

Arbetsplanebeskrivning

Väg 664 Hällstorpsvägen, Norrahammar- Råslätt, gång- och cykelväg

Jönköpings kommun, Jönköpings län

Upprättad 2012-10-01

Diarienummer: STBN 2011-252



Dokumenttitel: Arbetsplan, Väg 664 Hällstorpsvägen, Norrahammar-Råslätt, gång- och cykelväg

Dokumentdatum: 2012-10-01

Dokumenttyp: Rapport

DokumentID:

Ärendenummer:

Projektnummer:

Version: 1.0

Publiceringsdatum: 2012-10-01

Utgivare: Jönköpings kommun

Kontaktperson: Lars Gustafsson, projektledare 036-10 51 60

Uppdragsansvarig: Daniel Henricson, Sweco

Handläggare: Daniel Henricson, Sweco

Tryck:

Distributör: Jönköping kommun, 551 89 Jönköping, telefon: 036-10 50 00.

Innehåll

1	Sammanfattning.....	1
2	Bakgrund och motiv	2
2.1	Förutsättningar	2
2.1.1	Allmänt	2
2.1.2	Trafikförhållanden	2
2.1.3	Olycksstatistik	2
2.1.4	Bebyggelse och markanvändning	4
2.1.5	Miljö- och kulturförhållanden	4
2.1.6	Kommunala planer	4
2.1.7	Ekonomiska förutsättningar	5
2.2	Tidigare och pågående utredningar och beslut	5
3	Syfte, mål och avgränsning	5
3.1	Arbetsplanens syfte	5
3.2	Projektets syfte och mål	5
3.3	Referensstandard	5
4	Vägförslaget	6
4.1	Arbetsplanens omfattning	6
4.2	Trafik	7
4.3	Typsektion	7
4.4	Plan- och profilstandard	8
4.5	Korsningar och anslutningar	8
4.6	Geologi och geoteknik	8
4.7	Hydrologi och hydroteknik	8
4.8	Kollektivtrafik	9
4.9	Gång- och cykeltrafik	9
4.10	Broar och andra byggnadsverk	9
4.11	Skadeförebyggande åtgärder	9
4.11.1	Barriäreffekter	9
4.11.2	Buller	9
4.11.3	Luftföroreningar	10
4.11.4	Vibrationer	10
4.11.5	Naturmiljö	10
4.11.6	Ekologiska samband	10
4.11.7	Kulturmiljö	10
4.11.8	Landskap	10
4.11.9	Friluftsliv	10
4.11.10	Mark- och vattenföroreningar	10
4.11.11	Skyddsåtgärder under byggnadstiden	11
4.12	Övriga väganordningar	11
4.12.1	Beläggning	11
4.12.2	Belysning	11
4.12.3	Räcken	11

4.12.4	Skyltar och signaler	11
4.12.5	Vägmarkering	11
4.13	Andra åtgärder och anordningar	11
4.13.1	Enskilda anslutnings- och parallellvägar	11
4.13.2	Jord- och luftledningar	11
4.13.3	Kompensationsåtgärder	12
5	Väghållningsansvar för allmänna vägar	12
5.1	Förändring av väghållningsområde	12
5.2	Förändring av allmän väg	12
6	Konsekvenser av vägförslaget	12
6.1	Trafiktekniska konsekvenser	12
6.1.1	Trafikmängder	12
6.1.2	Framkomlighet	12
6.1.3	Trafiksäkerhet	13
6.1.4	Trafikekonomi och komfort	13
6.1.5	Trafikantupplevelser och trafikservice	13
6.2	Miljökonsekvenser	13
6.2.1	Hälsa och säkerhet	13
6.2.2	Natur- och kulturmiljö	13
6.2.3	Hushållning med naturresurser	14
6.3	Konsekvenser för pågående markanvändning	14
6.4	Påverkan under byggnadstid	14
7	Markåtkomst	14
7.1	Fastställelseprövning	14
7.1.1	Fastställelsebeslutets omfattning	15
7.1.2	Rättsverkningar av fastställelsebeslutet	15
7.2	Vägområde för allmän väg	15
7.2.1	Vägområde för allmän väg med vägrätt	15
7.2.2	Vägområde inom detaljplan	16
7.2.3	Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt	16
7.2.4	Område med inskränkt drift	16
7.3	Område med tillfällig nyttjanderätt	16
7.4	Vägområde för enskild väg	16
8	Kostnader	16
9	Fortsatt arbete (genomförande)	17
9.1	Bygghandling	17
9.2	Dispenser och tillstånd	17
9.3	Produktion	17
9.3.1	Trafikföring under byggnadstiden	17
9.4	Kontroll och uppföljning	17
10	Sakägare	18
11	Samrådsredogörelse	18
12	Underlagsmaterial	19

1 Sammanfattning

Syftet med arbetsplanen är att:

- ge väghållaren tillstånd att bygga vägen,
- ge möjlighet till markåtkomst,
- reglera väghållningsansvaret, det vill säga fastslå vilka delar i projektet som ska utgöra allmän väg och väganordning.

Väg 664 Hällstorpsvägen sträcker sig i syd-nordlig riktning från Norrahammar till Råslätt. Väghållare är Jönköpings kommun. Pendlingstrafiken med bil, buss och cykel är intensiv på Hällstorpsvägen. Vägbredden på cirka 6,5-9,5 m. Skyltad hastighet är generellt 70 km/h.

Trafikmängden år 2010 uppmättes till cirka 4300 fordon/dygn. Under perioden 2003-2012 har det inträffat 19 olyckor med personskador, varav flera med oskyddade trafikanter.

Det finns ett fåtal bostäder längs Hällstorpsvägen, i huvudsak vid Hällstorps gård och Lockebo.

Syfte och mål för projektet är att:

- Öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter
- Öka arbetspendlingen med cykel
- Skapa en attraktiv led med kultur- och naturupplevelser
- Skapa en attraktiv led för det rörliga friluftslivet

Vägförslaget innebär anläggande av en 3 m bred gång- och cykelväg på Hällstorpsvägens östra sida från Norrahammar till Råslätt. Vid Hällstorps gård planeras befintlig kopport att ersättas med en ny.

