

## GRANSKNINGSHANDLING

# Cirkulationsplats Hammarbykorset

Eskilstuna kommun, Södermanlands län

Plan- och miljöbeskrivning, 2021-06-04



**Trafikverket**

Postadress: Box 1140, 631 80 Eskilstuna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Cirkulationsplats Hammarbykorset

Författare: Amanda Ödling

Dokumentdatum: 2021-06-04

Ärendenummer: TRV 2020/88191

Uppdragsnummer: 169575

Version: 1.2

Kontaktperson: Magnus Persson

# Innehåll

<b>1. SAMMANFATTNING</b>	<b>5</b>
<b>2. BESKRIVNING AV PROJEKTET, DESS BAKGRUND, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL</b>	<b>6</b>
<b>3. MILJÖBESKRIVNING</b>	<b>9</b>
<b>4. FÖRUTSÄTTNINGAR</b>	<b>10</b>
4.1. Vägen/järnvägens funktion och standard	10
4.2. Trafik och användargrupper	10
4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling	10
4.4. Landskapet och staden	10
4.5. Miljö och hälsa	11
4.6. Byggnadstekniska förutsättningar.	12
<b>5. DEN PLANERADE VÄGENS ELLER/OCH JÄRNVÄGENS LOKALISERING OCH UTFORMNING MED MOTIV</b>	<b>15</b>
5.1. Val av lokalisering	15
5.2. Val av utformning	15
5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	18
<b>6. EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET</b>	<b>19</b>
6.1. Trafik och användargrupper	19
6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling	19
6.3. Miljö och hälsa	19
6.4. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)	21
6.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	21
6.6. Påverkan under byggnadstiden	21

<b>7. SAMLAD BEDÖMNING</b>	<b>23</b>
<b>8. ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKENS ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER, MILJÖKVALITETSNORMER OCH BESTÄMMELSER OM HUSHÅLLNING MED MARK OCH VATTENOMRÅDEN</b>	<b>24</b>
<b>9. MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING</b>	<b>25</b>
<b>10. FORTSATT ARBETE</b>	<b>26</b>
<b>11. GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING</b>	<b>27</b>
11.1. Formell hantering	27
11.2. Genomförande	28
11.3. Finansiering	29
<b>12. UNDERLAGSMATERIAL OCH KÄLLOR</b>	<b>30</b>

# 1. Sammanfattning

Hammarbykorset är beläget cirka sex kilometer nordost om Eskilstuna centrum. Korsningen är en olycksdrabbad fyrvägs korsning och under flera år har klagomål om låg trafiksäkerhet inkommit från allmänheten i området samt från Eskilstuna kommun. Flera åtgärder har satts in för att på kort sikt öka tryggheten och trafiksäkerheten i korsningen. Trafikverket avser nu att öka säkerheten ytterligare och mer långsiktigt genom att bygga om korsningen till en cirkulationsplats. Målsättningen är att trafiksäkra korsningen, ordna passager över väg 953 för oskyddade trafikanter samt att tillgänglighetsanpassa busshållplatserna. Ombyggnationen beräknas vara färdig år 2022.

Cirkulationsplatsen innebär en säkrare utformning än dagens fyrvägs korsning. Dessutom medför cirkulationsplatsen en naturlig hastighetssänkning intill korsningen, även om den skyltade hastigheten inte förändras. Ombyggnationen antas inte förändra trafikflödena på ett betydande sätt.

För att redogöra för utbyggnadens effekter på miljön har utredningar genomförts för naturmiljö, kulturmiljö, mark, buller och risk. Eftersom ombyggnationen främst avser ombyggnation av vägkorsningen samt intilliggande diken bedöms åtgärden ge en begränsad påverkan på miljön. Trafikverket gör därför bedömningen att projektet inte antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen i Södermanlands län tog 2021-04-13 beslutet att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Vägplanen innefattar ej generellt biotopskydd. Effekten och konsekvensen för naturmiljön bedöms därför som liten.

Åtgärderna bedöms medverka till att både de transportpolitiska målen och projektmålen uppfylls genom ökad trafiksäkerhet.

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

### 2.1. 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 utredningar och 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. Planläggningsprocess.

### 2.2. Korsningen

Korsningen mellan väg 953 och väg 952 kallas Hammarbykorset och är en fyrvägs korsning på landsbygden mellan Eskilstuna och Sundbyholm i Södermanland.

Väg 953 kallas Mälärvägen och går mellan Eskilstuna och Sundbyholm. Den drygt en mil långa vägen med dess parallella gång- och cykelbana trafikeras av boende vid Mälaren samt används som rekreativstråk. Trafiken ökar sommartid när Eskilstunaborna tar sig till områdena vid Mälaren nära Sundbyholm. Evenemang på Sundbyholms travbana leder regelbundet till tillfälligt högre trafikflöden under hela året.



Väg 952 mellan Torshälla och Kjula liknar beskrivningen av väg 953 men vägen nyttjas på ett annat sätt. Den utgör en länk mellan de villaområden vid Mälaren, som successivt permanentas från fritidshus, samt förbinder delar av Torshälla med E20 och Eskilstuna tätort.



Figur 2. Karta över Hammarbykorset.

Hammarbykorset är en olycksdrabbad korsning. Det är periodvis svårt att svänga vänster på grund av höga trafikflöden, och särskilt vid evenemang i Sundbyholm och den närliggande travbanan. Stopplikt och skyltad hastighet i korsningen efterlevs dåligt och det saknas tillgänglighetsanpassade busshållplatser.

Flera åtgärder har vidtagits för att öka tryggheten och trafiksäkerheten i korsningen. År 2004 genomfördes en förstudie av korsningen då en skiss över en cirkulationsplats togs fram. År 2018 byggdes en 7,6 kilometer lång cykelväg längs med väg 953 från Skiftinge till Sundbyholm vilket har ökat trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter. En funktionsutredning genomfördes år 2019 som resulterade i att en rad åtgärder för att förbättra korsningen utfördes under hösten samma år. Bland annat förlängdes sträckan med hastighetsbegränsning 60 km/tim och nya refuger byggdes, se Figur 3. Trafikverket vill nu öka trafiksäkerheten i korsningen ytterligare och mer långsiktigt genom att bygga en cirkulationsplats samt tillgänglighetsanpassa de två befintliga busshållplatser intill korsningen. Ombyggnationen kräver att en vägplan tas fram. Ombyggnationen beräknas vara färdig år 2022.



Figur 3. Refuger på väg 953 byggda år 2019. Foto taget från gång- och cykelbana byggd året innan.

Syftet med projektet är att trafiksäkra korsningen, ordna passager över väg 953 för oskyddade trafikanter samt att tillgänglighetsanpassa busshållplatserna.

Projektets övergripande mål är:

1. Förbättrad trafiksäkerhet för att minska antalet döda och svårt skadade.
2. Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter som korsar väg 953.
3. Ökad hastighetsefterlevnad på väg 953 och väg 952.



### 3. Miljöbeskrivning

Syftet med en miljöbeskrivning är att identifiera och beskriva de direkta och indirekta miljöeffekter som den planerade verksamheten eller åtgärden kan medföra på människors hälsa, miljö och hushållningen med mark och vatten samt andra resurser. Vidare är syftet med miljöbeskrivningen att möjliggöra en samlad bedömning av dessa effekter på människors hälsa och miljön. Med miljöbeskrivningen ges beslutsfattaren ett underlag som beskriver det föreslagna projektets positiva och negativa påverkan på miljön.

Miljöförutsättningar redovisas under avsnitt 4.5 och bedömda effekter och konsekvenser av föreslagna åtgärder i vägplaneförslaget redovisas under avsnitt 6.3.

Den geografiska avgränsningen av miljöbedömningen sträcker sig cirka 100 meter från korsningen längs korsande väg 952 och 953 samt intilliggande diken, vilket avser området för omläggning/breddning av vägarna. Utredningsområdet innefattar även angränsande mark bestående av främst åkermark och gräsmark, för att inkludera tillfällig nyttjanderätt under anläggningsskedet, se Figur 4.

