



Väg 56

delen Kungsör - Köping

Förstudie

Samrådshandling

Objektnummer: 11488

Februari 2006

Medverkande

Beställare: Vägverket Region Mälardalen
Box 1140
631 80 Eskilstuna
Tfn: 0771-119 119

Projektledare: Bengt Wåhlin

Konsult: WSP Samhällsbyggnad
Box 8094
700 08 Örebro
Tfn: 019-17 89 50

Uppdragsledare: Andreas Asp
Väg och trafik: Andreas Asp
Karolina Wettermark
Miljö: Conny Axelsson

Arbetsnummer: 10067279

Kartor: Allmänt kartmaterial från Lantmäteriverket, medgivande L1999/139
Foton: Karolina Wettermark, WSP



SAMMANFATTNING

1. BAKGRUND	3
1.1 Brister och problem	3
1.2 Aktualitet	3
1.3 Tidigare utredningar och beslut	3
1.4 Geografisk avgränsning	3
1.5 Övergripande mål	4
1.6 Projekt mål	4
1.7 Vägplaneringsprocessen	5
2. BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN	6
2.1 Områdets karaktär	6
2.2 Byggnadstekniska förutsättningar	6
2.3 Väg- och trafikförhållanden	7
2.4 Övrig infrastruktur	10
2.5 Miljö	10
2.6 Mark- och vattenanvändning	13
3. FUNKTIONSANALYS AV TRANSPORTSYSTEMET	15
3.1 Tillgänglighet	15
3.2 Transportkvalitet	15
3.3 Trafiksäkerhet	15
3.4 Miljö	15
3.5 Regional utveckling	15
3.6 Jämställdhet	16
4. TÄNKBARA ÅTGÄRDER, DESS EFFEKTER OCH KONSEKVENSER	17
4.1 Nollalternativet	17
4.2 Mötesfri landsväg	17
4.3 Anslutningar och korsningar	18
4.4 Sidoområdet	18
4.5 Kollektivtrafik	19
4.6 Oskyddade trafikanter	19
4.7 Vägförslag samt effekter och konsekvenser för miljö och markanvändning	20
4.8 Effekter och konsekvenser för de transportpolitiska delmålen	34
4.9 Ekonomi	36
5. FORTSATT ARBETE	37
5.1 Nästa steg i planeringsprocessen	37
5.2 Miljöbalksärenden	37
6. SAMRÅDSREDOGÖRELSE	37
7. KÄLLOR	38

Sammanfattning

Väg 56 har i Vägverkets långsiktiga planer pekats ut som en lämplig sträcka att bygga om till mötesfri landsväg med planerad byggstart år 2010. Syftet med ombyggnaden är att minska antalet olyckor på sträckan. Statistik från vägar som byggts om till mötesfrihet visar att andelen dödade och svårt skadade sjunker med upp till 50 %. Vägverket har därför initierat en förstudie som ska studera möjligheten till detta.

Hela sträckan, cirka 10 km, föreslås byggas om till mötesfri landsväg med omväxlande 1+1 eller 2+1 körfält. Korsningen med väg 56/572 mot Valskog är olycksdrabbad och förslag på åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten redovisas.

Möjligheten för oskyddade trafikanter att färdas mellan Kungsör och Köping vid sidan av väg 56 har studerats översiktligt. På sträckan mellan Kungsör och Kungs-Barkarö finns det möjlighet att nyttja ett antal mindre enskilda vägar utom på en kortare sträcka där man eventuellt kan anlägga en enklare väg för att nå hela vägen.

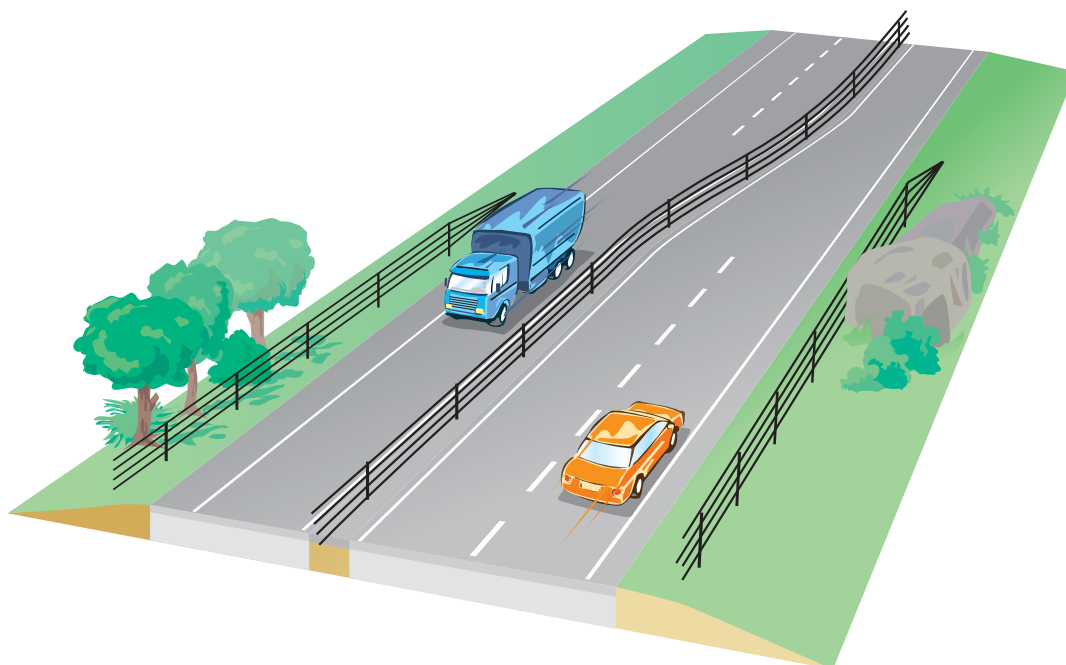
Mellan Kungs-Barkarö och Köping är möjligheterna sämre men vissa sträckor ger möjlighet att måla upp bredare vägren som då kan nyttjas.

Negativa konsekvenser för miljöintressen bedöms som ringa, i första hand beroende på att merparten av föreslagna åtgärder görs inom befintligt vägområde.

Några hus ligger relativt nära vägen och utsätts för trafikbuller. Den rekommenderade ljudnivån längs en väg bör inte överstiga 65 dBA utomhus vid husfasad. Ljudnivån och eventuella åtgärder studeras närmare i nästa planeringsskede.

Kostnaderna för föreslagna åtgärder bedöms översiktligt till cirka 30 Mkr (2005-års prisnivå).

Med denna förstudie som grund – tillsammans med en samrådsredogörelse – kommer länsstyrelsen senare att fatta beslut om de föreslagna åtgärderna kan anses medföra betydande miljöpåverkan. Nästa steg i processen föreslås bli att upprätta arbetsplan / bygghandling.



1. Bakgrund

1.1 Brister och problem

På landets samtliga 13 metersvägar, det vill säga tvåfältiga vägar med en ungefärlig bredd av 13 meter, dödas varje år nästan 100 trafikanter och cirka 400 skadas svårt. Mötes- och omkörningsolyckor svarar för närmare 60 % av alla dödade på dessa vägar. I det trafiksäkerhetsarbete som inleddes i samband med lanserandet av nollvisionen föddes idéerna om riktningssparation av trafikströmmarna och ”mjukgörande” av vägens sidoområden. Åtgärderna framstod som relativt enkla och snabba att realisera på befintligt vägnät, samt bedömdes som kostnadseffektiva.

Väg 56 mellan Kungsör och Köping är en av flera 13-metersvägar inom Vägverket Region Mälardalen. Utmed vägen finns ett flertal anslutande vägar.

