

SAMRÅDSUNDERLAG

Väg 61/62, Bergvik-Ilanda, kapacitetshöjande åtgärder

Karlstad Kommun, Värmlands Län

Vägplan, 2021-02-24



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Box 1051, 651 15 Karlstad

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG

Författare: Tyréns AB

Dokumentdatum: 2020-02-24

Ärendenummer: TRV 2020/134547

Åtgärdsnummer: 17619

Uppdragsnummer: 168638

Version: 0.1

Kontaktperson: Marie Olsson

Innehåll

1. Sammanfattning.....	4
2. Inledning.....	4
2.1. Bakgrund.....	4
2.2. Syfte.....	5
3. Åtgärdens omfattning	5
4. Utrednings- och influensområde	6
5. Miljöförutsättningar.....	7
5.1. Landskapet, mark och vatten	7
5.1.1. Landskapskaraktärer.....	7
5.1.2. Mark och markanvändning	8
5.1.3. Vatten.....	8
5.1.4. Ledningar och diken.....	9
5.2. Natur, kultur och friluftsliv.....	10
5.2.1. Naturmiljö	10
5.2.2. Kulturmiljö.....	10
5.2.3. Friluftsliv och rekreation	11
5.3. Boendemiljö.....	11
6. Projektets miljöeffekter	11
7. Skadeförebyggande åtgärder	12
8. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan.....	12
9. Fortsatt arbete.....	12
10. Källor.....	13

1. Sammanfattning

Väg 61/62 strax nordväst om Karlstad har idag kapacitetsproblem under eftermiddagens rusningstid. Köbildningar uppstår på vägen och på angränsande väg E18, vilket påverkar de båda vägarnas trafiksäkerhet negativt. Åtgärder planeras på väg 61/62 på en cirka 1,7 kilometer lång sträcka, bland annat ett extra körfält på den östra sidan av vägen som idag utgörs av en 2+1 väg med ställineräcke. Vägsträckan går genom ett slutet landskap med blandskog och passerar Henstad villabebyggelse som breder ut sig öster om vägen. Inga stora natur- och kulturvärden finns i direkt anslutning till sträckan.

Den prognostiserade trafikmängden för år 2040 ökar jämfört med idag, vilket kan ge ökade bullernivåer för de fastigheter som ligger närmast vägen. Utredning tas fram för att säkerställa om bullerskyddande åtgärder ska utföras. Vägen avvattnas idag i öppna diken till korsande bäckar/diken. Efter ombyggnationen förväntas den hårdgjorda ytan öka och eventuell flödesökning beaktas vid utformning av avvattningsanläggning.

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, eftersom åtgärden med ett extra körfält ger ett begränsat intrång i omgivningarna. Effekterna bedöms som små för landskapet och miljön då inga stora värden avseende mark och miljö finns i området. Lösningar och åtgärder för till exempel rening av dagvatten samt eventuellt bullerskyddande åtgärder begränsar de negativa konsekvenserna för natur och människor.

2. Inledning

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

I början av planläggningen tar vi fram ett samrådsunderlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Samråd bedrivs kontinuerligt i processen, för att utbyta information och inhämta synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

2.1. Bakgrund

Trafikverket planerar för kapacitets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder på väg 61/62 i Karlstads kommun i Värmland, på en cirka 1,7 kilometer lång sträcka förbi Henstad, strax nordväst om Karlstad.

Riksväg 61/62 ingår i det regionala vägnätet och har en stor betydelse ur transportförsörjnings-synpunkt för regionen. Vägen utgör ett viktigt komplement till det nationella vägnätet E18 och E45 i Värmland. Väg 61/62 är också en viktig led för arbetspendling, lokala transporter och utgör en transportlänk mellan regionerna Stockholm, Oslo, Trondheim samt Göteborg.

Fakta befintlig väg

- 13 meter bred, 2+1 väg med ställineräcke.
- Högsta tillåtna hastighet 100 km/h.
- Skyddsklassad.
- Utpekad primärväg för farligt gods.
- Omledningsväg för väg E18 och E45.
- ÅDT (årsdygnstrafik) total cirka 20 200 fordon/dygn, mätår 2019.
- ÅDT tung trafik cirka 2 100 fordon/dygn, mätår 2019.
- Gående och cyklister är hänvisade till blandtrafik längs den intilliggande väg 702.
- Busshållplats finns på båda sidor av väg 61/62.