Förslaget innebär att konflikter mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafikanter kommer att minska, vilket in sin tur väntas minska antalet olyckor med gående och cyklande. Väghållarens drift- och underhållskostnader kommer att påverkas av ombyggnaden.

Objektet ingår i Jönköpings kommuns satsning på utbyggnad av cykelvägnätet med medel avsatta för byggnation under 2013. Kostnaden beräknas till 16 miljoner kronor.

Tillkommande vägområde för allmän väg enligt denna arbetsplan omfattar cirka 14800 m². Objektet anses ej medföra en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen godkände miljökonsekvensbeskrivningen 2012-09-14.

2 Bakgrund och motiv

2.1 Förutsättningar

2.1.1 Allmänt

Väg 664 Hällstorpsvägen sträcker sig i syd-nordlig riktning från Norrahammar till Råslätt. Väghållare är Jönköpings kommun. Pendlingstrafiken med bil, buss och cykel är intensiv på Hällstorpsvägen.

Väg 664 har en vägbredd på cirka 6,5-9,5 m. Från Ringvägen i söder har de första 140 m skyltad hastighet 50 km/h. Resterande sträcka är skyltad 70 km/h

2.1.2 Trafikförhållanden

Årsmedeldygnstrafiken på Hällstorpsvägen har uppmätts till cirka 4300 fordon/dygn, varav 8 % tunga fordon. Trafikmätningar utfördes senast i september 2010. Medelhastigheten uppmättes till 69 km/h och 85-percentilen var 78 km/h.

År 2012 beräknas trafiken till 4400 fordon/dygn, varav 8 % tunga fordon.

Trafikräkningar för gång- och cykeltrafik saknas.

Separata gång- och cykelbanor saknas längs Hällstorpsvägen.

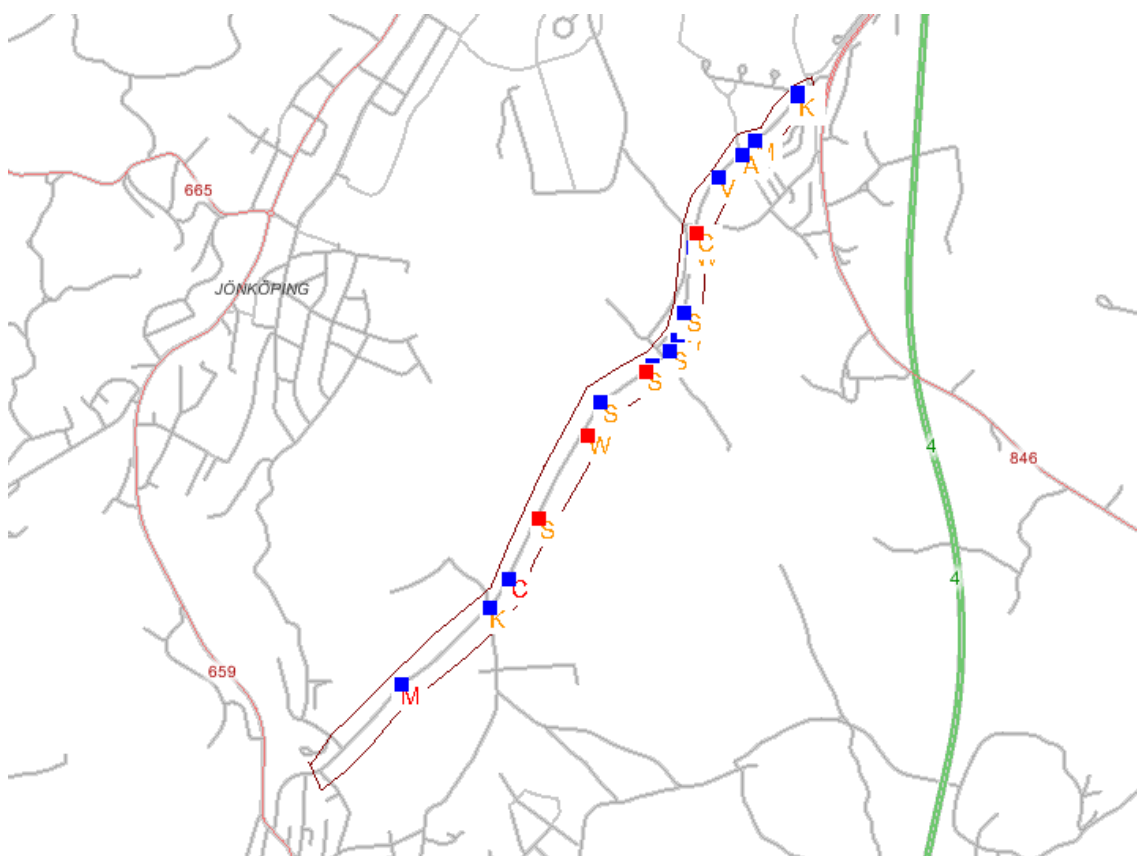
Sträckan trafikeras av buss i linjetrafik.

2.1.3 Olycksstatistik

Under perioden 2003-2012 har det inträffat 19 olyckor med personskador. Fördelning på olyckstyper och olycksplats se tabell och karta nedan.

Tabell: Antal olyckor samt skadeföljd fördelat per olyckstyp under perioden 2003-2012

	Antal	Skadeföljd (antal olyckor)		
		Död	Svårt skadad	Lindrigt skadad
Singel (S)	6			6
Möte (M)	3		2	1
Avsväng (A)	1			1
Korsande (K)	2			2
Cykel/Moped (C)	2		1	1
Fotgängare/Cykel/Moped	1			1
Vilt (W)	3			3
Övriga (V)	1			1
Totalt	19	0	3	16



Figur 1: Rapporterad plats för olycka (svart text – olycka med dödlig utgång, röd text - olycka med svårt skadad, gul text – lindrigt skadad)

Värt att notera är att 7 av olyckorna inträffat i mörker eller gryningsljus.