1.2 Aktualitet

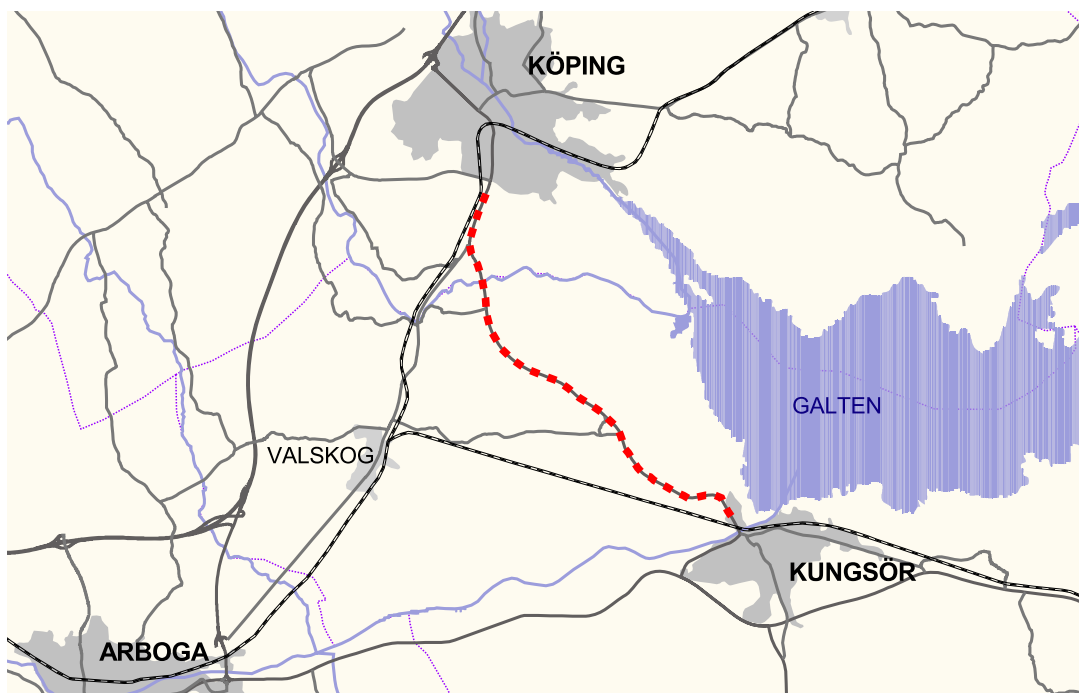
Riksväg 56 mellan Kungsör och Köping finns upptagen i gällande Länstransportplan 2004-2015 för Västmanlands län, med planerat genomförande år 2010.

1.3 Tidigare utredningar och beslut

2004 genomfördes en förenklad bygghandling för sidoområdesåtgärder utmed aktuell sträcka av väg 56. Åtgärderna handlade om uppsättande av sidoräcken samt borttagande av fasta hinder inom säkerhetszonen.

1.4 Geografisk avgränsning

Denna förstudie omfattar landsbygdsdelarna av väg 56, från 90-skylden vid Kungsör och knappt 100 meter söder om korsningen med väg 580, en sträcka på drygt 10 km. I förstudien föreslås ombyggnad av befintlig väg 56, inom befintligt vägområde, till mötesfri landsväg.



Förstudiens geografiska omfattning.

1.5 Övergripande mål

Efter 1993 års riksdagsbeslut, då stamvägnätet lades fast av riksdagen, har ett omfattande transportpolitiskt utredningsarbete bedrivits, vilket utmynnat i flera transportpolitiska propositioner. I den senaste, ”Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem” 2001/02:20 anges följande transportpolitiska mål:

Det övergripande transportpolitiska målet ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Delmålen är:

- Ett tillgängligt transportsystem
- En hög transportkvalitet för näringslivet och medborgarna
- En säker trafik
- En god miljö
- En positiv regional utveckling
- Ett jämställt transportsystem

I riksdagens beslut ingår den så kallade nollvisionen som det långsiktiga målet för trafiksäkerheten.

Nollvisionen innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta.

Intentionerna i nollvisionen fokuserar på skadeföljden i samband med trafikolyckor. Olycksstatistiken visar att mötes- och singelolyckorna står för den största andelen trafikolyckor som resulterar i dödade och svårt skadade personer. Målinriktningen för det trafiksäkerhetsarbete som Vägverket nu genomför är därför att genom mötesseparering eliminera risken för mötesolyckor och genom sidoområdesåtgärder minska skadeföljden vid avkörningsolyckor. Erfarenheter från tidigare projekt, där liknande åtgärder vidtagits, visar att andelen svåra trafikolyckor har sjunkit drastiskt.

1.6 Projekt mål

Väg 56 mellan Kungsör och Köping är ett av de utpekade vägavsnitten i Västmanlands län där snabba, kostnadseffektiva och trafiksäkerhetshöjande åtgärder kan genomföras. De åtgärder som är aktuella att utföra är separering av körriktningarna, sidoområdesåtgärder, ombyggnad av korsningen väg 56/572 (mot Arboga/Valskog).

Målet för projektet är att genomföra kostnadseffektiva åtgärder för att höja trafiksäkerheten på befintlig väg 56 mellan Kungsör och Köping.

1.7 Vägplaneringsprocessen

I samband med att den nu gällande transportpolitiken formades uttalades krav på att i ökad utsträckning välja lösningar som utnyttjar befintlig väg på ett mer effektivt sätt. I det sammanhanget rekommenderas att innan ny- och ombyggnad av väginfrastruktur föreslås ska alternativa lösningar analyseras och övervägas. För detta synsätt har den så kallade fyrstegsprincipen utvecklats, en arbetsgång som kan användas för att pröva olika lösningsförslag:

Steg 1.

Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt

Steg 2.

Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät

Steg 3.

Vägförbättringsåtgärder

Steg 4.

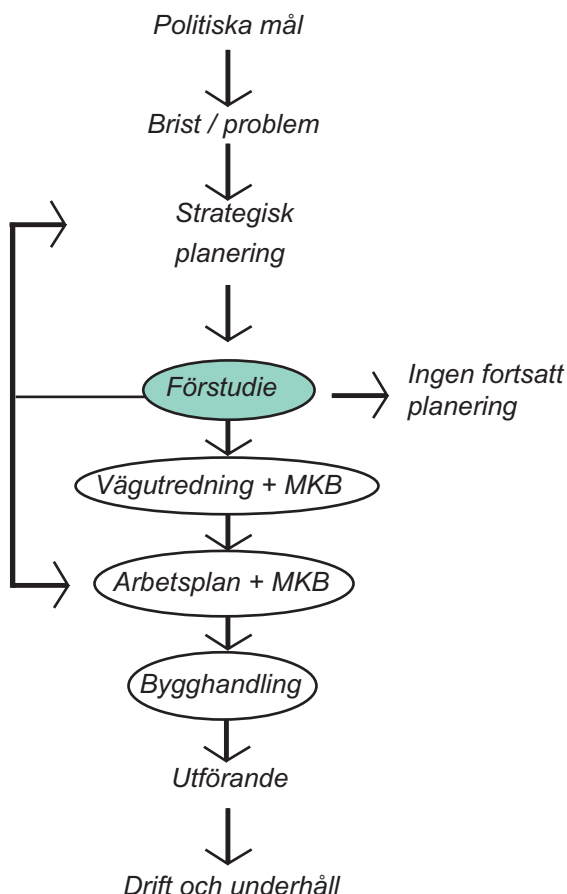
Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Åtgärder för att öka trafiksäkerheten på väg 56 utmed aktuell sträcka motsvarar åtgärder enligt steg 3 och 4 i fyrstegsprincipen. I tidigare planeringsskeden har åtgärdsförslag motsvarande steg 1 och 2 ej prövats, och effekter av sådana åtgärder är svåra att bedömma. Åtgärderna motsvarande steg 1 och 2 skulle kunna vara att på sikt föra över mer transporter från väg till järnväg (steg 1), samt öka andelen kollektivtrafikresande (steg 2). För att uppnå projektmålet ökad trafiksäkerhet bedöms åtgärder motsvarande steg 1 och 2 ej tillräckliga.