De miljöaspekter som har beaktats i konsekvensanalysen är kulturmiljö, naturmiljö, vattenmiljö, boendemiljö, risk, förorenad mark, skyddade och skyddsvärda områden och arter. Utredningar har genomförts för naturmiljö, kulturmiljö, mark, buller och risk för att utreda miljöeffekterna. Eftersom ombyggnationen främst avser ombyggnation av vägförbindningen samt intilliggande diken bedöms åtgärden ge en begränsad påverkan på miljön. Ombyggnationen antas inte medföra förändring av trafikflöden på ett betydande sätt då åtgärden inte medger en genare färdsträcka. Den tidsmässiga avgränsningen för de trafikscenarion som användas i bullerutredningen sträcker sig till år 2042.



Figur 4. Karta över utredningsområdet markerat med röd linje.

## 4. Förutsättningar

### 4.1. Vägens funktion och standard

Väg 953 mellan Eskilstuna och Sundbyholm, även kallad Mälarvägen, är en tvåfältig väg med ett körfält i varje riktning och har en varierande vägbredd om cirka 10 meter. Den drygt en mil långa vägen trafikeras av boende vid Mälaren och den parallella gång- och cykelvägen används som rekreativstråk. Trafiken ökar sommartid när Eskilstunaborna tar sig till områdena vid Mälaren nära Sundbyholm. Evenemang på Sundbyholms travbana leder regelbundet till tillfälligt högre flöden under hela året.

I samband med ombyggnationen år 2019 har vägen breddats något på den östra sidan om korsningen för att kunna tillgodose behovet av transporter till och från åkermarken intill vägen.

Den skyltade hastigheten på den aktuella sträckan genom korsningen är idag 60 km/tim för att sedan övergå i 80 km/tim cirka 250 meter från korsningen.

Längs med väg 953 finns det en busshållplats i varje riktning inom utredningsområdet. Det finns en separat gång- och cykelväg som löper parallellt med vägens nordvästra sida. En tre meter bred skiljeremsa separerar väg 953 från gång- och cykelvägen. Där gång- och cykelvägen passerar busshållplatsen löper ett räcke för att förhindra att busstrafikanter går rakt ut i gång- och cykelbanan. Under hösten år 2019 byggdes nya mittrefuger på väg 953 på varje sida om korsningen. Genom denna trafiksäkerhetshöjande åtgärd kan oskyddade trafikanter korsa en körriktning i taget. Anslutningar från dessa passager till busshållplatser och befintlig gång- och cykelväg byggdes likaså.

Väg 952 mellan Torshälla och Kjula har ett körfält i varje riktning. Den skyltade hastigheten på väg 952 är 70 km/tim öster om väg 953 och 50 km/tim på motsatt sida. I korsningen råder stopplikt för anslutande trafik från väg 952. Vägen utgör länk mellan de villaområden vid Mälaren som successivt permanentas från fritidshus samt förbinder delar av Torshälla med E20 och Eskilstuna tätort.

Både väg 953 och väg 952 är regionala statliga vägar med Trafikverket som väghållningsansvarig. Ingen av vägarna är rekommenderade vägar för farligt gods.

### 4.2. Trafik och användargrupper

Den aktuella sträckan av väg 953 trafikeras av boende vid Mälaren och gång- och cykelbanan som leder längs med bilvägen används som rekreativstråk. Trafiken ökar sommartid när Eskilstunaborna tar sig till områdena vid Mälaren nära Sundbyholm. Evenemang på Sundbyholms travbana genererar regelbundet tillfälligt högre trafikflöden under hela året. Trafiken är måttlig och årsdygnstrafiken (ÅDT) varierade mellan 4 200 och 4 900 fordon per dygn under en mätning från oktober 2018. Andelen tung trafik på väg 953 var 8 procent.

Väg 952 utgör en länk mellan Torshälla och Kjula och hade vid samma år en ÅDT mellan 1 400 och 2 100 fordon per dygn och andelen tung trafik på sträckan var 6 procent.

### 4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

Korsningen ligger i Eskilstuna kommun i Södermanlands län. Kommunen är belägen mellan de stora sjöarna Mälaren i norr och Hjälmaran i väster och hade en befolkningsmängd på cirka 107 000 personer i slutet av år 2020. Nästan 70 procent av invånarna bor i Eskilstuna centralort. Kommunen

har i sitt nya förslag på översiktsplan som just nu är under revidering, *Översiktsplan 2030*, en vision om att invånarantalet ska öka till 130 000 invånare de kommande 10 åren. Sundbyholm, som ligger norr om Hammarbykorset, är utpekad som en av utvecklingsnoderna som på sikt ska utvecklas till att bli en mälarnära småstad med utvecklad service, fler båtplatser, täta kopplingar till Eskilstuna stad och god regional tillgänglighet.

Enligt Eskilstunas nuvarande översiktsplan, antagen augusti 2013, pekas väg 953 ut som ett av de prioriterade kollektivtrafikförsörjda stråk där bebyggelse kan kompletteras i strategiska lägen (Eskilstuna kommun, 2013). Utredningsområdet ligger utanför detaljplaneområde.

Samhället Lilla Lövhulta omfattar ett fåtal bostäder och ligger intill korsningen. Närmsta bostadshus ligger cirka 40 meter från korsningen.

#### 4.4. Landskapet och staden

Hammarbykorset är beläget i ett vidsträckt och låglänt jordbrukslandskap i Kafjärden, norr om Eskilstuna, se Figur 5. Det storskaliga jordbrukslandskapet består av en lerslätt och tidigare sjöbotten, som avskiljs av skogsklädda förkastningsbranter i norr och söder (Trafikverket, 2016). Landskapet i och kring Kafjärden kännetecknas av öppenhet och långa siktlinjer. Området där den tidigare sjön bredde ut sig består av ett vidsträckt och flackt, svagt skålformat landskapsrum med få gränser som ställvis avbryts av lövträdsbevuxna impediment. Den torrlagda dalgången saknar tydlig riktning och omringas av skogsbeklädda höjder. Vägen slingrar sig genom ett flackt landskap dominerat av jordbruk. Terrängen bryts undantagsvis av någon enstaka bergknalle och kulle. Randbebyggelsen på landsbygdssträckan är samlad till några platser längs vägen men stora delar av vägen är öppen mot åkrarna.



Figur 5. Korsningen omges av ett flackt, storskaligt jordbrukslandskap.

Korsningen mellan väg 953 och 952 omges av åkermark samt bostadsbebyggelse väster och söder om korsningen. Det finns skogsdungar i de närmaste omgivningarna. I anslutning till vägkorset ligger Lilla Lövhulta, och strax norr därom Stora Lövhulta.

## 4.5. Miljö och hälsa

### Naturmiljö

Avseende naturmiljö finns inga skyddade områden vid korsningen. En naturvärdesinventering genomfördes den 22 september 2020 (COWIc, 2021). Det inventerade området bedöms ha ett lågt naturvärde samt avsaknad av känsliga biotoper. Då vägarbeten utförts relativt nyligen är vägkantsfloran inte av känslig typ. Sydöst om korsningen finns ett nyligen rensat vägdike med visst naturvärde. Enligt ortofoto (Lanmäteriet) anlades vägdiket mellan 1975 och 1997/98 i samband med anläggande av infiltrationsbädd i anslutning till korsningen. Diket avvattnar vägen via två kulvertar under väg 952 och 953 och ytvatten leds sedan vidare österut.

### Kulturmiljö

En kulturarvsanalys har genomförts och beskriver områdets kända kulturhistoriska värden (COWIc, 2021). Hammarbykorset ligger inom riksintresse för kulturmiljön, Kafjärdenområdet [D 1] (Vallby, Hammarby, Sundby, Jäders och Kjula sn). Riksintresset speglar hur Mälardalen har anpassats till landhöjningen och den växande befolkning med mera, från bronsåldern fram till 1800-talet. Egenskaper som präglar miljön är talrika byar med gravfält från yngre järnåldern, fornborgar från övergången mellan yngre och äldre järnålder samt delar av äldre färdleder såväl till lands som på vatten markerade av bland annat gravfält, hålvägar och ruinskifter såsom vid Kjulaås och vid Ramsundet. Uttryck för riksintresset är även tidstypiska kyrkor och äldre bystrukturer.