2.1.4 Bebyggelse och markanvändning

Hällstorpsvägen omges av jordbrukslandskap med inslag av skogklädda kullar och partier med tätare skog.

Det finns ett fåtal bostäder längs Hällstorpsvägen, i huvudsak vid Hällstorps gård och Lockebo. Bostäderna längst i norr är avskilda från Hällstorpsvägen med en bullervall.

Utmed sträckan är nivåskillnaderna betydande och möjligheten till utblickar för trafikanterna finns på flera avsnitt.

Befintliga ledningar i form av vatten, el, tele och opto finns både markförlagd och luftburen utmed väg 664. Ledningar sträcker sig både längs och tvärs vägen och finns främst på östra sidan om vägen.

2.1.5 Miljö- och kulturförhållanden

Hällstorpsvägen passerar ett flertal mindre vattendrag, som omfattas av strandskydd. Lillån, som passerar under vägen genom trummor i sektion 2/600, ingår i ett område av riksintresse för naturvård med välutbildade ravinsystem.

Vid sektion 1/330 finns ett registrerat fornminne cirka 30 m öster om Hällstorpsvägen. Fornminnet består av en rund stensättning samt en fossil åkeryta.

För mer utförlig information om miljö- och kulturförhållanden hänvisas till miljökonsekvensbeskrivningen, som redovisas i ett separat dokument.

2.1.6 Kommunala planer

Den gällande kommunomfattande översiktsplanen för Jönköping kommun antogs år 2003. Projektet kan ses som en del av kommunens avsikt att jobba för en hållbar utveckling.

Ett antal detaljplaner finns i anslutning till den planerade cykelvägen. Samtliga detaljplaner har Jönköpings kommun som huvudman. Planerad utbyggnad sker i samtliga fall i samstämmighet med gällande detaljplaner.

Detaljplan DP 091008 (antogs 2009-10-08 och laga kraft 2009-11-05) berör projektet norra del och planen medger gång- och cykelväg utmed Hällstorpsvägens östra sida.

Övriga detaljplaner som berörs är DP 940915b (antogs 1994-09-15 och laga kraft 1994-10-14), S700630 (fastställd 1970-06-30) samt S710507 (fastställd 1971-05-07). Projektet ligger inom detaljplanelagt område i sektion 0-0/470 samt 2/600-3/020. Dessa delar omfattas inte av arbetsplanen.

År 2008 antog kommunen "Cykelplan för Jönköpings kommun". I denna plan ingår utbyggnaden av cykelvägen längs Hällstorpsvägen.

2.1.7 Ekonomiska förutsättningar

Gång- och cykelvägen utmed Hällstorpsvägen finns upptagen i kommunens budget för produktion under 2013.

2.2 Tidigare och pågående utredningar och beslut

Förstudien togs fram under 2011. Förstudiens samrådshandling har varit utställd under tiden 9 mars 2011 – 4 april 2011. Utställelsen har kungjorts genom annons införd i ortens tidningar den 9 mars 2011 där meddelats att handlingen finns tillgänglig i kommunens utställningshall, biblioteket i Norrahammar och på kommunens hemsida. Inkomna synpunkter har inarbetats i förstudien. Länsstyrelsen lämnade 2011-08-25 ett yttrande med beteckningen 343-979-2011. 2011-09-22 beslutade Länsstyrelsen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet har Länsstyrelsens beteckning 343-5218-11.

Arbetsplanen har upprättats efter samråd, se vidare kapitel 11. Efter samrådet upprättades MKB. MKB daterad 2012-08-29 godkändes av Länsstyrelsen den 2012-09-14. Beslutet har Länsstyrelsens beteckning 343-4350-12.

3 Syfte, mål och avgränsning

3.1 Arbetsplanens syfte

Syftet med arbetsplanen är att:

- ge väghållaren tillstånd att bygga vägen,
- ge möjlighet till markåtkomst,
- reglera väghållningsansvaret, det vill säga fastslå vilka delar i projektet som ska utgöra allmän väg och väganordning.

3.2 Projektets syfte och mål

Syfte och mål för projektet är att:

- Öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter
- Öka arbetspendlingen med cykel
- Skapa en attraktiv led med kultur- och naturupplevelser
- Skapa en attraktiv led för det rörliga friluftslivet