För vägbyggnadsåtgärder som innebär någon förändring av vägen eller dess omgivning tillämpas en etablerad, delvis lagstadgad, process med förstudie, vägutredning, arbetsplan och bygghandling. Förstudien är första skedet i planerings- och projekte-

ringsprocessen och är dessutom en del i en samrådsprocess. Syftet med förstudien är att inventera och redovisa förutsättningarna, bristerna och motiven för att höja trafiksäkerheten på väg 56 mellan Kungsör och Köping. Förstudien ska också redovisa och föreslå lämpliga former för det fortsatta arbetet.

Med förstudien som grund beslutar länsstyrelsen om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan och Vägverket tar ställning till vilka åtgärder som ska utredas/ utföras samt hur det fortsatta arbetet ska bedrivas. Om betydande miljöpåverkan föreligger krävs fortsättningsvis ett förfarande med utökat samråd beträffande miljökonsekvensbeskrivningen (MKB).



2. Befintliga förhållanden

2.1 Områdets karaktär

Vägen ligger i ett slättlandskap med åkerholmar. Bebyggelsen, speciellt den äldre, är oftast lokaliserad till små förhöjningar i landskapet. Åkerholmarna är i många fall mycket framträdande i landskapet och här växer ek och andra ädellövträd. Under senare tid har många åkerholmar hävdats så att det äldre jordbrukslandskapets hagmarker delvis återskapats, varför många nu blivit tilltalande inslag i landskapsbilden och värdefulla utflyktsmål.

Landskapets öppenhet gör att kraftledningar och kalklinbana blir tydliga stråk i landskapet. Även väg 56 är genom sin bredd ett tydligt inslag i landskapsbilden.



Vägen går mestadels genom ett slättlandskap med åkerholmar.



Kalklinbanan passerar över väg 56.

2.2 Byggnadstekniska förutsättningar

Utredningsområdets geotekniska och hydrologiska egenskaper har kartlagts via kartstudier och okulärbesiktning. Geologiska och topografiska kartblad har nyttjats. Okulärbesiktningen har i huvudsak koncentrerats till intressanta och kritiska terrängpartier. I samband med tidigare förstudie för väg E20 delen Gräsnäs - Kungsör genomfördes geotekniska undersökningar. Resultat av dessa undersökningar har kompletterat de övriga uppgiftskällorna.

Utredningsområdet utgör i huvudsak vägområdet för nuvarande väg 56. I anslutning till Kungsörs tätort ligger vägen på kanten av den befintliga grusåsen och grunden består huvudsakligen av sand och grus. Från grusåsen och fram till Hedströmmen sträcker sig vägen fram över omväxlande ler- och moränmark. Leran är fast- torrskorpefast till några meters djup och därunder lös. Den lösa leran har begränsad mäktighet.

Mellan Hedströmmen och Köpings tätort korsar vägen en lerslätt. Här har det fasta ytskiktet endast någon meters mäktighet medan underliggande lös lera når ned till 10 – 20 m djup. Leran är mycket sättningsbenägen.

Vägens bärlighet har studerats under 2005. Bärlighetsutredningen visar att vägen i huvudsak har bra bärlighet. I den östra vägrenen är de bundna bärlagen något tunnare men någon strukturell försämring av vägens bärlighet har ej kunnat påvisas.

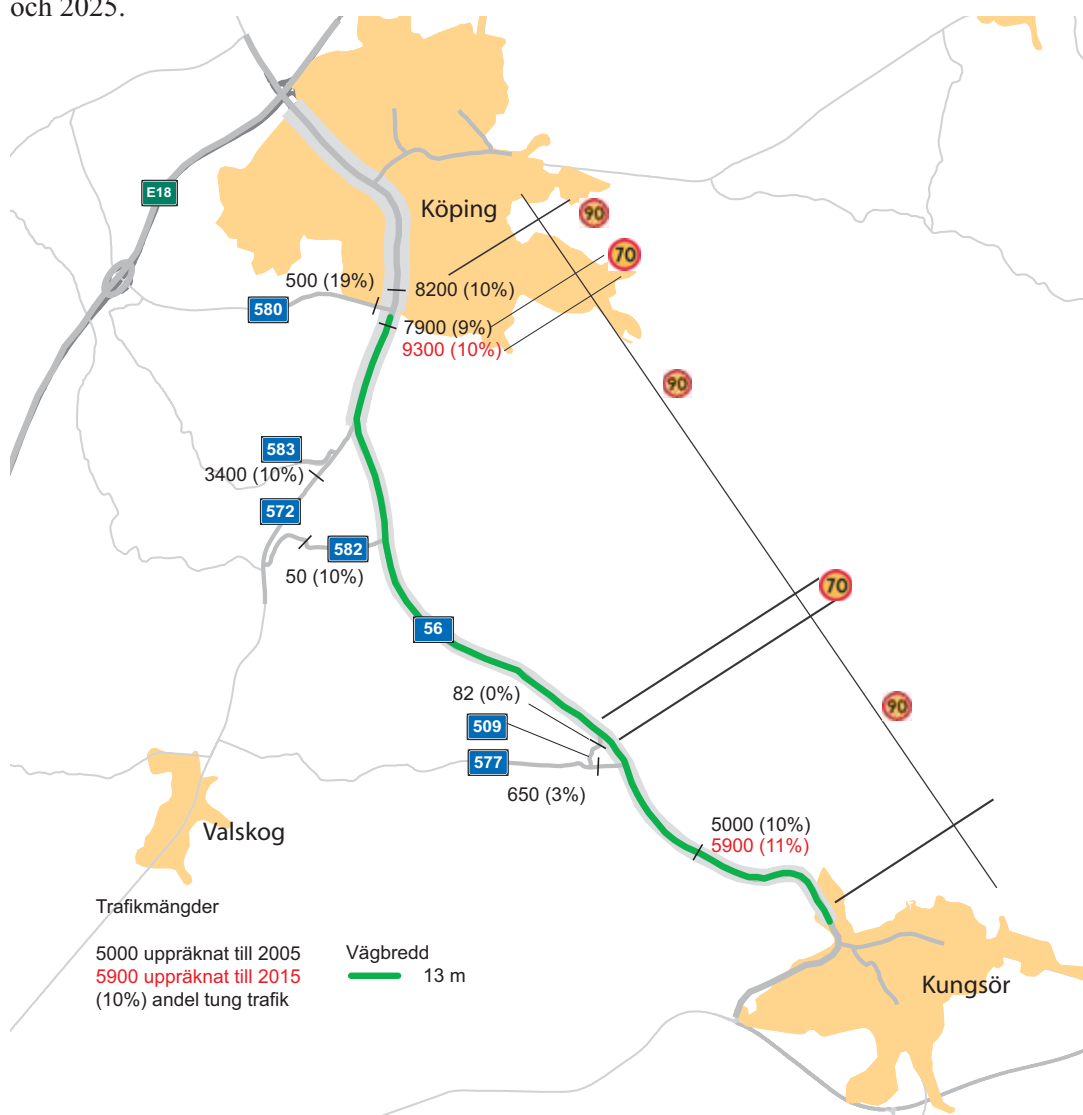
2.3 Väg- och trafikförhållanden

Biltrafiken

Väg 56 är på aktuell sträcka 13 meter bred. Viltstängsel saknas längs sträckan. Tillåten hastighet är 90 km/timme på hela sträckan förutom förbi anslutningen vid väg 509 och 577, vid Kungs-Barkarö samt förbi korsningen med väg 572, där hastigheten är begränsad till 70 km/timme. Den verkliga medelhastigheten varierar mellan 90 km/timme på norra delen av sträckan och 96 km/timme på södra delen. Vägens linjeföring har god standard vad avser kurvradier och lutningar. Det finns flera plankorsningar utmed sträckan. Ett fåtal fastigheter har utfart direkt mot väg 56 och det förekommer ett antal åker- och skogsanslutningar längs sträckan.