2.2. Syfte

Projektets ändamål är:

- att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet för godstransporter och pendlingstrafik

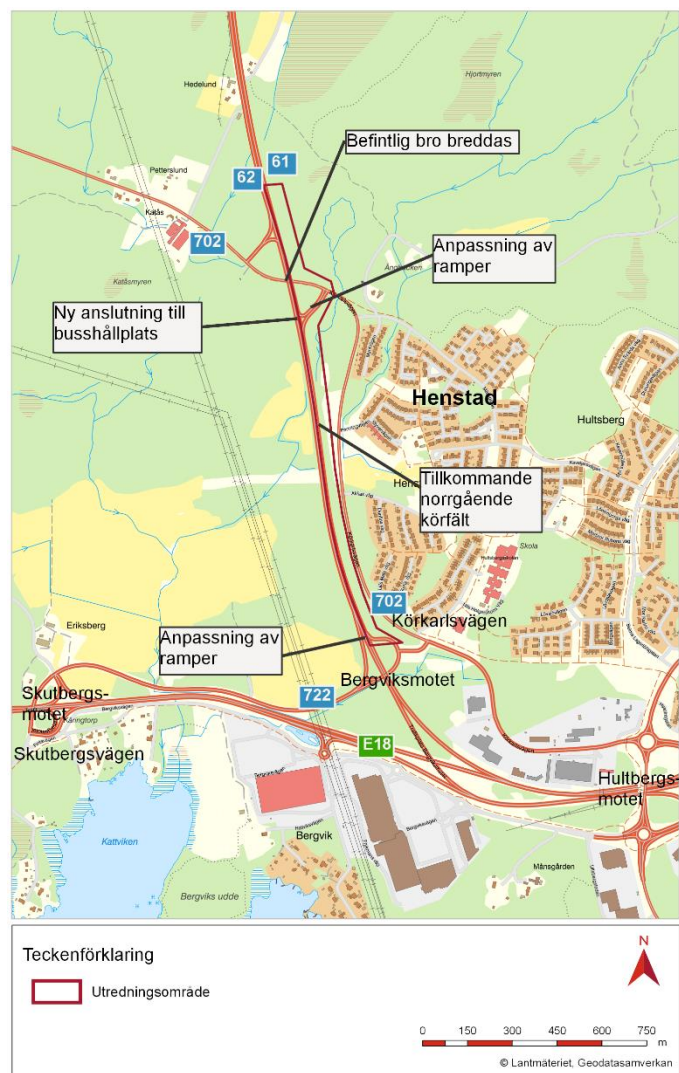
Den nuvarande utformningen leder till kapacitets- och framkomlighetsproblem som orsakas av kilavfarter och påfarter utan accelerationsfält, vilket även påverkar trafiksäkerheten.

Kapacitetsproblemen på väg 61/62 innebär att köbildning under eftermiddagarnas rusningstrafik uppstår på anslutande vägnät E18. Köer bildas på E18 i västgående riktning vid Hultsbergsmotet och fram mot kilavfarten till väg 61/62.

3. Åtgärdens omfattning

Kapacitets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder ska göras utmed norrgående del av väg 61/62 från anslutningen av Skutbergsvägen (väg 722) och fram till att befintlig tvåfältighet startar strax norr om bron över Körkarlsvägen (väg 702).

Åtgärderna inkluderar breddning av väg 61/62 för att ge två körfält i båda riktningarna längs hela denna sträcka, anpassning av ramper och anslutning till busshållplats, breddning av bro över väg 702 och översyn av belysning. Total berörd sträcka är cirka 1,7 km, se figur 3.1.



Figur 3.1. Sammanställning av planerade åtgärder.

4. Utrednings- och influensområde

Utredningsområdet är cirka 1,7 km långt och sträcker sig på den östra sidan om väg 61/62, se figur 4.1.