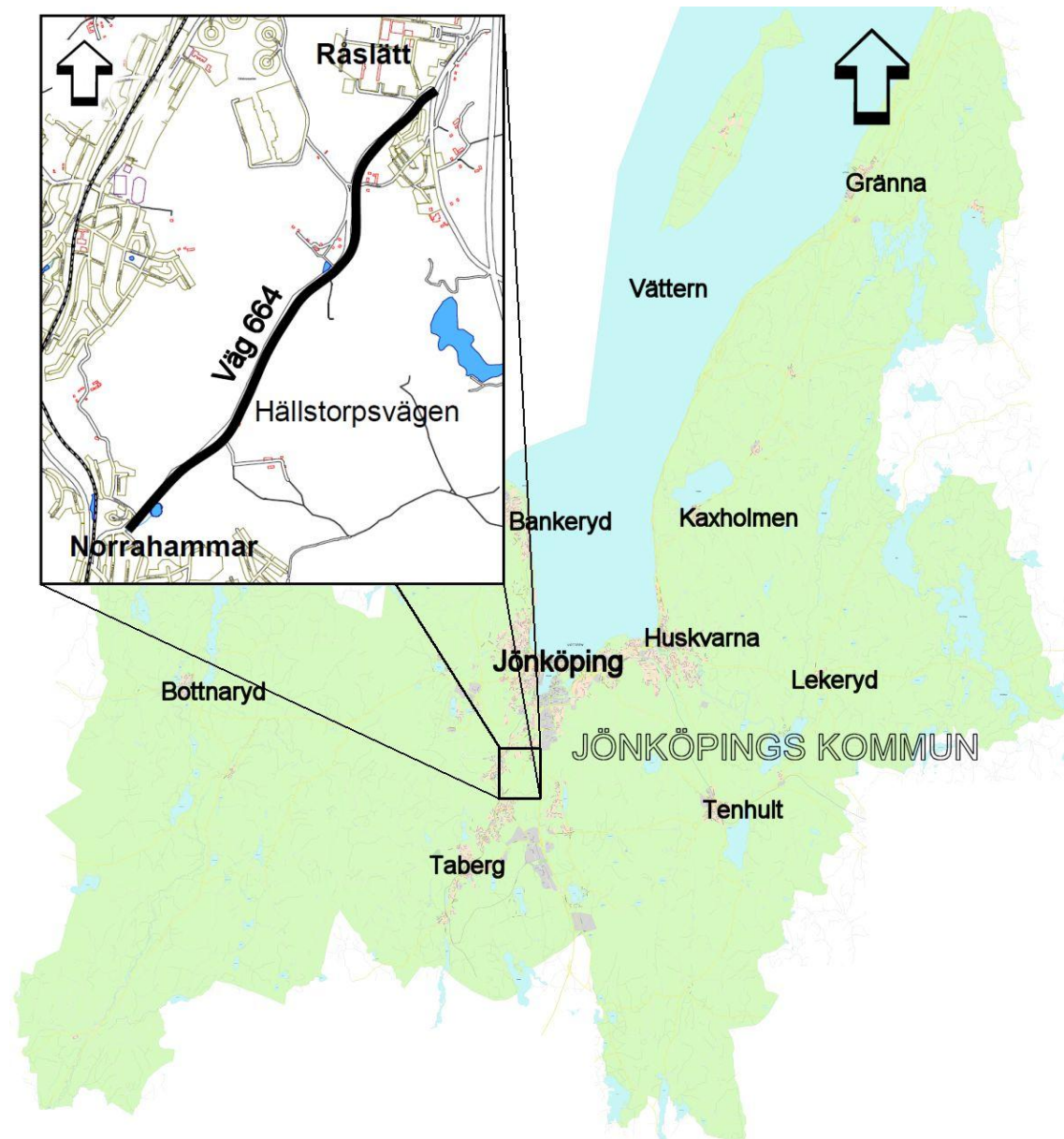
3.3 Referensstandard

Gång- och cykelvägen ingår i ett huvudnät och dimensioneras för 30 km/h. För Hällstorpsvägen gäller även fortsättningsvis referenshastigheten 70 km/h. Trafikprognosen för Hällstorpsvägen år 2033 (dimensioneringsår) är 5500 fordon/dygn, varav 10 % tunga fordon.

4 Vägförslaget

4.1 Arbetsplanens omfattning

Projektet omfattar väg 664 (Hällstorpsvägen) från Ringvägen, Norrahammar till gång- och cykeltunneln vid Törnskategatan, Råslätt. Arbetsplanen omfattar dock endast delarna utanför detaljplanelagt område, d.v.s. sektion 0/470-2/600. Ny gång- och cykelväg planeras till Hällstorpsvägens östra sida. Gång- och cykelvägens totala längd är cirka 3 km. Befintlig koport i sektion 1/830 ersätts med ny rörbro i samma läge.



Figur 2: Arbetsplanens omfattning

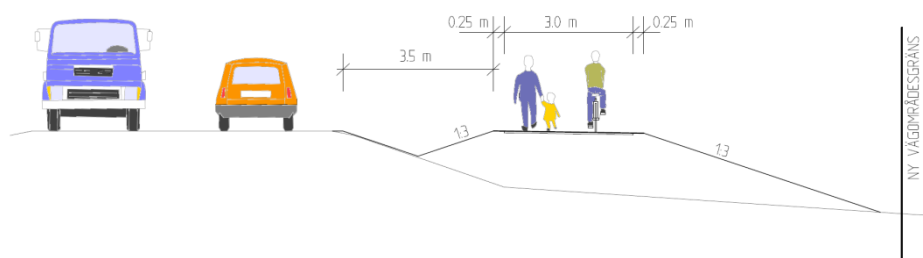
4.2 Trafik

År 2012 beräknas motorfordonstrafiken till 4400 fordon/dygn, varav 8 % tunga fordon. Motsvarande siffror år 2033 (20 år efter planerat öppningsår) är 5500 fordon/dygn, varav 10 % tunga fordon.

Trafikräkningar för gång- och cykeltrafik saknas.

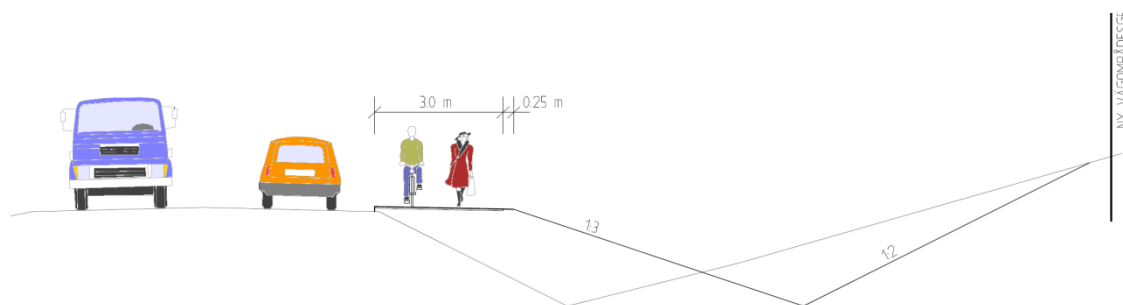
4.3 Typsektion

På sträckan föreslås två olika typsektioner beroende på förhållandena.



Figur 3: Typsektion 1, separat gång- och cykelväg

Typsektion 1 kan betecknas som eftersträvad sektion i normalfallet. Skiljeremsan på 3,5 m ger en större trygghet och komfort för gång- och cykeltrafiken jämfört med om de hade färdats direkt intill körbanan. Skiljeremsan minskar stänk och vinddrag från vägtrafiken samt fungerar även som yta för omhändertagande av dagvatten och eventuellt snöupplag vintertid. Denna sektion gäller för sträckorna 0/250-0/500, 0/820-1/820 och 1/850-2/380. Det innebär totalt cirka 1800 m, vilket motsvarar 60 % av gång- och cykelvägens totala längd.