Trafikmängderna på sträckan mellan Kungsör och korsningen med väg 572 uppgår till cirka 5000 fordon per årsmedeldygn. Andelen tung trafik utgör cirka 10% av den totala trafiken. Mellan anslutningen med väg 572 och väg 580 uppgår trafiken till 7900 fordon per årsmedeldygn, varav andelen tung trafik utgör cirka 9%. Norr om anslutningen med väg 580 ökar trafiken till 8200 fordon per årsmedeldygn. Här utgör andelen tung trafik cirka 10% av den totala trafiken.

I samband med flerårsplaneringen 2004-2015 har Vägverket och Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) bedömt att personbilstrafiken kommer öka med cirka 1,6% per år fram till år 2015 medan lastbilstrafiken bedöms öka med cirka 2,3% per år. Den totala trafikökningen bedöms bli cirka 15 % mellan år 2005 och 2015 och cirka 26% mellan år 2005 och 2025.



Farligt gods

Räddningsverket har genomfört studier av transporter med farligt gods i Sverige. Väg 56 är på aktuell sträcka en primär transportväg för farligt gods.

Under fjärde kvartalet år 1998 transporterades mellan 10 000 och 20 000 ton farligt gods utmed aktuell del av väg 56. Detta kan jämföras med de 50 000-100 000 ton farligt gods som transporterades på E18 mellan Köping och Västerås under samma tidsperiod.

I Köping finns två rekommenderade parkeringsplatser för farligt gods.

Kollektivtrafik

Väg 56 mellan Kungsör och Köping trafikeras av länstrafikens linje 50 med cirka 15 dubbelturer per vardag. På sträckan finns cirka 30 hållplatser. Hållplatserna har låg standard, de flesta är bara markerade med en hållplatsskylt vid väggkanten.

Vid planering och byggande av vägar ska särskild hänsyn tas till barn, funktionshindrade och äldre personers behov; bland annat bör busshållplatser utformas så att de är tillgängliga för rörelsehindrade och synskadeade. I nuläget är ingen av busshållplatserna längs väg 56 anpassade för personer med särskilda behov.



Exempel på befintlig busshållplats med enbart hållplatsskylt vid väggkanten.

Gång- och cykelnätet och de oskyddade trafikanterna

Med oskyddade trafikanter avses de trafikantgrupper som är mest utsatta och oskyddade i trafiken, främst gång- och cykeltrafikanter.

Gående och cyklister som färdas utmed väg 56 blandas med biltrafiken längs hela den aktuella sträckan. På vissa mindre delsträckor tex vid den större bebyggelsegruppen Kungs-Barakarö samt vid Mörkrets backe kan oskyddade trafikanter nyttja parallellvägnätet, men inga separata gång- och cykelvägar finns längs sträckan.

Omfattningen av gång- och cykeltrafiken utmed sträckan är okänd, men bedöms som ringa.



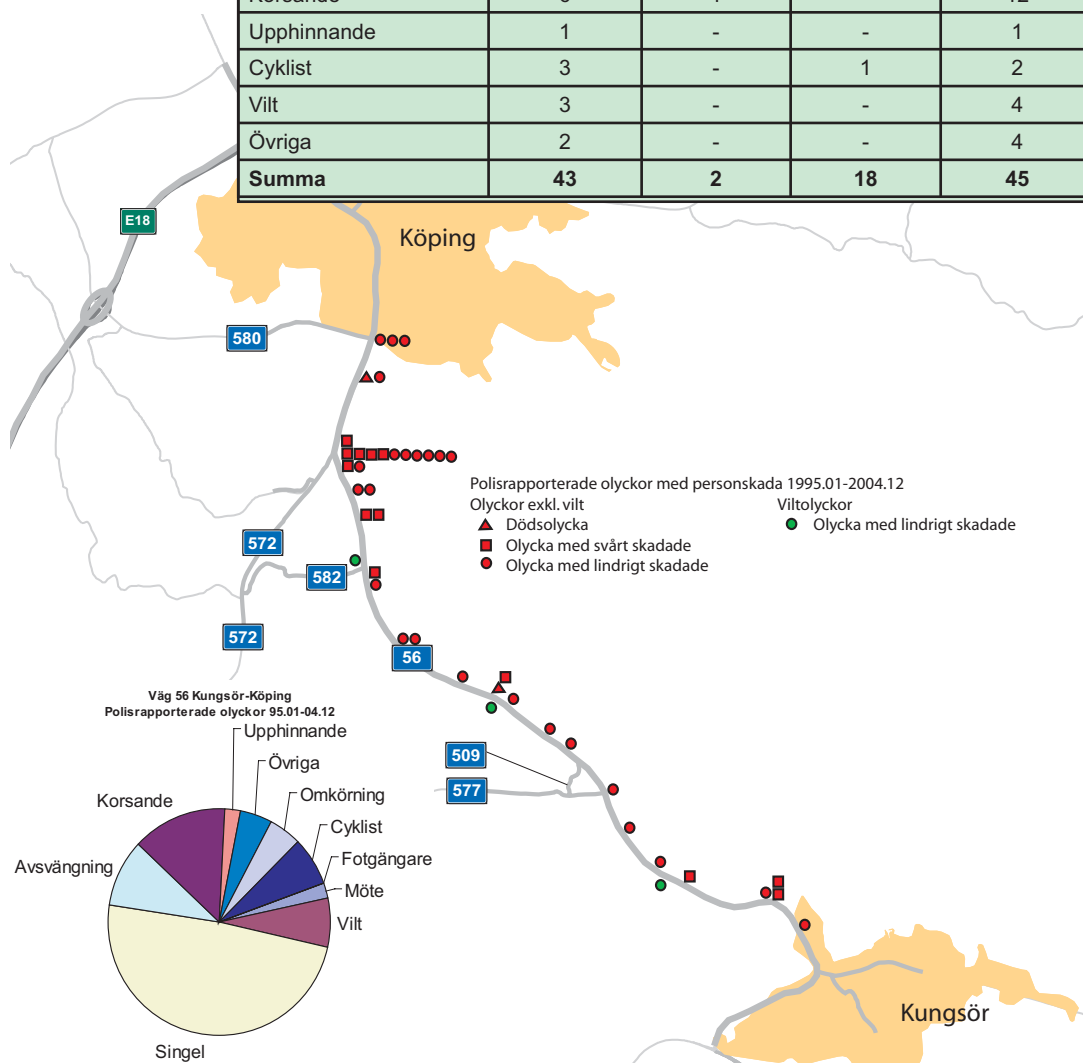
De oskyddade trafikanterna blandas med biltrafiken längs hela sträckan.

Trafiksäkerhet

På sträckan mellan Kungsör och Köping har det under perioden januari 1995 till december 2004, det vill säga under 10 år, inträffat 43 polisrapporterade olyckor med personskador. Sammanlagt har två personer dödats, 18 personer skadats svårt och 45 personer fått lindriga skador. Av dödsolyckorna var den ena mötesolycka och den andra olycka i korsning. Olyckorna med svårskadade (ss) och lindrigt skadade (ls) bestod främst av singelolyckor (13 ss respektive 15 ls). Utöver de olyckor som rapporteras till polisen inträffar normalt minst lika många mindre allvarliga olyckor, i huvudsak med egendomsskador.