Utredningsområdet begränsas av utbyggnadens åtgärder på den östra sidan av vägen. Den effekt som ökad trafikmängd kan ge på boendemiljön närmast vägen genom ökade bullernivåer ger ett influensområde, vilket kan sträcka sig utanför den angivna gränsen som redovisas på kartan nedan.

Prognosår för projektet är 2040 och trafikberäkningen visar på totalt cirka 24 000 fordon/dygn (ÅDT). Andel tung trafik uppgår till 13 %, vilket är cirka 3170 fordon/dygn år 2040.

Byggstart beräknas till år 2023 och byggtiden till cirka ett år.



Figur 4.1. Kartan visar utredningsområdet och var sträckan är lokaliserad.

5. Miljöförutsättningar

5.1. Landskapet, mark och vatten

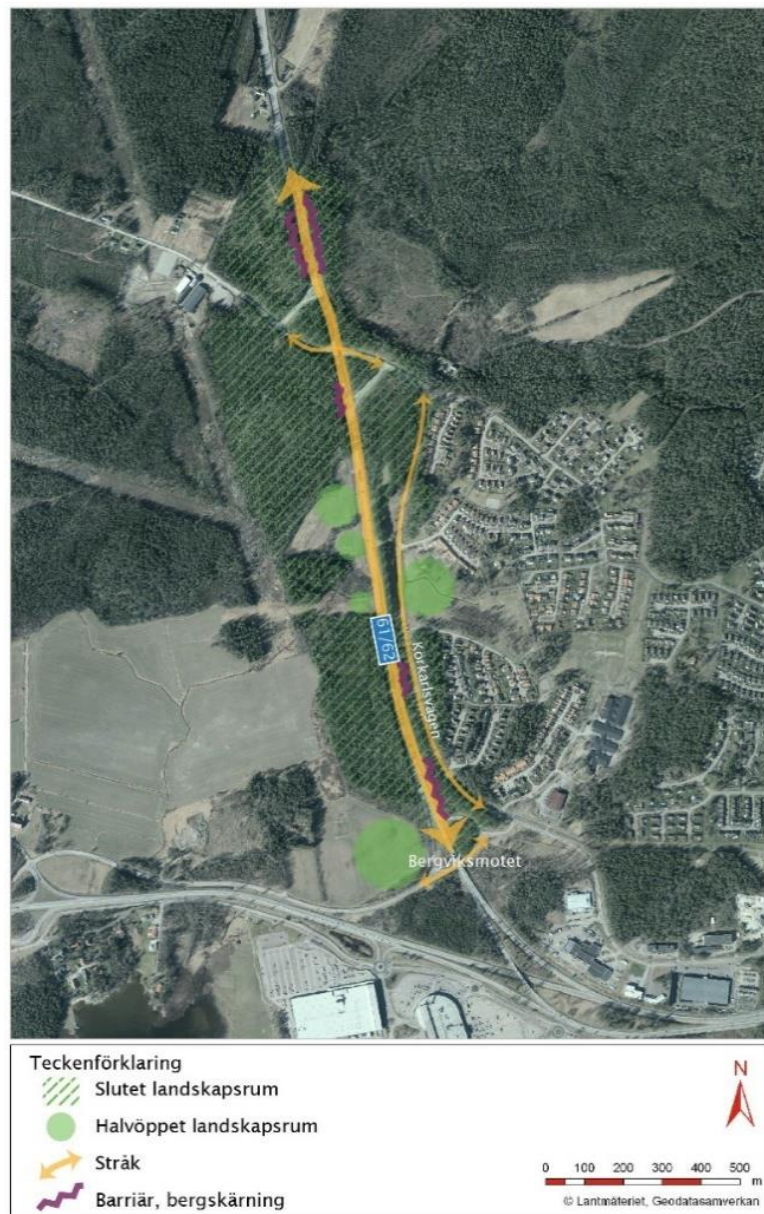
5.1.1. Landskapskaraktärer

Området närmast vägen ger en sluten karaktär genom sin blandskog med inslag av tall. Landskapet öppnar upp sig något mitt på sträckan, men enbart mot väster där ett halvöppet åkerlandskap breder ut sig. Vägsträckan saknar långa utblickar över omgivningen.