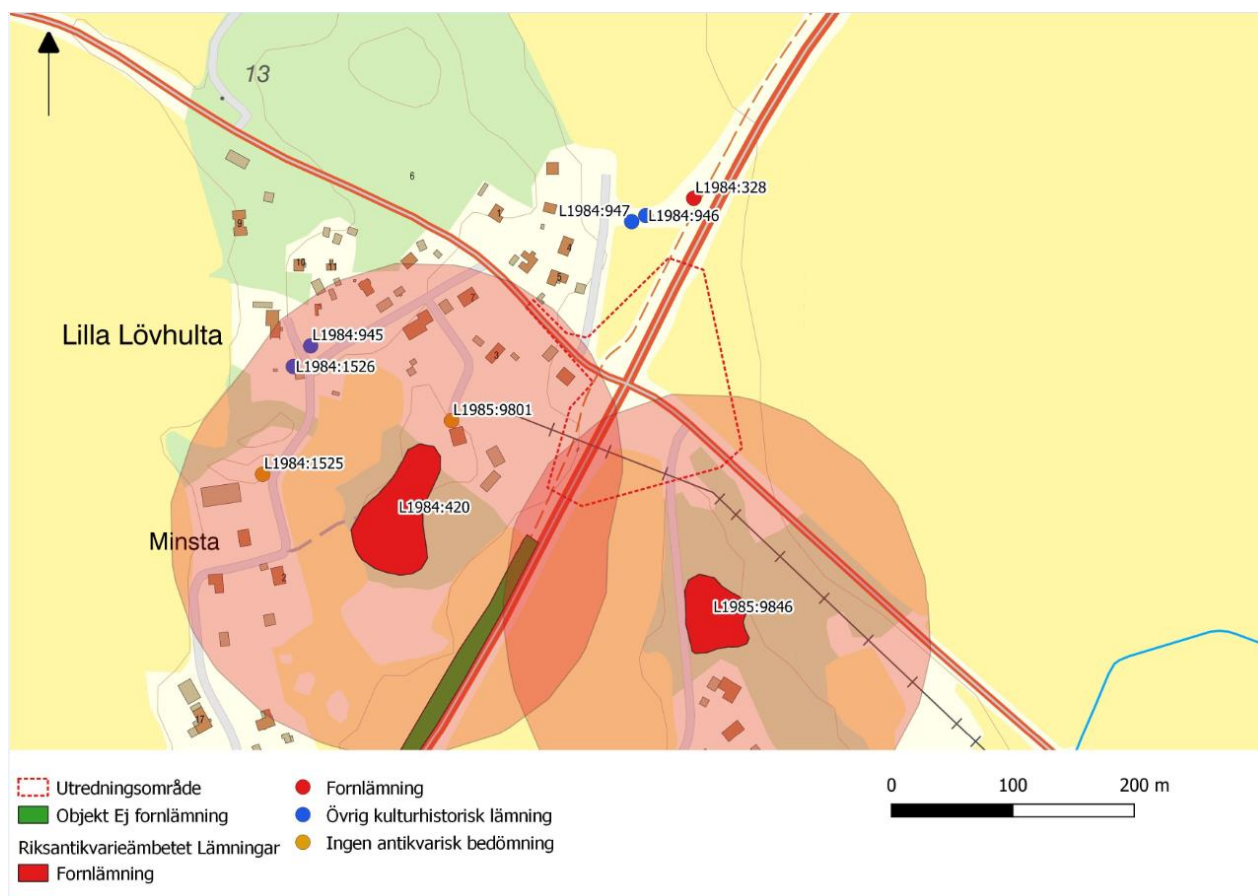
I korsningens närhet finns tre fornlämningar (Riksantikvariatämbetet). Två gravfält finns på ömse sidor om väg 953, i anslutning till Lilla Lövhulta, och en runsten ligger invid väg 953 cirka 150 meter norr om korsningen, se Tabell 1 samt Figur 6. Gravfälten är sannolikt bygravfält från järnåldern, och visar på att platsen har varit bebodd åtminstone sedan yngre järnålder. Gravfälten ligger cirka 90–100 meter från utredningsområdet men eftersom fornlämningarnas undersökningsstatus är okänd kan fornlämningarnas storlek och omfattning täcka en större yta. För att hantera denna osäkerhet i konsekvensbedömningen har markanspråk inom 150 meter bedömts kunna beröra fornlämningarna.

Runstenen hittades under 1880-talet i en åker, men den exakta platsen där den påträffades är okänd. Eftersom stenen bedömdes utgöra ett hinder för jordbruket sprängdes den sönder i mindre bitar. Stenen hopfogades senare och restes på nuvarande plats (Stiftelsen Kulturmiljövård, 2018). Tidigare har runstenen sannolikt legat intill en landsväg som berättar om vägnätets kontinuitet bakåt till järnålder.

Tabell 1. Sammanställning av fornlämningar i närhet av utredningsområdet.

Objekt	Lämningstyp	Antikvarisk bedömning	Undersökningsstatus
L1984:420 Hammarby 24:1	Gravfält	Fornlämning	Okänd
L1985:9846 Hammarby 63:1	Gravfält	Fornlämning	Okänd
L1984:328 Hammarby 8:1	Runristning	Fornlämning	Okänd





Figur 6. Kulturmiljövärden i närhet av korsningen. Ljusröd markering runt fornlämningarna i form av ytoobjekt utgör 150 meter buffertzoz. Grönmarkerat utredningsområde i samband med utbyggnad av GC-vägen bedömdes inte vara en fornlämning.

I samband med utbyggnaden av gång- och cykelbanan intill väg 953 genomfördes en arkeologisk utredning etapp 1 och 2 inom en cirka åtta kilometer lång sträcka längs väg 953 mellan Eskilstuna och Sundbyholm. Vid utredningen identifierades ett objekt strax söder om aktuellt utredningsområde, se Figur 6. Inom objektet hittades vaga fornlämningsindikationer i schakten, men inte av den omfattningen att de kan bedömas som fornlämningar (Stiftelsen Kulturmiljövård, 2017).

### Buller och risk

Intill korsningen ligger samhället Lilla Lövhulta. Inom 500 meter från korsningen finns 32 fastigheter med bostadsbyggnader, varav merparten ligger väster om korsningen. Samtliga bostadsbyggnader är småhus och det finns inga skolbyggnader i korsningens närhet.

Utifrån trafiksäkerhetssynpunkt bedöms korsningen idag vara otrygg och bilister håller en hög hastighet genom korsningen. Stopplikten som råder på väg 952 har låg efterlevnad och flertalet allvarliga olyckor har inträffat i korsningen. Med dagens utformning finns fortsatt risk för att konflikter mellan fordonstrafik och oskyddade trafikanter kan uppstå vid korsningen. Trafikverket har fått in klagomål både från boende i området och från Eskilstuna kommun gällande trafiksäkerheten i korsningen. En riskbedömning av nuläget och ombyggnationen redovisas i PM Risk (COWI, 2021).



## Mark och vatten

Utifrån länsstyrelsen databas (EBH-stödet) finns inga potentiellt förorenade områden inom eller i närheten av korsningen. En markmiljöundersökning i form av dikes- och vägprovtagning har genomförts och redovisas i PM Markmiljöundersökning (COWIb, 2021). Inom korsningens vägdiken genomfördes tre samlingsprover som karaktäriserades av förhöjda halter av koppar och bly. Övriga ämneshalter låg under gällande riktvärden. De högsta påvisade koncentrationerna av bly överskrider Naturvårdsverkets riktvärde för återanvändning av massor (MRR). De högsta påvisade koncentrationerna av koppar underskrider MRR, men överskrider det lägsta utav Trafikverkets miljökriterier för återanvändning av dikesmassor (övriga privata tomter). De uppmätta halterna av bly och koppar ligger dock i nivå med bakgrundshalter i jordbruksmark (Naturvårdsverket, 2009) samt i betesmark för regionen (SGU, 2014). Samtliga analyserade asfaltsprover påvisar halter av PAH-16 som överskrider riktvärden för farligt avfall. De förhöjda halterna indikerar att asfalten troligen är tillverkad före 1975. Med hög sannolikhet förekommer stenkoltjära i asfalten vilket innehåller PAH (polyaromatiska kolväten) och som är miljö- och hälsoskadligt. Det går inte att utesluta att underliggande makadam är kontaminerat av stenkoltjära och därmed förorenat av PAH.