Ett mått på trafiksäkerhetsnivån på en väg kan uttryckas med hjälp av en dss-kvot. Den redovisar antalet dödade och svårt skadade i förhållande till trafikmängd och väglängd. Normalvärdet på dss-kvoten för en vanlig 13-metersväg ligger på cirka 0,05. På aktuell sträcka uppgår dss-kvoten till 0,09 undantaget olyckorna i korsningen med väg 572, mot Valskog. En förklaring till den höga dss-kvoten kan vara den höga medelhastigheten som vid stickprovsmätningar legat upp mot 96-97 km/timme längs aktuell sträcka.

Olyckstyp	Antal olyckor	Skadeföljd		
		Dödade	Svårt skadade	Lindrigt skadade
Singel	21	-	13	15
Möte	1	1	2	-
Omkörning	2	-	2	3
Avsvängning	4	-	-	4
Korsande	6	1	-	12
Upphinnande	1	-	-	1
Cyklist	3	-	1	2
Vilt	3	-	-	4
Övriga	2	-	-	4
Summa	43	2	18	45



2.4 Övrig infrastruktur

Det går inget tåg direkt mellan Kungsör och Köping utan resande hänvisas till tåg via Arboga. Det går cirka fyra turer i vardera riktning per vardag.

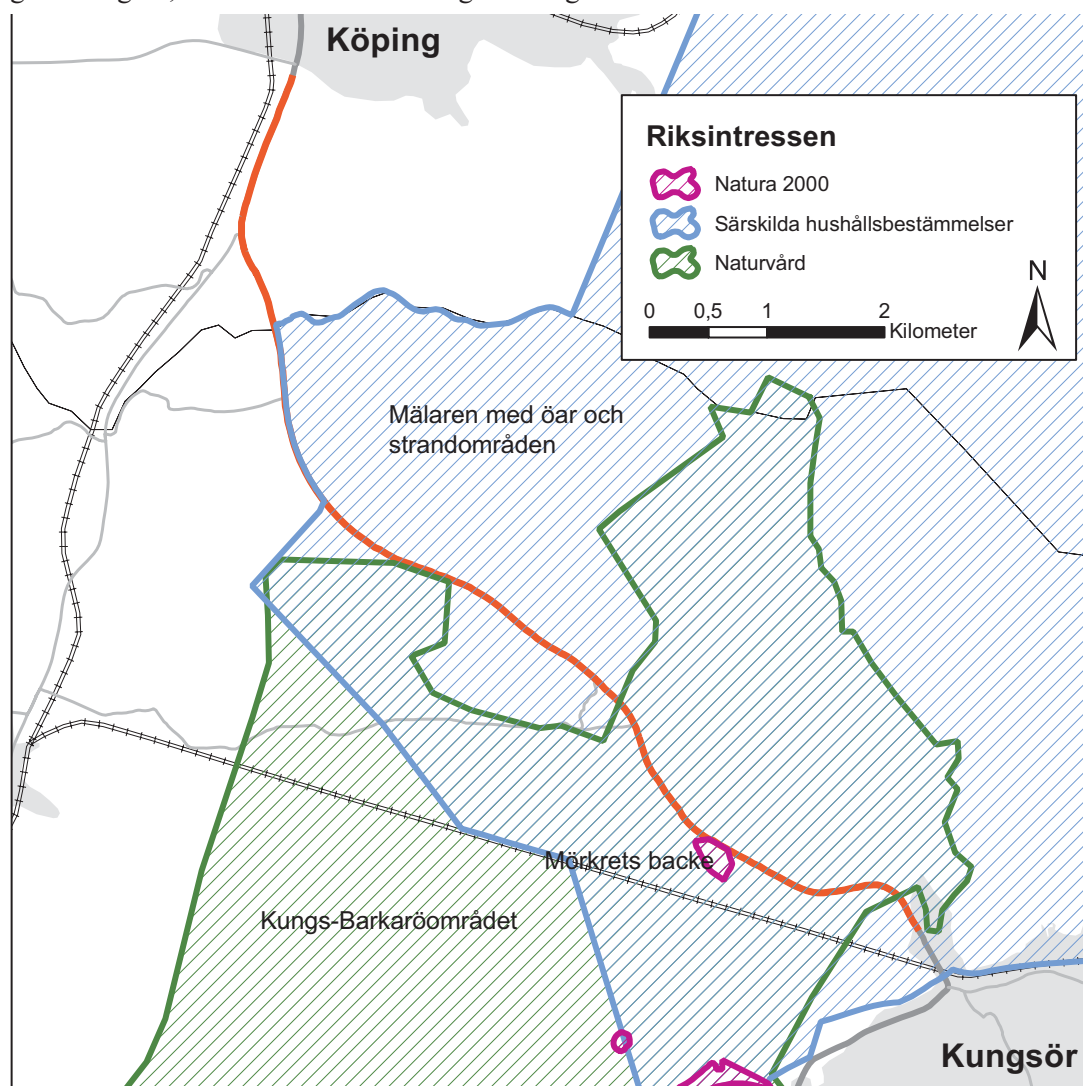
2.5 Miljö

Riksintressen

Frånsett de två kilometrarna närmast Köping ligger vägsträckan inom, eller gränsar till, "Mälaren med öar och strandområden" ingående i ett område med särskilda bestämmelser för hushållning med mark och vatten enligt MB 4:1-2. Området är, med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns, i sin helhet av riksintresse, och turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen ska särskilt beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön.

Kungs-Barkaröområdet (NRO19032), av riksintresse för naturvården enligt MB 3:6, utgör ett representativt odlingslandskap i slättbygd innehållande flera värdefulla naturbetesmarker och med art- och individrika växtsamhällen. Områdets värden kan påverkas negativt (enligt riksintressets registerblad) av bland annat vägdragningar.

Mörkrets backe (SE0250173), ett natura 2000-objekt, utgör ett av de mest värdefulla objekten i riksintresseområdet Kungs-Barkarö. Värdena är främst knutna till ädellövskogen, de gamla ädellövträden och den rika lundfloran. Naturreservatet ligger lättillgängligt mellan nya och gamla väg 56, med anvisad entré från gamla vägen.