Stråken inom utredningsområdet utgörs av väg 61/62 samt Körkarlsvägen, vilka sträcker sig i nord-sydlig riktning.

Den befintliga vägen skär på sina ställen genom bergspartier och slänterna utgör visuella barriärer för de som åker på vägen. På sina ställen ligger sprängsten i slänterna, vilket ger ett kargt intryck.

Vägutrustning består av ställineräcke i mittremsan, vägs skyltar samt belysningsstolpar i anslutning till på- och avfartsramper. I södra delen utgörs belysningsstolparna av fackverkstolpar och i den norra delen av cylinderformade stolpar.



Figur 5.1. Landskapsanalys.



5.1.2. Mark och markanvändning

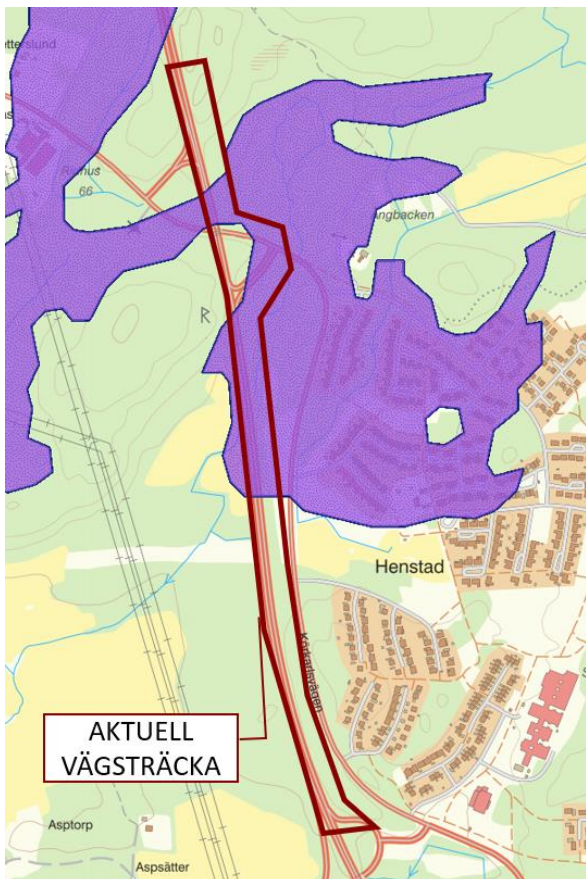
Det finns ingen dokumenterad historisk verksamhet som kan ha orsakat markföroreningar i utredningsområdet. Det finns inte heller någon pågående industriell verksamhet som påverkar markförhållandena.

De geotekniska förutsättningarna utmed aktuell vägsträcka utgörs från påfarten vid Bergviksmotet i söder och cirka 450 meter norrut av berg i dagen. Likaså utgör den nordligaste delen av berg i dagen. Mellan dessa bergspartier finns område av postglacial finsand som bedöms underlagras av lera och jorddjupet varierar mellan cirka fem och 20 meter.

Mellan bergs- och skogspartierna finns inslag av åkermark, där lera dominerar.

Berggrunden inom sträckan utgörs enligt berggrundskartan från SGU huvudsakligen av granodioritisk-granitisk gnejs.

Figur 5.2. Jordartskartan.



5.1.3. Vatten

Marken bedöms vara relativt genomsläpplig inom områden där friktionsmaterial dominerar och nivån på den övre grundvattenytan bedöms variera lokalt med hög- och lågpunkter i topografin, samt med väderlek och nederbörd.

Norra delen av vägsträckan passerar över Sörmons grundvattenförekomst, se figur 5.3.

Sörmon utgör även dricksvattentäkt och står för huvuddelen av vattenförsörjningen i Karlstads och Hammarös kommuner.

Figur 5.3. Sörmons grundvattenförekomst.

5.1.4. Ledningar och diken

Det finns två markavvattningsföretag som berör aktuell vägsträcka. Henstads m.fl. hemmans torrlägningsföretag år 1935 och Södra Aspsäter - Kattvikens dikningsföretag år 1940 i söder som ligger strax utanför aktuell vägsträcka, se figur 5.4

Befintlig väg avvattnas huvudsaken via vägdikey med utlopp i de befintliga vattendragen, se figur 5-5.