Figur 4: Typsektion 2, gång- och cykelbana med kantstöd

Typsektion 2 används där utrymmet är begränsat p.g.a. t.ex. branta slänter eller sämre markförhållanden. Gång- och cykelbana skiljs från körbanan med kantstöd. På några sträckor med brantare slänter krävs räcken i gång- och cykelbanans ytterkant. Denna sektion gäller för sträckorna 0-0/250, 0/500-0/820, 1/820-1/850, 2/380-2/670, samt 2/700-3/000. Det innebär totalt cirka 1200 m, vilket motsvarar 40 % av gång- och cykelvägens totala längd.

4.4 Plan- och profilstandard

Gång- och cykelvägen ingår i ett huvudnät och dimensioneras för minst 30 km/h i plan och profil.

Gång- och cykelvägen följer den befintliga vägens profilgeometri. Största lutning i längsled är 7 % runt sektion 0/500 samt i anslutningen till befintlig gång- och cykelväg i norra änden.

4.5 Korsningar och anslutningar

Gång- och cykelvägen korsar vägarna Ringvägen, Spånhultsvägen, Lockebovägen samt Kvarnhjulsvägen. Dessa korsningar utformas så att gång- och cykelvägen placeras närmast Hällstorpsvägens körbana och leds obruten med kantstöd genom korsningarna.

Mindre anslutningar finns i sektion 0/860, 1/280, 1/450, 1/520, 1/900, 2/080. Gång- och cykelvägen anpassas så att dessa anslutningar kan fortsätta att användas som idag.

4.6 Geologi och geoteknik

Längs befintlig väg påträffas ett varierat landskap med öppna åker- och betesmarker, öppna vattenpartier samt tätare skogspartier. I sträckans södra och norra del, i anslutning till vatten, ligger vägen högt i förhållande till omgivande mark.

I den södra delen närmast Norrahammar ligger marknivåerna omkring +150 och i den norra delen närmast Råslätt omkring +115.

Geotekniska undersökningar har utförts utmed sträckan.

I söder består marken av kärrtorv. Här ligger befintlig vägbana i bank. Då inga undersökningar utförts här är materialets egenskaper i banken osäkert. Mellan sektion 0/500–0/900 består marken av främst sand. Grusig sandig siltig morän och siltig sand underlagrat av torv har påträffats. Mellan sektion 0/900–2/350 består marken av främst silt. Undersökningar visar fyllning till bitvis stora djup. Fyllningen består av sten, grus och sand med inslag av växtdelar och mulljord. Mellan sektion 2/350–3/020 består marken under ytligt sandig mulljord av stenig siltig sand, sandig silt och siltig sand.

Materialtyp i terrassen enligt tabell CE/1 i AMA Anläggning 10 är 2 för sektion 0-0/900 och 3B för sektion 0/900-3/020.

För mer utförlig information om geologi och geoteknik hänvisas till ”Teknisk PM, geoteknik” samt ”Markteknisk undersökningsrapport”, som redovisas i ett separat dokument.

4.7 Hydrologi och hydroteknik

Nedan redovisade grundvattenförhållanden avser tiden för de geotekniska fältarbetenas utförande, d.v.s. våren 2008 och våren 2012. I läge för planerad rörbro vid Hällstorps gård låg den fria vattenytan vid undersökningstillfället, mätt i

skruvprovtagningshål, på nivån ca +120, d.v.s. ca 0,8 m under markytan. I övrigt låg registrerad fri vattenyta mellan ca 1,5 och 2,5 m under markytan.

Dagvatten föreslås avledas genom öppna diken. Se avsnitt 4.3.

För mer utförlig information om hydrologi och hydroteknik hänvisas till ”Teknisk PM, geoteknik” samt ”Markteknisk undersökningsrapport”, som redovisas i ett separat dokument.

4.8 Kollektivtrafik

Sträckan trafikeras av Jönköpings länstrafiks buss nr 27 med 62 turer per riktning under vardagar.

Busshållplatser finns i vägprojektets norra ände (hållplats Råslätt syd) samt cirka 500 m söder om vägprojekt på Hammarvägen (hållplats Slätten).

Inga åtgärder för kollektivtrafiken föreslås inom projektet.

4.9 Gång- och cykeltrafik

Vägförslaget innebär en gång- och cykelväg som redovisas i hela kapitel 4.

4.10 Broar och andra byggnadsverk

I sektion 1/830 finns en befintlig koport av prefabricerad betong. Denna ersätts av en ny koport utformad som en rörbro av stål i samma läge.

För mer utförlig information om broar och byggnadsverk hänvisas till ”Teknisk PM, byggnadsverk”, som redovisas i ett separat dokument.

4.11 Skadeförebyggande åtgärder

Skadeförebyggande åtgärder redovisas översiktligt nedan. För mer utförlig information hänvisas till miljökonsekvensbeskrivningen, som redovisas i ett separat dokument.

4.11.1 Barriäreffekter

Generellt påverkas inte barriäreffekterna av vägförslaget. Genom att en ny koport anläggs i befintligt läge ändras inte barriäreffekterna för lantbruket.

4.11.2 Buller

Trafikbullret påverkas inte av vägförslaget. Bullervallens funktion i projektets norra ände ändras inte.

Inga särskilda skyddsåtgärder är aktuella med hänsyn till buller.

4.11.3 Luftföroreningar

Luftföroreningar påverkas marginellt positivt av vägförslaget genom att möjligheterna till överflyttning från motorfordonstrafik till gång- och cykeltrafik förbättras.

Inga särskilda skyddsåtgärder är aktuella med hänsyn till luftföroreningar.

4.11.4 Vibrationer

Vibrationer påverkas inte av vägförslaget.

Inga särskilda skyddsåtgärder är aktuella med hänsyn till vibrationer.

4.11.5 Naturmiljö

Intrång på strandskydd begränsas genom att vägförslaget till största delen förläggs inom befintligt vägområde. Nya slänter kläs med tillvaratagen jord med lokal fröbank. Avverkade träd läggs i naturen för att skapa biotop för insekter.

4.11.6 Ekologiska samband

Ekologiska samband påverkas inte av vägförslaget.