Naturvård

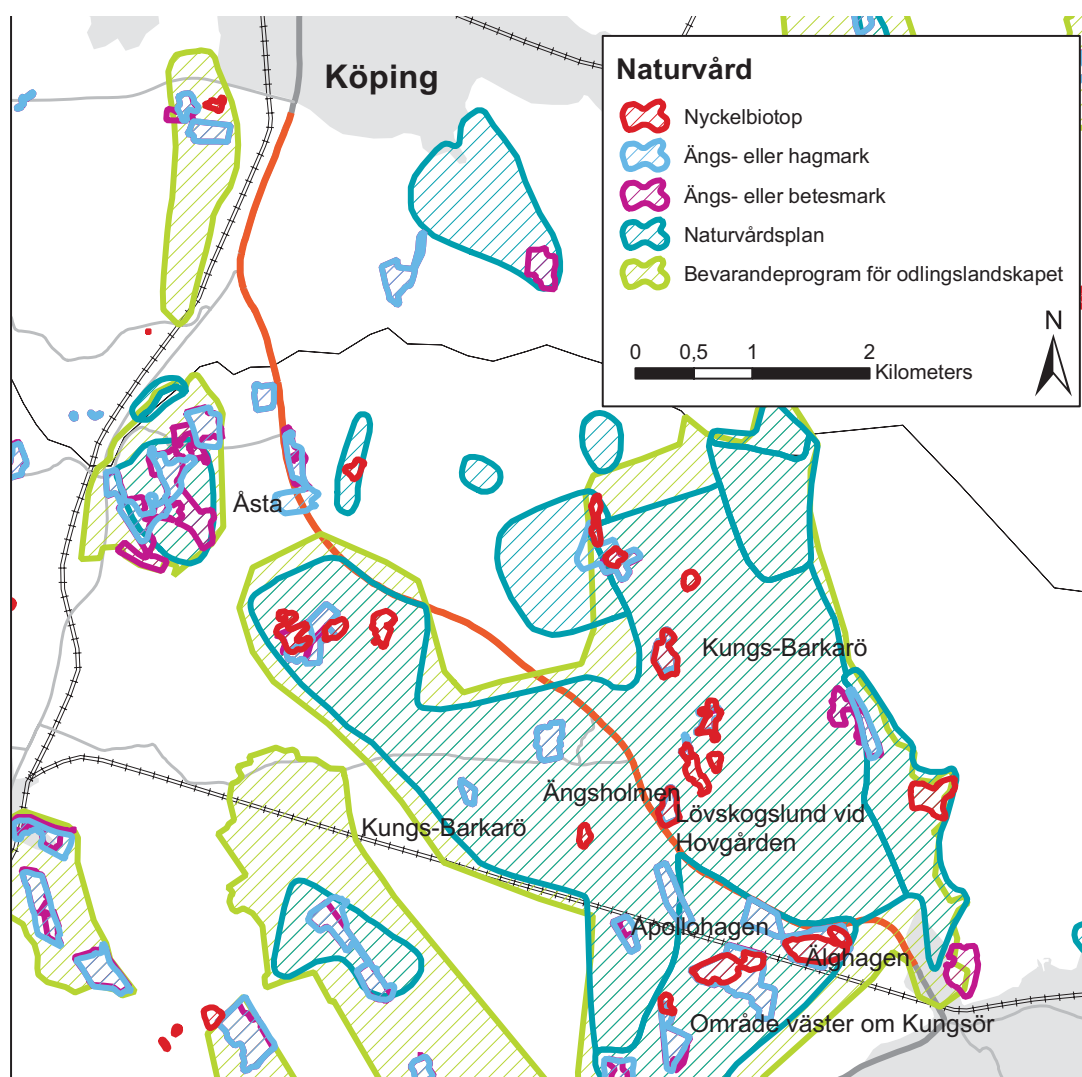
Enligt länsstyrelsens naturvårdsplan är *Kungs-Barkarö* (60-13) av högsta naturvärde (mot- svarande objekt av riksintresse). Vägen utgör också nordlig gräns för *Område väster om Kungsör* (60-11), ett utflyktsmål av högsta värde naturvärde med sina i slättlandskapet fram- trädande hagmarker och ädellövskogar.

Den större delen av sträckan ligger inom *Kungs-Barkarö* (60-11), av högsta värde enligt be- varandeprogram för odlingslandskapets natur- och kulturmiljövården. Tillsammans med kul- turmiljövården har området fått det sammanfattande värdeomdömet A vilket innebär "Högsta gemensamma bevarandevärde för natur- och kulturmiljövården".

Två nyckelbiotoper enligt Skogsvårdsstyrelsens "Skogens pärlor" finns i anslutning till vä- gen. Strax sydost om Mörkrest backe ligger *Älghagen*, en betad hagmark med stort inslag av högvuxna gamla ekar. Strax innan Kungs-Barkarö och vid vägens östra sida *emot Hovgården* ligger en lövskogslund med stort inslag av gamla ekar.

Apollohagen, mellan Mörkrets backe och Älghagen, är en hage som är upptagen i både "Ängs- och hagmarksinventeringen" och "Ängs- och betesmarksinventeringen". I höjd med hagen finns det parkeringsplatser på vardera sidan av väg 56. Även i Apollohagen är det de stora gamla ekarna som är den stora kvaliteten. Förutom Apollohagen är också *Älghagen*, *Ängsholmen* samt några *hagar vid Åsta* redovisade i ovanstående inventeringar.

Där vägen passerar Kungs Ladugård, se karta delsträcka 1, finns det på östra och norra sidan, cirka 5 meter från asfaltkanten, en *allé* med lönnar. För alléer gäller generellt biotopskydd och arbetsföretag som kan skada naturmiljön får inte utföras inom sådana biotoper.



Kulturmiljövärd

Den större delen av sträckan ligger inom *Kungs-Barkarö* (60-11), av högsta värde enligt bevarandeprogram för odlingslandskapets natur- och kulturmiljövärden. Tillsammans med naturvärden har området fått det sammanfattande värdeomdömet A vilket innebär "Högsta gemensamma bevarandevärde för natur- och kulturmiljövärden".

Vägen korsas av den 42 kilometer långa *kalklinbanan* mellan kalkbrottet i Forsby och Köpings hamn. Driften av linbanan pågick till år 1997 och i samband med driftens upphörande har frågan väckts om byggnadsminnesförklaring.

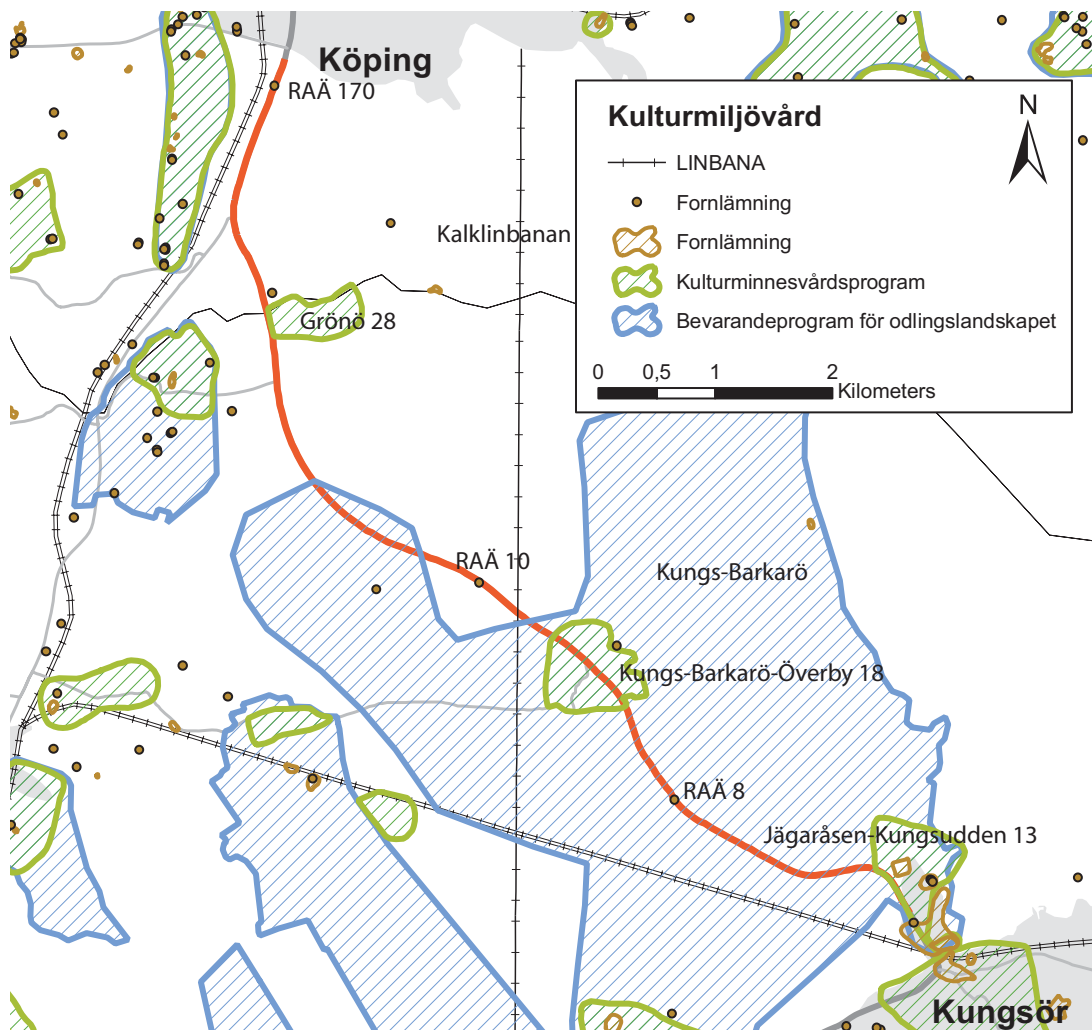
Enligt Kungsörs kulturminnesvårdsprogram tangerar vägen två områden samt korsar ett tredje. *Jägaråsen-Kungsudden* (13) är en markerad ås i slättlandskapet som har väg 56 som västlig gräns. På åsens krön förekommer inom ett mindre område en fångstgrop, en slottsruin och en labyrint samt i åsens närhet husgrund och färdväg. Väg 56 skär genom *Kungs-Barkarö-Överby* (18) och skiljer därigenom kyrkbyn från Överby. Bebyggelsen i Överby är lokaliserad till en mindre förhöjning i slättlandskapet. *Grönö* (28) är ett gods som har väg 56 som västlig gräns. En allé leder fram till gården som ligger i ett öppet jordbrukslandskap.