I söder avvattnas vägen mot dike tillhörande Södra Aspsäter -Kattvikens dikningsföretag år 1940. Diket rinner under väg E18 med utlopp i Kattfjorden.

Mellersta sträckan avvattnas norrut mot korsande dike tillhörande Henstads m.fl. hemmans torrlägningsföretag år 1935. Diket ligger i en lågpunkt och leds under vägen via en trumma. Väster om vägen ansluts diket till en skogsbäck.

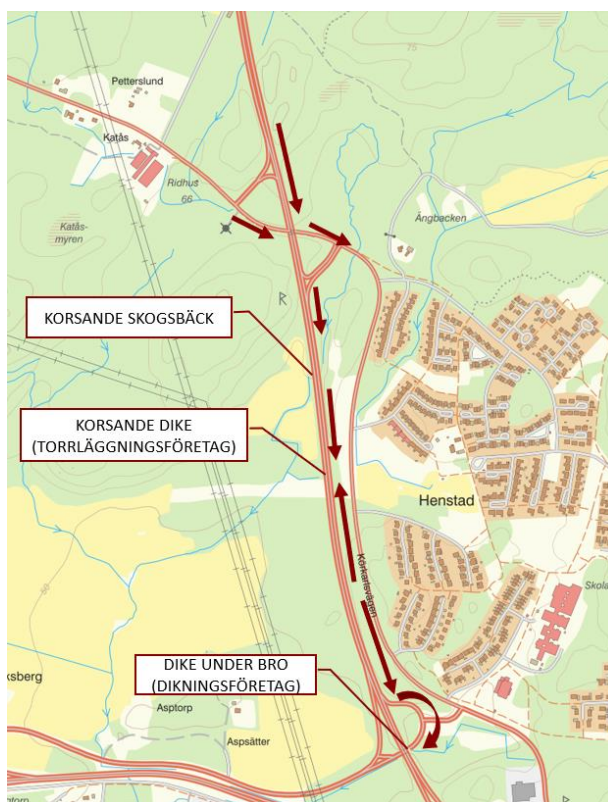
Norra sträckan avvattnas söderut mot skogsbäcken som passerar väg 61/62 genom en trumma, bäcken rinner vidare söderut med utlopp i Kattfjorden.

I området finns ledningar för dricks- och avloppsvatten, el, tele och fiber. Två parallella dricksvattenledningar korsar vägen mitt på sträckan. Ledningarna tillhör Karlstad kommun.

Befintliga el-, tele- och fiberledningar tillhör Karlstad kommun. El- och Stadsnät ägs av Ellevio samt Skanova.



Figur 5.4. Markavvattningsföretag.



Figur 5.5. De röda pilarna illustrerar vägdravattnets rörelse i området.

5.2. Natur, kultur och friluftsliv

5.2.1. Naturmiljö

Utredningsområdet omfattar vägslänter och skogklädd mark 30 meter ut på östra sidan av vägen. De skogklädda delarna består främst av ung barr- eller blandskog med bland annat gran, tall och björk. Vägslänterna i området består dels av sprängsten/makadam i varierande dimensioner, dels av jordslänter med gräsvegetation av vanligt förekommande arter. Större delen av utredningsområdet bedöms ha låga naturvärden.

I april 2020 gjordes en naturvärdesinventering av området och tre naturvärdesobjekt har identifierats, se figur 5.6. Alla tre naturvärdesobjekten har bedömts tillhöra naturvärdesklass 4 – visst naturvärde. Naturvärdesobjekt *NO01* består av en tät ung till medelåldrig blandskog med stort inslag av levande och döda samt även liggande sälgar. Sälger är en tidig födokälla för insekter och död ved fungerar som livsmiljö åt insekter, svampar, mossor och lavar. Naturvärdesobjekt *NO02* består av en brant, torr, sandig, sydostvänd vägslänt ner mot viadukten mellan väg 61/62 och Körkarlsvägen. Vegetationen är gles och slänten är rik på sandblottor. Sandmarker i infrastrukturmiljöer kan vara viktiga livsmiljöer för många arter. Naturvärdesobjekt *NO03* är en liten skogsbäck som rinner i nord-sydlig riktning. Skuggad av höga granar, björkar och klibbalar.