Inga särskilda skyddsåtgärder är aktuella med hänsyn till ekologiska samband.

4.11.7 Kulturmiljö

Ett så litet ingrepp i marken som möjligt eftersträvas för att bevara fornlämningarna och miljön runt dessa.

4.11.8 Landskap

Gång- och cykelvägen ansluts till landskapet på ett omsorgsfullt sätt så att den blir en naturlig del av landskapet. Genom att återanvända tillvaratagna grässvålar uppnås samma karaktär på vegetationen. Släntlutningar formas på ett sätt så att de smälter in med omkringliggande mark. Återplantering av träd utförs på känsliga platser.

4.11.9 Friluftsliv

Friluftslivet påverkas positivt av vägförslaget genom förbättrade möjligheter till gång- och cykeltrafik.

Inga särskilda skyddsåtgärder är aktuella med hänsyn till friluftslivet.

4.11.10 Mark- och vattenföroreningar

Vid schaktning i området kring befintlig sluttäckt deponi kan ny täckning av deponin krävas. Schaktmassor från deponin får inte återanvändas. För att förhindra avvattning från gång- och cykelvägen till deponin, kan täta diken vara ett alternativ.

4.11.11 Skyddsåtgärder under byggnadstiden

Arbete på väg under pågående trafikering utgör ett särskilt riskmoment för entreprenörens personal och för allmänna trafikanter.

Krav kommer att ställas i samband med till exempel bullrande och vibrerande arbetsmoment samt trafikinskränkningar.

Entreprenör kommer att göras uppmärksam på att arbeten ska avbrytas och att länsstyrelsen ska kontaktas vid påträffande av tidigare okända fornlämningar eller förorenade massor.

4.12 Övriga väganordningar

4.12.1 Beläggning

Gång- och cykelvägen utförs med en traditionell överbyggnad med slitlager av asfalt. Total överbyggnadstjocklek är 425 mm för sektion 0-0/900 och 450 mm för sektion 0/900-3/020.

4.12.2 Belysning

Gång- och cykelvägen förses med belysning utmed hela sträckan.

4.12.3 Räcken

Räcken utförs som 1,4 m höga sidoräcken som placeras utanför gång- och cykelvägen på sträckorna med ungefärlig sektion 0-0/280, 1/780-1/880 och 2/390-2/620. Det innebär totalt cirka 600 m.

4.12.4 Skyltar och signaler

Gång- och cykelvägen skyltas som påbjuden gång- och cykelbana.

Befintliga uttjänade skyltar byts ut. Inga signaler föreslås.

4.12.5 Vägmarkering

Vägmarkeringar på körbanan återställs likt befintliga. Gång- och cykelbana tydliggörs genom vägmarkeringar med cykelsymboler.

4.13 Andra åtgärder och anordningar

4.13.1 Enskilda anslutnings- och parallellvägar

Inga förändringar planeras av enskilda anslutnings- eller parallellvägar.

4.13.2 Jord- och luftledning

Tomrör för elkabel planeras att läggas under gång- och cykelbana i sektion 0-0/170.

Tomrör för optokabel planeras att läggas under gång- och cykelbana i sektion 0-0/820 samt 2/380-3/020.

Berörda ledningsägare ansvarar för nedläggning av tomrör.

På de platser där befintliga ledningar hamnar för djupt ansvarar kommunen för att ledningarna höjs.

4.13.3 Kompensationsåtgärder

Inga kompensationsåtgärder planeras.

5 Vaghållningsansvar för allmänna vägar

5.1 Förändring av vaghållningsområde

Inom det aktuella området är enbart Jönköpings kommun vaghållare för det allmänna vägnätet.

5.2 Förändring av allmän väg

Inom det aktuella området sker ingen förändring av allmän väg.

6 Konsekvenser av vägförslaget

6.1 Trafiktekniska konsekvenser

6.1.1 Trafikmängder

Vägförslaget påverkar endast trafikmängderna för motorfordon marginellt, se avsnitt 4.2. Däremot väntas gång- och cykelvägen leda till en ökning av antalet gående och cyklande utmed Hällstorpsvägen. Trafikökningen blir sannolikt störst för barn, äldre och funktionshindrade, som tidigare inte har känt sig trygga att färdas på körbanan. Trafikökningen för gående och cyklande kan även bli större på kvällar och nätter, eftersom det tidigare kan ha upplevts otryggt att färdas utmed vägen i mörker.

6.1.2 Framkomlighet

Framkomligheten för motorfordonstrafiken påverkas inte, då körbanebreddens endast påverkas marginellt. Körbanebreddens minskas från cirka 8,2-9,0 m till 7,0 m på sträckan 0-0/250.

Framkomligheten för gång- och cykeltrafikanter förbättras genom att de får en egen bana. Störst förbättring får gående med rullstol, rollator, barnvagn etc.

6.1.3 Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten för motorfordonstrafik påverkas något positivt genom att ljuset från den nya belysningen för gång- och cykelvägen även ger strörljus på körbanan. Utökning av sidoräcken utmed sträckan minskar även risken för avåkningar vid branta slänter.

Trafiksäkerheten och även tryggheten förbättras för oskyddade trafikanter genom att de får en egen bana. Störst förbättring får barn, äldre och funktionshindrade som tidigare i många fall undvikit att gå längs vägen, särskilt i mörker.

6.1.4 Trafikekonomi och komfort

Trafikanternas fordonskostnader påverkas inte av vägförslaget. Driftkostnaden för väghållaren ökar genom att gång- och cykelbanan ska snöröjas, sopas och underhållsbeläggas.

Komforten för oskyddade trafikanter ökar enormt genom att de i stor utsträckning slipper stänk, vinddrag och viss mån buller från motorfordonstrafiken, där gång- och cykelvägen utförs med en skiljeremsa på cirka 3,5 m.

6.1.5 Trafikantupplevelser och trafikservice

Vägområdet breddas, vilket medför att vägen upplevs ta större plats i landskapet.