Inga grundvattenmätningar har genomförts inom utredningsområdet eller i dess närhet. Vid en fältundersökning år 2016 noterades grundvattennivån vid ett borrhål cirka 100 meter norr om korsningen. Grundvattennivån låg då 1,4 meter under markytan (+5,9 meter över havet. RH 2000). Enligt SGUs jorddjupskarta varierar jorddjupet mellan 3 och 5 meter inom hela undersökningsområdet och grundvattennivåerna bedöms därför ligga mellan 1 och 2 meter under markytan, det vill säga mellan +5,5 och +6,5 meter över havet.

Närmsta vattendrag korsar väg 952 cirka 500 meter sydost om korsningen. Enligt Vatteninformationsystem Sverige (VISS) utgör vattendraget en ytvattenförekomst, Kafjærdsgraven (SE658714-154381), som uppnår måttlig ekologisk status till följd av hydromorfologisk påverkan, förändrad konnektivitet och diffusa utsläpp från jordbruk och enskilda avlopp. Beslutad miljö kvalitetsnorm för vattendraget avseende ekologisk status är God år 2021. Tidsundantaget är satt utifrån orimliga kostnader på grund av otillräcklig lagstiftning och administrativ kapacitet att genomföra åtgärder. Ytvattenförekomsten uppnår ej god kemisk status, men ska år 2021 vara God med undantag från halter av polybromerade difenylterar (PBDE) och kvicksilver. Halter av kvicksilver får dock inte öka.

### 4.6. Byggnadstekniska förutsättningar

Marken vid korsningen består av fyllnadsmassor under väg 952 och 953 samt under gång- och cykelbanan. Enligt tolkningar av SGU:s jordartskarta utgörs området omkring korsningen främst av glacial lera med partier av sandig morän och berg. Huvuddelen av schaktmassorna bedöms bestå av fyllnadsmassor under vägkorsningen och kommer till största del att återanvändas inom projektet.

## 5. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

### 5.1. Val av lokalisering

Cirkulationsplatsens placering utgår från de krav som ställs på trafik under byggtiden, minimerat markintrång och möjlighet till hastighetsdämpning med framtvingande riktningförändring. Sydost om befintlig korsning finns en infiltrationsanläggning som inte är i bruk längre samt en elnätsstation vilket beaktats vid val av alternativ.

Tre alternativa placeringar/utformningar av cirkulationsplatsen har studerats (COWI, 2021). För alternativ 1, det valda alternativet, är rondellens mitt i ungefär samma läge som befintlig korsningspunkt. För alternativ 2 studerades en rondellmitt nordost om befintlig korsningspunkt och för alternativ 3 studerades en placering av rondellens mitt i ungefär samma läge som för alternativ 1. Alternativ 2 innebar ett större markintrång än övriga lokaliseringar och var således inte ett fördelaktigt val. Markintrång sker dock även i alternativ 1 och 3 och på grund av markintrånget i det sydöstra hörnet måste den befintliga infiltrationsanläggningen tas bort och den befintliga elnätsstationen flyttas.

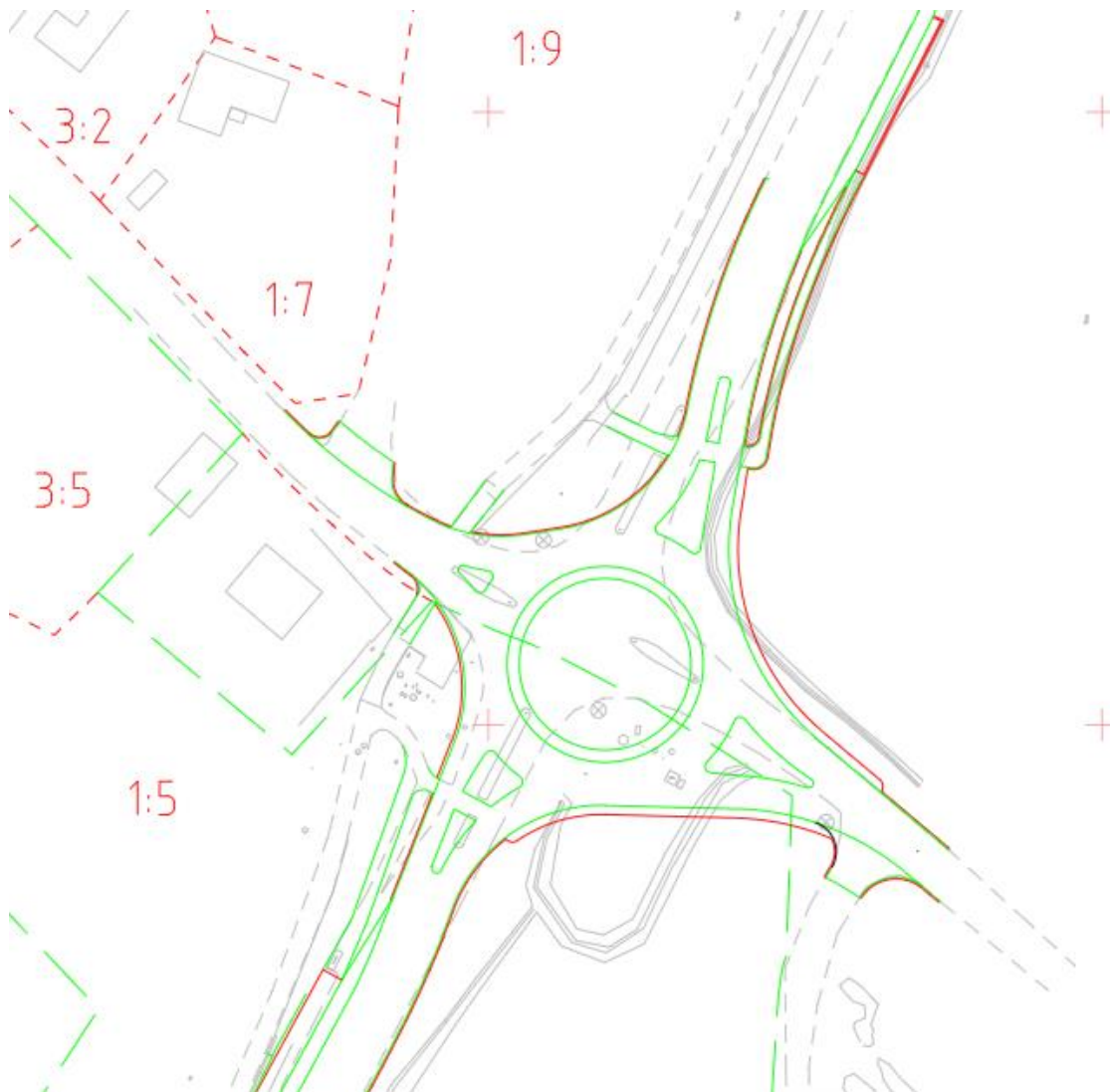
### 5.2. Val av utformning

#### Valt alternativ

Som nämnts ovan har tre alternativa lokaliseringar av cirkulationsplatsen studerats. Alternativ 1 är det alternativ som ligger till grund för vägförslaget. Detta eftersom det har vänstersvängda tillfarter på södra och norra sidan innan de ansluter till cirkulationen vilket ger hastighetsdämpande effekt på väg 953, se Figur 7.

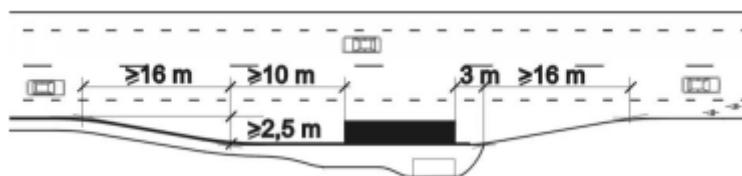
Cirkulationsplatsen utformas för den trafikmängd som förväntas trafikera platsen det 20:e året efter dess öppnande, det vill säga år 2042, och cirkulationsplatsen dimensioneras för 50 km/tim. Körfältsbredden anpassas till befintlig bredd och det utrymme som krävs för svängande fordon. Cirkulationsplatsen blir enfältig med en 2 meter bred överkörningsbar yta närmast rondellen.