I norra delen av utredningsområdet noterades de skyddade arterna lopplummer, mattlummer och revlummer (artskyddsförordningen 9 §, habitatdirektivet bilaga 5).

I området finns de invasiva arterna blomsterlupin och vresros.

5.2.2. Kulturmiljö

Inom utredningsområdet finns inga registrerade lämningar. Utanför utredningsområdet på vägens västra sida finns en fornlämning (stensättning), med lämningsnummer L2007:6059. Öster om utredningsområdet finns en möjlig fornlämning (lägenhetsbebyggelse) med nummer L2007:1608.

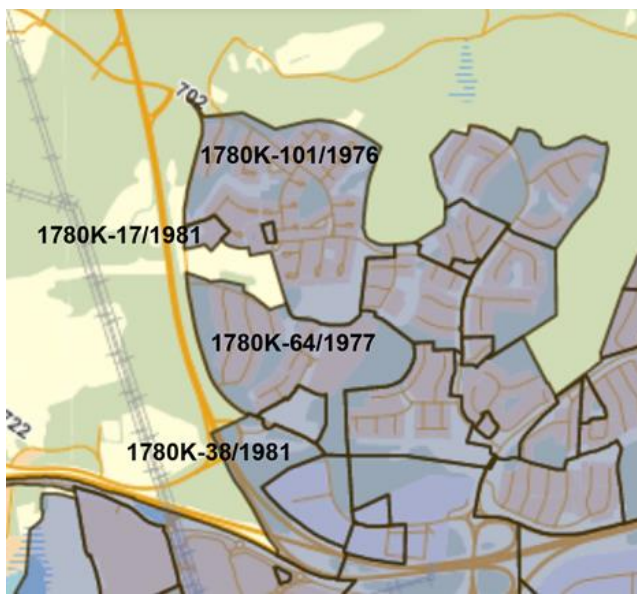


Figur 5.6. Natur- och kulturvärden samt friluftsliv.

5.2.3. Friluftsliv och rekreation

Väster om utredningsområdet finns ett utpekade riksintresseområde för det rörliga friluftslivet. Enligt 4 kap 1 och 2 §§ miljöbalken är Vänern med öar och strandområden av riksintresse för rörligt friluftsliv med hänsyn till de samlade natur- och kulturvärdena. I utredningsområdet finns i övrigt inga utpekade leder eller stråk för rekreation och friluftsliv

5.3. Boendemiljö



Figur 5.7. Gällande planer i anslutning till utredningsområdet (Källa: Karlstad kommun).

Öster om utredningsområdet, cirka 150 meter från väg 61/62 finns bostadsområdet Henstad som utgörs av samlade enfamiljshus.

Stadsdelen Henstad omfattas av följande stadsplaner i anslutning mot utredningsområdet:

- 1780K-101/1976 - stadsplan
- 1780K-38/1981 – stadsplan
- 1780K-64/1977 – stadsplan
- 1780K-17/1981 – stadsplan

Planerna angränsar till Körkarlsvägen (väg 702) och avser bostäder. En av planerna omfattar delar av Bergviksmotet och avser småindustri. Sträckan närmast Körkarlsvägen avser parkmark i samtliga fyra planer.

6. Projektets miljöeffekter

Den prognostiserade trafikökningen år 2040 innebär att ljudnivån ökar något nära vägen. Både under själva utbyggnaden samt under driftskedet på grund av ökad trafikmängd kan ljudnivån för boende komma att påverkas. Eventuella behov av bullerskyddsåtgärder kommer att utredas för att klara gällande riktvärden.

Breddning av befintlig bro över Körkarlsvägen (väg 702) bedöms påverka den sandiga slänten på bronns östra sida (naturvärdesobjekt NO02). Ytan hyser inga högre värden, men kan vara en viktig livsmiljö för många arter och anpassning eller eventuella behov av skyddsåtgärder kommer utredas i det fortsatta arbetet. Arter som är skyddade enligt artskyddsförordningen bedöms inte påverkas.