Hällstorpsvägen erbjuder redan idag på många vackra utblickar mot det böljande landskapet. Genom anläggande av en gång- och cykelväg blir dessa mer åtkomliga för oskyddade trafikanter.

Röjning av sidoområdet för nya slänter kan till en början ge landskapet ett sargat intryck som dock mildras och försvinner i takt med att vegetationen återetableras.

6.2 Miljökonsekvenser

6.2.1 Hälsa och säkerhet

Genom anläggande av en gång- och cykelväg förbättras möjligheten att gå eller cykla, vilket kan medföra minskad motorfordonstrafik och bättre utemiljö för de boende och de som färdas utmed vägen. Boende vid Hällstorps gård kommer att behöva korsa Hällstorpsvägen för att ansluta till gång- och cykelvägen.

6.2.2 Natur- och kulturmiljö

Strandskydden berörs vid gölen vid sektion 0/200 samt dammen vid sektion 1/850 men eftersom gång- och cykelvägen förläggs i direkt anslutning till befintlig väg bedöms inte strandskyddets syfte påverkas negativt.

Vad gäller Lillån vid sektion 2/600 kommer gång- och cykelvägen att anläggas inom befintligt vägområde. Befintlig vegetation avverkas och påverkas därigenom negativt.

Utbyggnaden av gång- och cykelvägen kommer sannolikt inte att påverka kända fornminnen, som finns vid sektion 1/300.

6.2.3 Hushållning med naturresurser

Gång- och cykelvägens intrång är så litet att markförlusten bedöms som oväsentlig. I området finns i övrigt inga kända naturresurser som påverkas av gång- och cykelvägen.

6.3 Konsekvenser för pågående markanvändning

Ingen påverkan.

6.4 Påverkan under byggnadstid

Framkomligheten för passerande trafik kommer att försämrats under byggtiden, då vägen kommer att vara avstängd under längre perioder. Detta gäller t.ex. när rörbron för den nya koporten ska lanseras. Arbetet innebär även ökade bullernivåer från entreprenadmaskiner för de boende under en begränsad tid. Viss byggtrafik i form av materialtransporter med mera kommer att uppstå.

7 Markåtkomst

7.1 Fastställelseprövning

Ambitionen är att upprätta denna arbetsplan med stöd av frivillig vägrätt. Detta är möjligt eftersom Länsstyrelsen angivit att föreslagen verksamhet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan samt att verksamheten kan klassas som ombyggnad av väg. Med stöd av frivillig vägrätt kan utställning och fastställelseprövning undvaras.

Om inte frivillig vägrätt kan inhämtas från samtliga berörda eller om det finns andra sakägare som har invändningar mot planen kommer den att ställas ut och därefter genomgå fastställelseprövning.

Under utställningstiden kan berörda sakägare inkomma med anmärkningar mot planen. De anmärkningar som inkommer sammanställs och kommenteras i ett utlåtande som upprättas då utställningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att väghållningsmyndigheten reviderar arbetsplanen. De sakägare som berörs av revideringen kommer då att kontaktas och få ta del av ändringen. Är revideringen omfattande kan ny utställning behöva göras.

Arbetsplanen och utlåtandet översänds till Länsstyrelsen som yttrar sig över arbetsplanen. Därefter begärs fastställelse av arbetsplanen hos Trafikverket.

De som har lämnat synpunkter på arbetsplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter utställningstiden, bland annat utlåtandet. Efter denna så kallade "kommunikation" kan beslut tas att fastställa arbetsplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen.

Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen. Om ingen överklagar vinner arbetsplanen laga kraft.

Vid en eventuell regeringsprövning avgörs om överklagandet skall tas upp till prövning, om det skall avslås eller om arbetsplanen skall återsändas för omarbetning.

Hur arbetsplaner ska ställas ut och fastställas regleras i 17-18 §§ Väglagen och 30-36 §§ Vägkungörelsen.

7.1.1 Fastställelsebeslutets omfattning

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas i arbetsplanens beskrivning och på planritningar samt de villkor som tas upp i beslutet.

För arbetsplaner som inte fastställelseprövas gäller motsvarande med den skillnaden att det inte finns något beslut. Istället får dessa arbetsplaner rättsverkan genom de avtal om vägrätt som upprättas med berörda fastighetsägare och rättsinnehavare.

7.1.2 Rättsverkningar av fastställelsebeslutet

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.

7.2 Vägområde för allmän väg

Vägområdet för allmän väg i arbetsplanen omfattar förutom själva vägen utrymme för de väganordningar som redovisas i kapitel 4. Dessutom ingår i vägområdet en kantremsa om 0,5 m på jordbruksmark. Kantremsan behövs för att kunna anlägga och sköta slänter. På planritningen framgår befintligt och nytt vägområde. Det är det tillkommande vägområdet som är angivet i sakägarförteckningens arealberäkning, det vill säga det som ligger utanför det befintliga vägområdet för allmän väg.

Tillkommande vägområde för allmän väg enligt denna arbetsplan omfattar cirka 14800 m².

7.2.1 Vägområde för allmän väg med vägrätt

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme för väg med stöd av en upprättad, och när det behövs fastställd, arbetsplan. Vägrätten 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 vägrätten består. Vidare får myndigheten tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in.

Byggande av vägen kan starta när väghållaren har fått vägrätt, även om man inte har träffat någon ekonomisk uppgörelse för intrång 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. Eventuella tvister om ersättningen avgörs i domstol.

Det nya vägområdet med vägrätt för allmän väg enligt denna arbetsplan omfattar ca 59400 m².

7.2.2 Vägområde inom detaljplan

Inom områden med detaljplan där kommunen är huvudman för allmänna platser uppkommer ingen vägrätt. Kommunen tillhandahåller den mark eller utrymme som behövs för vägen.

7.2.3 Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt

Förekommer inte

7.2.4 Område med inskränkt drift

Förekommer inte

7.3 Område med tillfällig nyttjanderätt

I arbetsplanen föreslås att ca 1800 m² mark tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Dessa områden har markerat med raster enligt förklaring på planritningen. Områdena kommer att användas för att återställa en tomt till naturmark, lansera rörbro samt uppföra stödmurar. Nyttjanderätten ska gälla under byggnadstiden. Marken kommer att återställas innan den återlämnas.