Strax söder om Kungs Barkarö skola finns det en *milstolpe* (RAÄ 8 Kungs Barkarö socken) väster om vägen. Stenen är väl synlig och står cirka 1,5 meter från asfaltkanten.

Strax nordväst om Kalklinbanan finns det en *milstolpe* (RAÄ 10, Kungs Barkarö socken) på vägens västra sida. Även denna sten är väl synlig och står cirka 1,5 meter från asfaltkanten.

Strax före Köping korsar vägen den ursprungliga platsen för en milsten som nu står vid Gammelgården i Köping (RAÄ 170:2, köpings socken).

Övriga fornlämningar ligger så långt från vägen att de ej påverkas.



Friluftsliv

Älghagen, Apollohagen och Mörkrets backe är alla välbesökta utflyktsmål som dessutom är lättillgängliga från i första hand väg 56 men även från den nuvarande vägen. Kvaliteterna utgörs i första hand av de gamla stora ekarna, de betade markerna och den tilltalande lundfloran.

Mälardalsleden, en cirka 44 mil lång cykelväg, korsar väg 56 i höjd med Kungs-Barkarö. Cykelvägen går på den gamla vägen öster om kyrkan (väg 509), vidare ett hundratal meter söderut på väg 56 för att fortsätta österut på Gamla Köpingsvägen.

Naturresurser

Vägen ligger i ett jordbrukslandskap och gränsar också i de allra flesta fall till jordbruksmark. Jordbruket är viktigt både som näring och för att bevara det öppna kulturlandskapet. Jordbruksmarken är av klass A enligt en skala A-C där A är högsta klass.

2.6 Mark-och vattenanvändning

Befolkning och bebyggelse

Ett trettiotal hus finns i direkt anslutning till, eller mycket nära, vägen. Merparten av dessa hus ligger i Kungs-Barkarö, resten är ensamgårdar eller mindre husgrupper.

I nästa planeringsskede genomförs en mer detaljerad bullerberäkning som skall ligga till grund för beslut om särskilda bullerskyddsåtgärder måste göras. Denna kontroll bör göras för cirka 20 fastigheter som ligger inom ett avstånd från vägen där rekommenderat ljudnivå på 65 dBA kan komma att överstigas.



Bebyggelse i anslutning till väg 56 vid Kungs-Barkarö.

Näringsliv och sysselsättning

Jordbruk är den näring som finns längs sträckan. I anslutning till Kungs-Barkarös gamla skola (fungerar ej längre som skola) ligger Assistancekåren.

Kommunala planer

Köpings kommun har startat förberedelse av en ny detaljplan för utökning av Byslättns industriområde öster om väg 56 söder om korsningen med väg 580. Enligt översiktsplan för Köpings kommun finns en järnväg planerad som korsar väg 56 strax söder om korsningen med väg 572.

I Kungsörs kommun pågår en utredning angående eventuell exploatering längs Jägaråsen samt eventuellt industriområde väster om Rudtorp med tillfart från väg 56.

Enligt översiktsplan för Köpings kommun finns en järnväg planerad som korsar väg 56 strax söder om korsningen med väg 572.

Enligt den fördjupade översiktsplanen för "Områden längs arbogaån och Mälarstranden" gränsar väg 56 mot grönområde samt mark för bostäder.

Andra planer

Intill väg 56 vid Kungs-Barkarö ligger en vattentäkt, utredning angående skyddsområde för denna pågår. Behov av parkeringsplats för servicefordon vid vattenförsörjningsanläggningen studeras i nästa skede.

3. Funktionsanalys av transportsystemet

3.1 Tillgänglighet

Det grundläggande syftet med transportsystemet är att det ska tillgodose de behov av transporter ett väl utvecklat samhälle har. God tillgänglighet innebär att det är möjligt att nå önskade destinationer utan alltför stora uppoffringar.

Tillgängligheten till transportsystemet för fordonstrafiken inom utredningsområdet bedöms som god.

För de oskyddade trafikanterna saknas separata gång- och cykelvägar, men mot bakgrund av den ringa omfattningen bedöms detta ej vara ett stort problem.

3.2 Transportkvalitet

Detta delmål har en inriktning mot näringslivets godstransporter men även medborgarnas transportkvalitet. Med hög transportkvalitet avses att transporter kan ske med hög regularitet, säkerhet och tillförlitlighet. Detta kräver ett transportsystem med tillräcklig kapacitet samt drift- och underhållsstandard.

Inga bärighetsproblem finns idag och väg 56 utgör på sträckan ett väl fungerande transportsystem med tillräcklig framkomlighet.

3.3 Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhetsnivån på nuvarande väg 56 mellan Kungsör och Köping kan ej anses motsvara de mål som är uppställda av riksdag och regering.

Vägen saknar mittseparering och längs vägen finns ett antal fastighetsanslutningar och korsningar. Delar av sträckan är kantad med bebyggelse vilket bland annat medför att oskyddade trafikanter blandas med biltrafiken. Dessa faktorer är var för sig en trafiksäkerhetsrisk.

3.4 Miljö

Nuvarande väg påverkar omgivningen genom trafikbuller, luft-, mark- och vattenföroreningar samt ger upphov till en barriär. Framtida trafikökning medför i de flesta fall ytterligare negativa konsekvenser för miljöintressen.

Trafikbuller är negativt för de personer som bor, och de som arbetar, i närheten av vägen, samt för fritidsutövarer. Halten av luftföroreningar och partiklar kommer inte upp i några hälsovådliga värden, men är självklart inte positiva för vare sig människor, djur eller växtlighet. Markföroreningar, såväl som vattenföroreningar, är negativa för växtligheten och i förlängningen också för människor och djur. Vägen utgör en barriär för oskyddade trafikanter som behöver röra sig längs med vägen eller korsa den. Nuvarande väg utgör också en barriär för djurens rörlighet och växternas spridningsförmåga. Huruvida dagens trafik ger upphov till störande vibrationer är inte känt.

3.5 Regional utveckling

Detta delmål är besläktat med delmålet om ”Ett tillgängligt transportsystem” och syftet är att tillvarata transportsystemets möjligheter att bidra till en positiv regional utveckling. Väg 56 sträcker sig från Katrineholm via Kungsör och upp till Köping. Aktuell sträcka av väg 56 har därmed en viktig funktion såväl lokalt som interregionalt.

3.6 Jämställdhet

Män och kvinnors sätt att resa skiljer sig åt, bland annat beroende på att män i större utsträckning har tillgång till bil än vad kvinnor har. Av denna anledning är det fler kvinnor än män som reser med kollektiva färdmedel och som går eller cyklar. Fler män än kvinnor deltar i planering och förvaltning av transportsystemet.