Viss visuell påverkan kommer att ske i omgivningen genom att en del av vegetationen på östra sidan av vägen delvis avverkas. Detta kan på sikt ge en mer varierad upplevelse för de som färdas på vägen, då gallring av vegetation ger utblickar.

Korsande vattendrag kan påverkas genom att befintliga trummor behöver förlängas i samband med vägbreddningen. Om åtgärder krävs i befintliga trummor kommer en anmälan om vattenverksamhet att skickas in till länsstyrelsen.

Åtgärderna bedöms inte påverka de registrerade fornlämningar som finns i närområdet.

7. Skadeförebyggande åtgärder

Projektering pågår och den anpassas för att minimera intrång i omgivande landskap och naturmiljö samt minimera påverkan på omkringliggande bostäder.

En bullerutredning har påbörjats för att fastställa behov av eventuella bullerskyddsåtgärder.

Vid det fortsatta arbetet ska projektet utreda och bedöma behov av eventuella skyddsåtgärder för att grundvattenförekomsten Sörmon inte ska påverkas negativt.

Efter ombyggnationen förväntas den hårdgjorda ytan öka och därmed flödet av vägdagvatten. Eventuell flödesökning ska beaktas så att åtgärder anpassas efter fördröjnings- och reningsbehov av vägdagvattnet.

Under byggskedet kan tillfälliga störningar uppstå, så som ökat buller för boende i området och minskad tillgänglighet för trafikanter. Byggnationen planeras för att få så låg påverkan som möjligt på omgivande miljöer, för boende och trafikanter.

Gestaltningsspekter och landskapsanpassningar som ska beaktas i projektet är:

- Slänt mellan vägkant och bergsfot ska besås och sprängstensslänter undvikas.
- Vid eventuell avverkning av brynzonen mot vägen ska tallbestånd behållas och gallringsluckor eftersträvas, som ger möjlighet till utblickar mot villabebyggelsen.
- Om bullerskyddande åtgärder vidtas, ska skärmar anpassas till landsbyggskaraktären alternativt ges åtgärden en utformning med vall, vilken får en flack lutning mot Körkarlsvägen.
- Belysningsstolpar och annan trafikutrustning samordnas i så stor utsträckning som möjligt. Fördel om den södra och nordliga trafikplatsen får utrustning som samspelar med varandra.

8. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, eftersom åtgärden med ett extra körfält ger ett begränsat intrång i omgivningarna. Effekterna bedöms som små för landskapet och miljön då inga stora värden avseende mark och miljö finns i området. Lösningar och åtgärder för rening av dagvatten samt eventuellt bullerskyddande åtgärder begränsar de negativa konsekvenserna för natur och människor.

9. Fortsatt arbete

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket. För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen.

Samråd kommer att hållas med berörda i den utsträckning som är nödvändig för projektet. Samrådsgruppen består av berörd kommun, länsstyrelse och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda. Om Länsstyrelsen beslutar att projektet kan antas ge en betydande miljöpåverkan, utökas samrådsgruppen med övriga berörda statliga myndigheter och organisationer, samt den allmänhet som berörs. Samtliga vägplaner genomgår fastställelseprövning enligt väglagen. Fastställelsebeslutet kan överklagas till regeringen.

10. Källor

Mattson och Molander, 2020. *Naturvärdesinventering inför projekt väg 61/62 Bergvik-Ilanda, Karlstads kommun*

Byggnads AB L E Lundberg Rev 1976-12-10. *Bullerskyddsvallar, geoteknisk undersökning, Karlstad. Tillhandahållet av Karlstad kommun 2021-01-21.*

Karlstad kommun, 2020 *Gällande detaljplaner* <https://karlstad.se/Bygga-och-bo/Kommunens-planarbete/Detailplaner/>

Utdrag ur SGU och GSD-Terrängkartan © Lantmäteriet

Utdrag från VISS, Länsstyrelsen.

Utdrag ur Fornsök, Riksantikvarieämbetet

Övrigt kartunderlag från Länsstyrelsen



Trafikverket, Trafikverket, Box 1051, 651 15 Karlstad
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650
www.trafikverket.se