Cirkulationsplatsen dimensioneras för utrymmesklass A för typfordon boggibuss (Bb) och lastbil med släpvagn (Lps). Dimensionerande fordon i övrigt är specialfordon (Lspec) med lägst utrymmeskrav D. Framkomlighet för skördetröska (S) säkerställs genom fri bredd  $\geq 4,5$  meter i anslutning till och i cirkulationsplatsen. Framkomlighet för boggibuss, lastbil med släpvagn och specialfordon har säkerställts med hjälp av körspårskontroll. Körspårskontroll för personbil med husvagn (Ph) har genomförts för att säkerställa att hästtransport till och från travbanan är möjlig utan att behöva nyttja den överkörningsbara ytan.



Figur 7. Utformning för alternativ 1, valt alternativ.

Längs med väg 953 finns det en busshållplats i varje riktning på vardera sida om cirkulationsplatsen. Busshållplatserna tillgänglighetsanpassas och placeras med hänsyn till bland annat cirkulationsplatsens placering, gällande siktkrav och tillgänglighet för busstrafikanter. Busshållplatserna dimensioneras för boggibuss och utformas som fickhållplatser enligt de mått som framgår av Figur 8. Bussens längd är 15 meter.



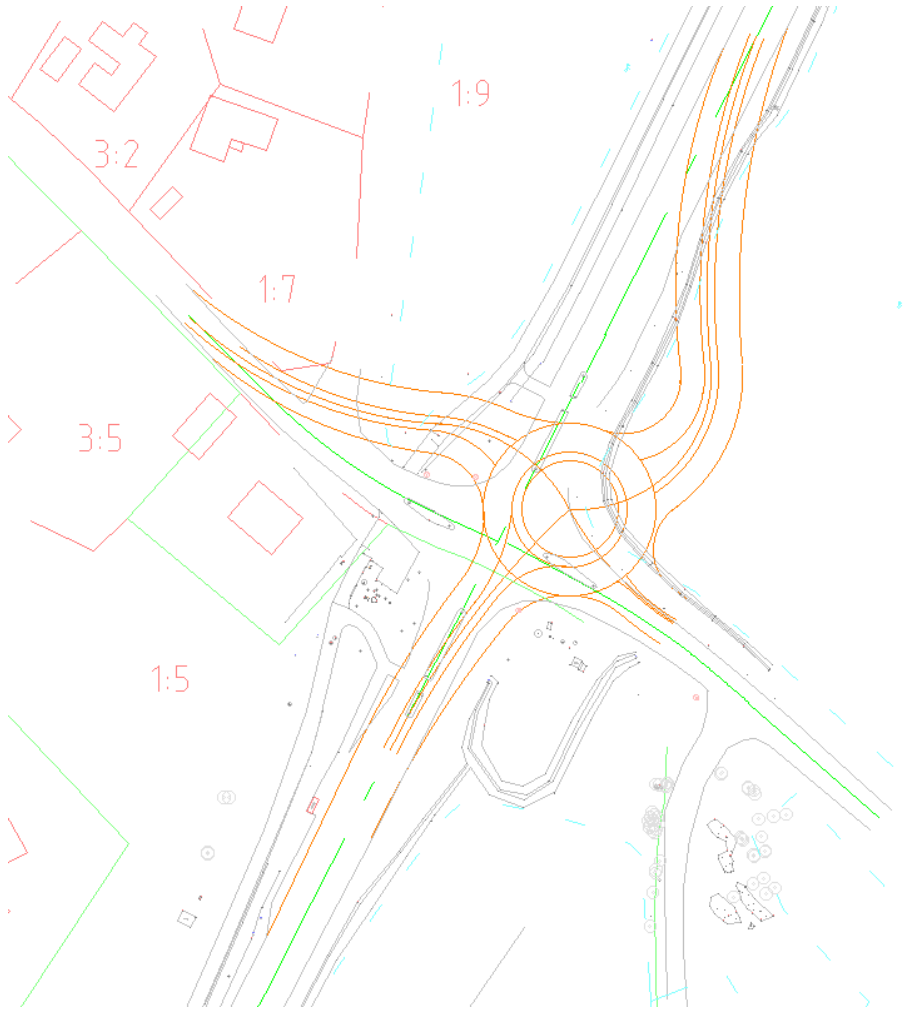
Figur 8. Utformning av fickhållplats.

Passager över väg 953 för oskyddade trafikanter ordnas på varje sida om den nya cirkulationsplatsen. Passagera placeras i höjd med befintliga passager och utformas som två meter breda mittrefuger. Passageras lägen har avvägts med hänsyn till sikt- och hastighetförhållandena. Utformningen av

passagera innebär att oskyddade trafikanter kan ta sig mellan gång- och cykelväg och busshållplatserna genom att korsa en körriktning i taget, vilket även är möjligt i dagsläget.

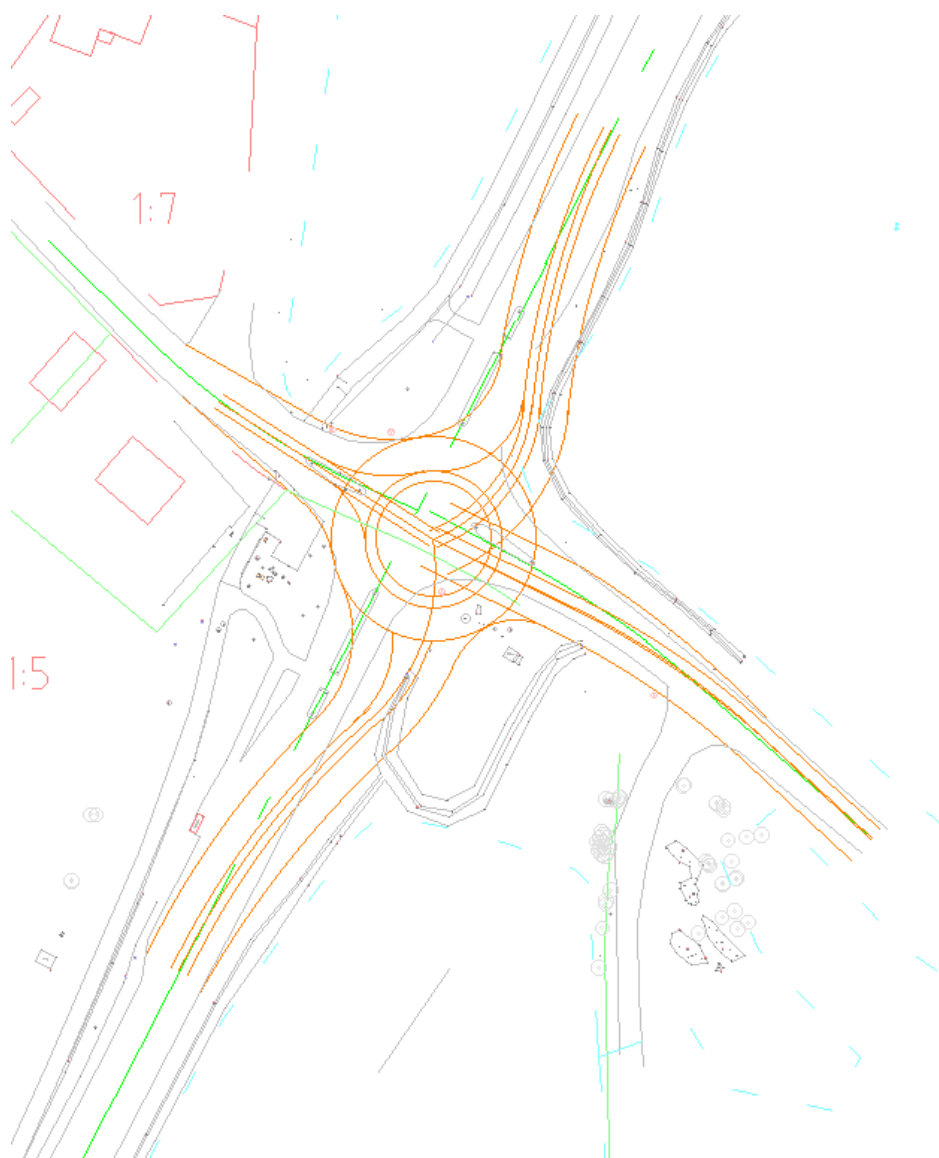
### Bortvalda alternativ

Alternativ 2 har vänstersvängda tillfarter på den västra och norra sidan men den raka tillfarten på södra sidan om cirkulationsplatsen är anledningen till att alternativet har valts bort. Den raka tillfarten medför att en tillfredsställande hastighetsdämpning inte uppnås. Alternativet innebär dessutom betydande markintrång nordväst om cirkulationsplatsen, se Figur 9.



