätta med köbildning och förbättra framkomligheten vid vägen.

Med de osäkerheter som föreligger bedömer länsstyrelsen det olyckligt att Trafikverket inte utgått från skyltad hastighet. Utifrån det sätt som

beräkningen gjorts på ser länsstyrelsen en risk att bullerexponeringen under sommartid kan komma att bli högre än vad beräkningen påvisar.

Beslutet kan inte överklagas

Detta beslut kan inte överklagas, vilket följer av 74 § andra stycket VägL.

Länsstyrelsen tar i godkännandebeslutet inte ställning till om de beskrivna miljökonsekvenserna kan accepteras eller om åtaganden beträffande val av skyddsåtgärder är tillräckliga. Godkännandebeslutet innebär endast att miljökonsekvensbeskrivningen kan ligga till grund för beslut om fastställande av planen.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av enhetschef Pär Hansson med planarkitekt Hanna Nilsson som föredragande. I ärendet har även Eva Hammarström, vattenplanerare och Mikael Anjar Ödegården, miljöskyddshandläggare deltagit.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.