7.4 Vägområde för enskild väg

Förekommer inte

8 Kostnader

Kalkylerad anläggningskostnad för objektet i 2012 års prisnivå är cirka 16,0 miljoner kronor. Detta pris inkluderar förutom direkta byggkostnader även kostnader för projektering, marklösen, arkeologi, administrations- och produktionsstöd. Se även separat kostnadssammanställning.

Anläggningskostnaden ovan omfattar hela projektet från sektion 0-3/020, d.v.s. även de delar som ligger inom detaljplanelagt område och därför inte omfattas av arbetsplanen.

9 Fortsatt arbete (genomförande)

Tidplan för fortsatt arbete efter upprättande av arbetsplan:

Upprättande av bygghandling planeras under 2012.

Byggstart planeras till år 2013 och byggtiden beräknas till mindre än ett år.

9.1 Bygghandling

Bygghandling upprättas efter upprättad arbetsplan. De synpunkter på arbetsplanen som väghållningsmyndigheten har besvarat med att de behandlas i bygghandlingen inarbetas.

9.2 Dispenser och tillstånd

Anmälan för samråd och eventuell tillståndsansökan enligt Kulturminneslagen för att få Länsstyrelsens bedömning av behovet av arkeologiska åtgärder. Detsamma gäller riksintresset för Lillån.

Frågan om dispens för strandskyddet avgörs separat eller i samband med fastställelse av arbetsplanen.

9.3 Produktion

9.3.1 Trafikföring under byggnadstiden

Framkomligheten för passerande trafik kommer att försämrats under byggtiden, då vägen kommer att vara avstängd under längre perioder. Detta gäller t.ex. när rörbron för den nya koporten ska lanseras, men även vid andra typer av arbeten. Trafiken kommer under dessa perioder att ledas om på angränsande vägnät, sannolikt Norrahammarleden, Norrahammarvägen och Hammarvägen. Dessa gator ingår i kommunens huvudvägnät och bedöms tåla den ökade trafikmängden. För trafikanterna innebär omdirigeringen en omväg på högst 3,4 km, vilket motsvarar cirka 5 minuter.

9.4 Kontroll och uppföljning

Ett miljöuppföljningsprogram bör ta upp följande frågor:

- Hantering av väg- och dikesslänter, återetablering av flora
- Skydd av fornlämningar under byggtiden
- Samråd, dispenser och tillstånd
- Entreprenörens miljöarbete och rutinkontroller, buller, masshantering, massupplag med mera.
- Kontroll av kvalitet på ytvatten förbi deponin

10 Sakägare

Avgränsning av sakägarkretsen har gjorts utifrån det syfte och den påverkan som arbetsplanen medför på omgivningen. De som berörs av markintrång har medtagits. Det finns inga som påverkas av förändrat väghållningsansvar, ändrade utfartsförhållanden, bullerstörningar e.dyl. För påverkan i natur-, kultur- och vattenmiljöer har medtagits de organisationer, lokala organ, sammanslutningar och andra som har ett väsentligt intresse i saken.

Den separata sakägarförteckningen är indelad i tre delar:

Del 1. Direkt berörda fastigheter, samfälligheter och gemensamhetsanläggningar som berörs av nya markanspråk. Innehavare av rättigheter som servitut, ledningsrätt och nyttjanderätt och andra rättigheter som berörs av nya markanspråk.

Del 2. Indirekt berörda fastigheter, samfälligheter och gemensamhetsanläggningar och rättighetsinnehavare som berörs på annat sätt än genom nya markanspråk. Det finns inga indirekt berörda av vägförslaget.

Del 3. Övriga intressenter (länsstyrelse, myndigheter, lokala organ och sammanslutningar) vilkas verksamhetsområde berörs av vägprojektet.

11 Samrådsredogörelse

Samråd i arbetsplaneskedet har genomförts under tiden 11 april – 4 maj 2012. Samråds- och sakägarsammanträde hölls den 12 april 2012 i biograf Ugglan, Råslätts centrum, se separat protokoll.

Nedan följer en redogörelse av inkomna synpunkter under samrådet:

Vattenfall Eldistribution AB, inkom 2011-05-04

Arbetsplaneområdet korsas av en 130 kV luftledning. Ledningsägaren Vattenfall har planer på att bygga om ledningen. Vattenfall kräver att hänsyn tas till ledningen vid vägbyggnationen samt att angivna säkerhetsavstånd uppfylls.

Väghållarens svar:

Hänsyn kommer att tas till luftledningen i den fortsatta projekteringen. Angivna säkerhetsavstånd är uppfyllda. Kontroll av säkerhetsavstånd kommer att ske i den fortsatta projekteringen.

Cykelfrämjandet, inkom 2011-05-04

Cykelfrämjandet ser mycket positivt på anläggandet av gång- och cykelvägen. Cykelfrämjandet anser att gång- och cykelvägen är väl genomtänkt och uppskattar den planerade belysningen. Cykelfrämjandet önskar att gång- och cykelvägen delas upp i två fält.

Väghållarens svar:

Möjligheten att dela upp gång- och cykelvägen kommer att hanteras i den fortsatta projekteringen.

Kennert Karlsson, Terrassgatan 14, inkom 2011-05-03

Kennert informerar om den vattentäkt som finns i en nedstigningsbrunn nära Ringvägen.

Väghållarens svar:

Vattentäkten kommer att hanteras i den fortsatta projekteringen.

Erland Hällstorp, Hällstorps gård 1 (Hällstorp 1:18 m.fl.), inkom 2011-05-04

Erland anser det möjligt att sänka nivå i koporten. Erland vill ha fortsatt kommunikation ang koportens grundläggning och dimensioner.

Väghållarens svar:

Synpunkterna har beaktats. Ytterligare kommunikation planeras i den fortsatta projekteringen.

12 Underlagsmaterial

Inga övriga utredningar har utförts som inte redovisas i arbetsplanen.

Jönköping den 2012-10-01

Lars Gustafsson (projektledare)
Jönköpings kommun