Figur 9. Alternativ 2, bortvalt alternativ.

Alternativ 3 har böjda tillfarter på norra och södra sidan precis som det valda alternativet men något sämre hastighetsdämpande effekt i den nordöstra delen på grund av anslutningen mellan till- och frånfarten, se Figur 10. Eftersom den östra tillfarten och den norra frånfarten hamnar nära varandra är det inte möjligt att ansluta dem till cirkulationsplatsen med radier. Istället ansluts de till varandra med en gemensam radie vilket resulterar i ett extra brett körfält. Trafik som kommer från öster och ska norrut kan gena i cirkulationsplatsen och önskad hastighetssänkning uppnås inte.



Figur 10. Alternativ 3, bortvalt alternativ.

### 5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Inga särskilda skyddsåtgärder eller försiktighetsmått inom föreliggande projekt redovisas på plankarta.



## 6. Effekter och konsekvenser av projektet

### 6.1. Trafik och användargrupper

Utformningen av cirkulationsplatsen gör att trafikanterna behöver hålla en låg hastighet genom cirkulationen samt att vinkeln mellan inkommande fordon och fordon i cirkulationsplatsen blir mindre. Den sänkta hastigheten och den snävare krockvinkeln förbättrar trafiksäkerheten i korsningen och konsekvenserna av inträffade olyckor minskar avsevärt. Att bygga om korsningen till en cirkulationsplats ökar hastighetsefterlevnaden på väg 953 och väg 952 vilket är än viktigare i framtiden när trafiknivåerna förväntas öka.

Cirkulationsplatsen medför ett jämnare trafikflöde både för bilister från väg 952 som i nuläget har stoppliktt samt för svängande trafikanter från väg 953, vilket gör att framkomligheten ökar för dessa trafikanter.

Det kommer fortsättningsvis finnas utrymme för bredare fordon som skördetröska och hästtransport att ta sig genom cirkulationsplatsen. I samband med att busshållplatserna tillgänglighetsanpassas ökar tillgängligheten för busstrafikanter.

Drift- och underhållsfordon föreslås kunna framföras på gång- och cykelvägen vilket innebär att en ökad bredd krävs och hinder på i gång- och cykelvägen är borttag- eller svängbara.

### 6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

Planerad ombyggnad bedöms inte stå i konflikt med aktuell översiktsplan då den rör områden kring befintlig väg och projektet ligger utanför detaljplanlagt område. De planerade åtgärderna bedöms inte heller stå i konflikt med framtida översiktsplan, *Översiktsplan 2030*.

Vägplanen bedöms ej påverka lokalsamhället mer än under byggtiden då störningar som buller samt begränsad framkomlighet kan uppstå.

### 6.3 Landskapet och staden

Cirkulationsplatsen är anpassad till befintliga vägar och korsningens markhöjd idag. Utblickarna över Kafjärden och siktlinjerna längs väg 952 bedöms därmed inte påverkas och den föreslagna lösningen bedöms inte heller påverka mål för att tillgodose riksintresset Kafjärdenområdet. Gestaltning av cirkulationsplatsen bör beakta den fria utblicken över Kafjärden och siktlinjerna längs väg 952.

Rekommendationen är att placera tillfälliga uppställningsplatser under byggskedet i den nordvästra eller den sydöstra delen av utredningsområdet, i direkt anslutning till korsningen, i syfte att värna om bebyggelse vid Lilla Lövhulta samt odlingsmarken. Utifrån vägplanen kommer cirka 900 m<sup>2</sup> jordbruksmark tas i permanent anspråk och 2300 m<sup>2</sup> tas i anspråk för tillfällig nyttjanderätt under byggtiden.

### 6.4. Miljö och hälsa

#### Naturmiljö

Intill den gamla infiltrationsbädden, i korsningens sydöstra hörn, finns ett dike med naturvärdesklass 4 (visst naturvärde). Vid anläggande av cirkulationsplatsen kommer det sydöstra hörnet att grävas om, vilket medför att diket förläggs intill vägen. Eftersom väg diket har en lägre naturvärdesklassning, visst naturvärde, bedöms en omförläggning vara acceptabel åtgärd. Inga andra känsliga biotoper eller

naturvärden har identifierats. Omgrävning av diket medför ingen ytterligare dränering och därmed krävs inget tillstånd för markavvattning.

## Kulturmiljö

De två gravfälten i anslutning till korsningen ligger cirka 90–100 meter från utredningsområdet. Eftersom fornlämningarnas undersökningsstatus är okänd kan fornlämningarnas storlek och omfattning täcka en större yta. För att hantera denna osäkerhet i konsekvensbedömningen har markanspråk inom 150 meter från fornlämningarna bedömts kunna skapa en påverkan (figur 6). Med denna utgångspunkt ligger fornlämningsområdena inom den södra och östra delen av utredningsområdet. I samband med anläggandet av gång- och cykelvägen längs väg 953 utfördes år 2017 en arkeologisk utredning i anslutning till det nu aktuella utredningsområdet. Inga nya fornlämningar i anslutning till vägkorsningen framkom. Risk för påverkan på fornlämningarna bedöms därför som liten. Trafikverket kommer att samråda om behov och omfattningen av en arkeologisk utredning etapp 1 med länsstyrelsen.

Den runsten som står i anslutning till väg 953, cirka 50 meter norr om utredningsområdet, har ursprungligen haft en annan placering och bedöms inte påverkas av projektet.

Cirkulationsplatsen är anpassad till befintliga vägar och korsningens markhöjd idag. Utblickarna över Kafjärden och siktlinjerna längs väg 952 bedöms därmed inte påverkas och den föreslagna förändringen bedöms inte heller påverka mål för att tillgodose riksintresset Kafjärdenområdet.

## Buller och risk

Cirkulationsplatsen bedöms inte medföra ökade trafikflöden i sig även om trafiken ökar i framtiden på grund av yttre faktorer. Korsningsutformningen skapar lägre verklig hastighet för fordon. En bullerutredning baserad på Trafikverkets riktlinje TDOK 2014:1021 (version 3, 2020-09-25), Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg, har tagits fram inom projektet (COWI, 2021). För den nya cirkulationsplatsen har Trafikverket beslutat att ombyggnaden inte kan räknas som en väsentlig ombyggnad varför åtgärdsnivåer för befintlig infrastruktur tillämpas.

Resultaten visar på en ytterst marginell ökning i bullernivåer mellan nuläget år 2018 och framtida trafiknivåer år 2042. Som mest ökar ljudnivån med 2 dBA i området närmast korsningen. Beräknade ljudnivåer utomhus vid uteplats och inomhus ligger med marginal under samtliga åtgärdsnivåer. Det finns ingen betydande skillnad mellan de beräknade ekvivalenta och maximala ljudnivåer för nollalternativet och för ombyggnationen till cirkulationsplats. Vid bostaden närmast korsningen, Stora Lövhulta 1:5, är beräknade ljudnivåer med cirkulationsplats en decibel lägre än motsvarande bullernivåer för nollalternativ. Bedömningen är att det varken finns något behov av fasadåtgärder eller bullerskyddsåtgärder vid uteplatser.

Ombyggnad till cirkulationsplats bedöms leda till en säkrare trafiklösning utifrån olycks- och skaderisk då befintlig korsning ersätts med en cirkulationsplats. Upphinnandeolyckor kan dock öka något då samtliga trafikanter måste bromsa in för att trafikera korsningen.

## Mark och vatten

Resultat av dikesprovtagningen i korsningen visar att samlingsproverna innehåller ämnen som ligger under riktvärden, förutom bly och koppar. Bly överskrider riktvärde för återanvändning av massor (MRR), medan koppar underskrider MRR men överskrider det lägsta utav Trafikverkets miljökriterier

för återanvändning av dikesmassor (övriga privata tomter). Rekommendationen är därmed att i möjligaste mån återanvända schaktade jordmassor på plats inom området.

Vid undersökningen av asfalten i korsningen visar resultaten på PAH-16-halter som överskrider riktvärden för återanvändning av asfalt. Asfalten ska därmed ses som farligt avfall. Mindre mängder av asfalten kan återanvändas i bundna lager, ovan grundvattenytan, under förutsättning att tillstånd erhålles från länsstyrelsen. Volym återanvändning av asfalt bedöms dock i dagsläget vara för liten för att det ska vara motiverat att hantera tillstånd för återanvändning inom området.

Rekommendationen är att eventuell fräst och/eller bruten asfalt går till deponi som farligt avfall. Vidare ska det därmed inte schaktas bort mer asfalt än nödvändigt i denna korsning. Vid eventuella schaktarbeten av vägunderbyggnad rekommenderas provtagning för PAH. Om makadamen är förorenad är rekommendationen att även detta går till deponi som farligt avfall. PAH är ej löslig i vatten och därmed tordes grundvattnet inte vara förorenat.

Grundvattennivåerna för korsningen är inte kända men tolkade grundvattennivåer är mellan 1 – 2 meter under markytan, +5,5 till +6,5 meter över havet. Vid schaktning ned till denna nivå bör hänsyn tas till grundvattnet. I samband med anläggningsarbete bedöms kulvertar under väg 952 och 953 samt intilliggande gång- och cykelbana omförläggas och förlängas. Utifrån planritningar som redovisas för tidigare trafiksäkerhetsåtgärder (SWECO, 2019) bedöms schaktdjupet för kulvertar ligga på cirka +6,3 meter över havet. Därmed bör beredskap för länshållning samt andra riskhanterande åtgärder tillhandahållas. En rekommendation är att planera detta anläggningsarbete under den period på året då grundvattennivån är som lägst. Ytvattenförekomsten Kafjärdsgraven bedöms inte påverkas på grund av avståndet på cirka 500 meter från korsningen.

## 6.5. Samhällsekonomisk bedömning

Ingen samhällsekonomisk bedömning (SEB) har upprättats för projektet.

## 6.6. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Inga indirekta och samverkande effekter och konsekvenser har identifierats inom projektet.

## 6.7. Påverkan under byggnadstiden

För väg 953 finns inga omledningsvägar som är möjliga att nyttja under projekttiden utan att detta påverkar framkomligheten negativt. Av den anledningen ska väg 953 kunna hållas öppna för alla trafikanter under byggtiden för aktuella trafikmängder och med rimlig framkomlighet. Med rimlig framkomlighet menas att trafiken ska så långt det är möjligt kunna passera arbetsplatsen dubbelriktat med minsta körfältsbredder på 3,5 meter. Eventuellt kan körfält minska ned till 3 meter. Växelvis reglering med körfältsbredd på minst 3,5 meter tillåts vid beläggnings- och vägmarkeringsarbeten som då förläggs till kväll/natt i första hand.

För anslutande väg 952 kan det eventuellt vara genomförbart att stänga anslutningen från väster respektive öster och leda om trafik norr om byggarbetsplatsen. Detta kräver dock samråd med bland annat kommun, skolskjuts med mera. Befintliga väg- och fastighetsanslutningar ska vara i funktion under kontraktstiden.

Som nämnts tidigare kan trafiksäkerheten förväntas försämrats tillfälligt då byggtrafik kan förekomma där man normalt inte förväntar sig att fordon kör samt att sikten kan komma att försämrats i samband med trafikomläggningar eller materialupplag i området.

Det finns risk för miljöpåverkan då befintliga föroreningar i mark kan spridas eller spill från arbetsfordon kan ske. Närliggande område har ett lågt naturvärde och det finns inga kända allmänna vattenskyddsobjekt varför konsekvenserna förväntas bli små. Anläggningsarbetet medför även viss risk för skadade eller avgrävda ledningar vilket kan medföra driftstörning på ledningsnätet eller att skadade ledningarna behöver ersättas.

Baserat på identifierade risker ges nedan förslag på åtgärder som bör beaktas för att minska (olycks)risker med avseende på hälsa, miljö och egendom under bygg- och driftskedet:

- Under byggskedet bör materialupplag och arbetsytor uppföras med hänsyn till hur det påverkar sikten och trafiksäkerheten vid Hammarbykorset. Vidare bör även oskyddade trafikanters möjligheter att passera över väg 953 på ett säkert sätt beaktas under byggskedet.
- För att minska risken för skada på befintliga ledningar bör en ledningsinventering av närområdet genomföras.
- Entreprenör bör ta fram en miljöplan för att beskriva hur förorenande ämnen ska hanteras under byggskedet. För att minska konsekvenserna i händelse av ett utsläpp bör entreprenör ha kunskap om hur saneringsarbete ska utföras.

## 7. Samlad bedömning

### 7.1. Överensstämmelse med de transportpolitiska målen

Det övergripande målet för transportpolitiken i Sverige är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Den övergripande målsättningen är indelad i två delmål; ett funktionsmål och ett hänsynsmål, som tillsammans utgör det övergripande målet.

Funktionsmålet innebär att 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 jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Den planerade vägåtgärden utförs i syfte att trafiksäkra korsningen, ordna passager över väg 953 för oskyddade trafikanter samt att tillgänglighetsanpassa busshållplatserna. På så sätt innebär projektet god överensstämmelse med de transportpolitiska målen, både funktionsmålet om tillgänglighet samt hänsynsmålet gällande trafiksäkerhet.

### 7.2. Överensstämmelse med miljö kvalitetsmålen

Riksdagen har antagit 16 nationella miljömål för en hållbar samhällsutveckling. Det innebär att nuvarande och kommande generationer ska tillförsäkras en hälsosam och god miljö utifrån sociala, ekonomiska och ekologiska aspekter. Inom detta projekt berörs främst målen God bebyggd miljö, Ett rikt växt- och djurliv och Ett rikt odlingslandskap. Vägplanen bedöms stödja målet för God bebyggd miljö genom att öka trafiksäkerheten samt att inga riktvärden för buller överskrids. Vägplanen bedöms inte skapa en betydande påverkan för målen Ett rikt växt- och djurliv och Ett rikt odlingslandskap eftersom cirkulationsplatsen skapar ett begränsat intrång i intilliggande gräs- och åkermark. Konsekvenserna bedöms som små. Det markintrång som är nödvändigt för projektets genomförande kommer så långt som möjligt minimeras. Vidare vidtas försiktighet under byggskedet så att påverkan på omgivande miljöer blir så liten som möjligt.



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

### 8.1 Effekter på hänsynsregler

Enligt miljöbalken är alla som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd som omfattas av balkens bestämmelser skyldiga att följa de allmänna hänsynsreglerna, vilka anges i miljöbalkens andra kapitel. Dessa är kunskapskravet, försiktighetsprincipen, hushållningsprincipen och lokaliseringsprincipen.

De krav som ställs i de allmänna hänsynsreglerna bedöms vara uppfyllda i projektet. De planerade åtgärderna har anpassats för att undvika och begränsa skada för olika miljöintressen.

### 8.2 Effekter på riktvärden och miljökvalitetsnormer

Ombyggnationen av korsningen bedöms inte medföra risk för påverkan på miljökvalitetsnormer för ekologisk status och kemisk ytvattenstatus. I trafikbullerutredningen görs bedömning att trafikbuller endast ökar marginellt mellan nuläget år 2018 och prognosår 2042, oavsett om cirkulationsplatsen byggs eller inte. Beräknade ljudnivåer utomhus vid uteplatser och inomhus ligger med marginal under samtliga åtgärdsnivåer för situationen med cirkulationsplats år 2042.

### 8.3 Effekter på hushållningsbestämmelser

God hushållning med de resurser som mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt utgör, är en del av miljöbalkens grundläggande mål (1 kap 1 § miljöbalken). Mark- och vattenområden ska användas till det som de är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet samt läge och föreliggande behov. Viktiga medel för att nå dessa är de hushållningsbestämmelser som finns i miljöbalkens 3 och 4 kapitel.

De generella hushållningsbestämmelserna, det vill säga att mark- och vattenområden ska användas på lämpligaste sätt, gäller överallt. Med stöd av miljöbalken (3:e och 4:e kapitlet) har områden som är av särskild vikt för något intresse, till exempel naturvård, kulturmiljö eller allmänna kommunikationer, pekats ut som riksintresse.

Den planerade ombyggnationen av korsningen bedöms vara förenlig med de allmänna hushållningsbestämmelserna i miljöbalken. Avseende riksintresset för kulturmiljö, Kafjårdenområdet, bedöms ombyggnationen till cirkulationsplats inte påverka mål för att tillgodose riksintresset.

## 9. Markanspråk och pågående markanvändning

Vägområdet för allmän väg i vägplanen omfattar förutom väg och cirkulationsplats även gång- och cykelväg, busshållplatser, utrymme för väganordningar såsom diken, slänter och dagvattenledningar. Inom vägområdet råder vägrätt vilket ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid som vägrätten består. Myndigheten får tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in från allmänt underhåll. Utrymmet återgår då till fastighetsägaren att bestämma över.

Ombyggnaden av vägen kan starta när vägplanen fastställts och vunnit laga kraft. Ombyggnaden kan starta trots att man inte har träffat någon ekonomisk uppgörelse för intrånget och annan skada. Värdebidraget för intrånget är den dag då marken togs i anspråk. Den slutliga ersättningen räknas upp från dagen för ianspråktagandet med ränta och index tills ersättningen betalas ut. Eventuella tvister om ersättning avgörs i domstol.

Nytt vägområde för allmän väg kommer att redovisas i vägplanen. I plankartorna redovisas vägrätt med V. Tillkommande vägområde med vägrätt enligt denna vägplan omfattar cirka 1642 m<sup>2</sup>.

Vägplanen omfattar utöver vägrättsområdet även ett område med tillfällig nyttjanderätt. Dessa områden redovisas med T i plankartorna. Vägplanen omfattar cirka 2325 m<sup>2</sup> vägområde med tillfällig nyttjanderätt. Tillfällig nyttjanderätt för etablering och upplag är cirka 295 m<sup>2</sup>. Nyttjanderätten gäller under byggnationstiden, dock längst till och med 3 månader efter godkänd slutbesiktning av projektet i sin helhet. Områdena för tillfällig nyttjanderätt kommer att användas för upplag av material och maskiner, arbetsområde för en säker arbetsmiljö samt tillfälliga trafikomläggningar. Marken återställs innan den återlämnas till fastighetsägaren.

## 10. Fortsatt arbete

I samband med anläggningsarbetet behöver kulvertar under väg 952 och 953 samt vid intilliggande gång- och cykelbanan omförläggas. Anläggningsarbetet bedöms inte medföra bortledning av grundvatten, utan beredskap för länshållning samt andra riskhanterande åtgärder bör tillhandahållas.

# 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 vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 2 kap 17-18 §§ väglagen (1971:948).

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profilritningar om det behövs, eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att vägbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för vägen. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Väghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Väghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort vägplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

Fastighetsägare/rättighetsinnehavare får inte utan tillstånd från Trafikverket uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen.

Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i vägplanen.

Planerad ombyggnad berör inga kommunala planer då åtgärden rör område kring befintlig väg och projektet ligger utanför detaljplanelagt område.

## 11.2. Genomförande

Trafikverket har ansvar för såväl planeringen som genomförandet och handläggandet av marklösenfrågor, detaljprojektering och byggande, inklusive upphandling av olika konsulter och entreprenörer.

Byggstart för cirkulationsplatsen är beräknad till år 2022. Arbetet med ombyggnad av korsningen föreslås delas upp i två skeden.

Skede 1 beräknas pågå under tre månader. I detta skede byggs den östra delen av cirkulationen medan trafiken på väg 953 fortlöper på befintlig vägbana. Väg 952 väster om korsningen berörs inte direkt av ombyggnaden i skede 1 men öster om korsningen leds trafiken om på en tillfällig väg som ansluter till väg 953 norr om befintlig korsning, se Figur 11.



Figur 11. Föreslagen trafikomläggning under skede 1 i byggskedet. Grönt område är yta för upplag.

Skede 2 beräknas pågå under tre månader. I detta skede byggs den västra delen av cirkulationen. Trafiken på väg 953 leds om på en tillfällig anslutning till den östra sidan av den nybyggda cirkulationen. Trafiken på väg 952 öster om korsningen ansluter till den nybyggda cirkulationen. Trafiken på väg 952 väster om korsningen leds om på en tillfällig väg som ansluter till väg 953 norr om befintlig korsning, se Figur 12.





Figur 12. Föreslagen trafikomläggning under skede 2 i byggskedet. Grönt område är yta för upplag.

### 11.3. Finansiering

Projektet finansieras av Trafikverket och investeringskostnad är beräknad till cirka 11 miljoner kronor i 2021 års prisnivå. I kalkylen ingår mark- och fastighetsinlösen samt åtgärder för väganläggningen.

## 12. Underlagsmaterial och källor

### Skriftliga källor

COWIa. (2021). *PM Beslutsunderlag för val av principutformning och detaljutformningsstandard - Cirkulationsplats Hammarbykorset Eskilstuna, Södermanlands län*. Stockholm: COWI.

COWIb. (2021). *PM Markmiljöundersökning - Cirkulationsplats Hammarbykorset Eskilstuna, Södermanlands län*. Stockholm: COWI.

COWIc. (2021). *PM Miljö - Cirkulationsplats Hammarbykorset Eskilstuna, Södermanlands län*. Stockholm: COWI.

COWId. (2021). *PM Planer för trafik under byggtiden, drift- och underhåll samt räddningsinsatser - Cirkulationsplats Hammarbykorset Eskilstuna, Södermanlands län*. Stockholm: COWI.

COWIe. (2021). *PM Risk - Cirkulationsplats Hammarbykorset Eskilstuna, Södermanlands län*. Stockholm: COWI.

COWIf. (2021). *PM Trafik och vägutformning - Cirkulationsplats Hammarbykorset Eskilstuna, Södermanlands län*. Stockholm: COWI.

Naturvårdsverket. (2009). *Riktvärden för förorenad mark. Modellbeskrivning och vägledning*. Rapport 5976. Stockholm: Naturvårdsverket. Uppdaterad 2016.

SGU. (2014). *Geokemisk atlas över Sverige* (1 uppl.). Uppsala: SGU.

SGU. (2019). *Jorrdjupsvisare*. Hämtat från <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-jorrdjup.html?zoom=657261.9629628251,6574766.6520546675,659949.9683388358,6576246.4550142735> den 9 Januari 2020

Stiftelsen Kulturmiljövård (2017) *Väg 953 Eskilstuna-Sundbyholm, gång- och cykelväg. Arkeologisk utredning*. Rapport 2017:61

Stiftelsen Kulturmiljövård (2018) *Flytt av runsten Sö 90. Arkeologisk undersökning i form av antikvarisk kontroll*. Rapport 2018:91

SWECO (2019) *V953 Hammarbykorset Trafiksäkerhetsåtgärd*. Planritning. Utformningsplan Hammarbykorset V953 KM 0/235-0/345 V952. Objektnummer/KM 18093.

Trafikverket (2019) *Funktionsutredning väg, Väg 953/952 Hammarbykorsningen*. Ärendenummer: TRV 2018/99929. ISBN: 978-91-7725-434-8.

### Digitala underlag

Eskilstuna kommun. (2021). *Översiktsplan 2030*. Hämtat från <https://stadsutveckling.eskilstuna.se/stadsutveckling/oversiktlig-planering/granskning-oversiktsplan-2030> (den 10 februari 2021)

Länsstyrelsen Södermanland. (2020). *EBH-kartan*. Hämtat från EBH-kartan: <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=edod3fde3cc9479f9688c2b2969fd38c> den 12 Oktober 2020

Riksantikvariatämbetet, Kulturmiljöregister. (2021) Hämtat från <https://pub.raa.se/nedladdning/datauttag/lamningar/> (den 23 februari 2021)

SGU. (2019). *Jorrdjupsvisare*. Hämtat från <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-jorrdjup.html?zoom=657261.9629628251,6574766.6520546675,659949.9683388358,6576246.4550142735> den 9 Januari 2020

Trafikverket. (2020). *UB uppdragsbeskrivning - För upprättande av vägplan, förfrågningsunderlag för utförandeentreprenad och byggplatsuppföljning i projekt D-län Cirkulationsplats Hammarbykorset*. Stockholm: Trafikverket.

VISS – Vatteninformationssystem Sverige. (2020). Hämtat från <http://viss.lansstyrelsen.se/MapPage.aspx>. (den 22 oktober 2020)



**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, Box 1140, 631 80 Eskilstuna  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)