Nuvarande transportsystem är till övervägande del uppbyggt för biltrafik, vilket gynnar personer med tillgång till bil. Att resa kollektivt är mindre bekvämt och tar betydligt längre tid, främst beroende på att turutbudet är begränsat. Även busstrafiken, som är beroende av bra hållplatser för att kunna erbjuda säkra och attraktiva transporter, påverkas negativt av den dåliga hållplatsstandarden på väg 56.

4. Tankbara åtgärder, dess effekter och konsekvenser

Som tidigare beskrivits har åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten på dagens väg analyserats i Vägverkets strategiska planeringsprocess. Åtgärder motsvarande steg 1 och 2 enligt fyrstegsprincipen bedöms ej, inom rimlig tid, bidra till måluppfyllelsen vad avser en säker trafik. Därför erfordras fysiska åtgärder på och omkring befintligt vägnät för att komma till rätta med trafiksäkerhetsproblemen. De åtgärder som föreslås är i huvudsak ombyggnad till mötesfri landsväg samt ny trafiksäkrare utformning av korsningen väg 56/572.

4.1 Nollalternativet

Nollalternativet, som utgör ett jämförelsealternativ, innebär att inga åtgärder vidtas på studerad sträcka förutom normala drift- och underhållsåtgärder.

Om inga åtgärder vidtas kommer nuvarande brister i trafiksäkerhet att öka i takt med den förväntade trafikökningen. Bristerna drabbar främst biltrafikanterna.

4.2 Mötesfri landsväg

Väg och trafik

Den mötesfria landsvägens huvudsyfte är att i första hand eliminera mötes- och omkörningsolyckor genom ett mitträcke som skiljer de båda körriktningarna åt.



Mötesfri landsväg på befintlig 13-metersväg.

Föreslagen vägsektion är en så kallad 2+1 väg med ett körfält i en riktning och två körfält i motgående riktning. Inga ändringar av den nuvarande vägens plan- och profilläge görs. Sektionen med 2+1 körfält byggs så att 2-fältsdelen växlar sida i intervall om normalt 1 - 2,5 kilometer. En indelning i delsträckor som växelvis har två körfält i en riktning gör att omkörningar kan göras på ett trafiksäkert sätt. Den mötesfria landsvägen ska liksom nuvarande väg vara upplåten för all typ av trafik.

Behovet av nödfickor, där havererade fordon temporärt kan ställas upp, kommer att utredas i senare skede.

Geoteknik

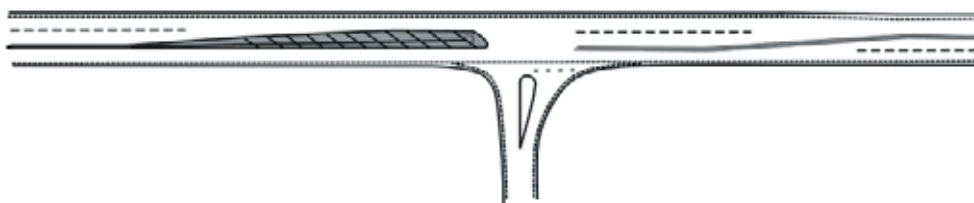
Nuvarande väg ligger oftast på en låg bank. Den låga bankhöjden medför att stabiliteten är tillfredställande. Någon risk för ras eller skred föreligger ej.

4.3 Anslutningar och korsningar

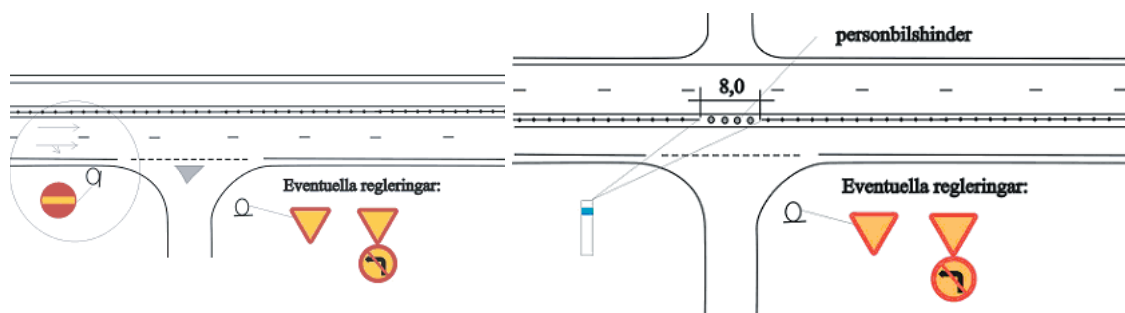
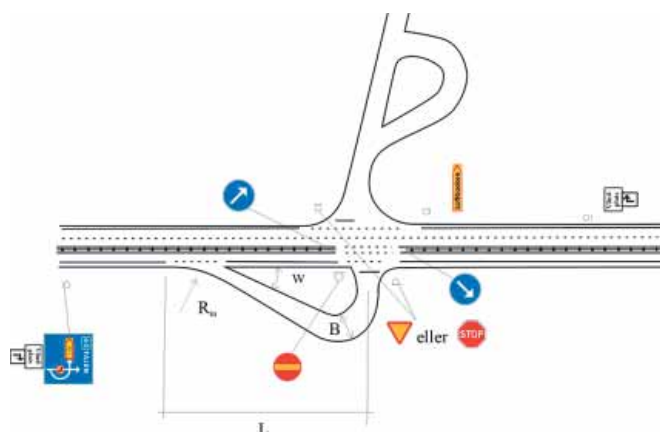
Indelningarna av 2+1 sträckorna görs så att huvuddelen av växlingssträckorna hamnar i anslutning till vägskal med de allmänna eller större enskilda vägarna. Växlingssträckan har ett genomgående körfält i vardera riktningen och vägskalen utformas med mittrefuger och separat körfält för vänstersvängande trafik.

Antalet anslutningar och utfarter från enskilda fastigheter bör begränsas eftersom varje anslutning tillsammans med en öppning i mitträcket innebär en potentiell olycksrisk. Vissa mindre anslutningar tillåts endast svänga höger in/ höger ut till/från väg 230. I vissa fall föreslås även en ögla som möjliggör att man kan korsa vägen på ett trafiksäkert sätt.

På några ställen längs sträckan kan en så kallad traktorpassage bli aktuell så att jord- och skogsbruksfordon kan korsa vägen mellan exempelvis olika ägoskiften. Längs delsträckan finns idag ett antal åker- och skogsanslutningar. Arbetet med eventuell stängning eller samordning av åker- och skogsanslutningar samt behov av överfarter för bruksfordon m.m. detaljstuderas i nästa skede.



Korsning med vänstersvängfält i växlingssträcka (ovan) samt exempel på ögla (nedan).



Förslag på utformning av höger in/ höger ut - anslutning.

Förslag på utformning av traktoröverfart.

4.4 Sidoområdet

Vägens sidoområde ses över för att minska skadeföljderna av en eventuell avkörning. Detta innebär främst att trafikanter, med hjälp av sidoräcken, hindras från att köra av vägen och kollidera med oeftergivliga hinder eller köra ut för höga branta slänter. Sidoräcken sätts en bit ut från vägen dels för att minska negativ påverkan av trafikantupplevelsen, dels för att ge möjligheten att föra en stannad bil åt sidan på sträckor med ett körfält.

4.5 Kollektivtrafik

Av trafiksäkerhetsskäl föreslås att busshållplatserna till största delen flyttas till vägskälen i anslutning till växlingssträckorna. Detta görs för att gående som ska korsa väg 56 bara ska behöva korsa ett körfält i taget via en avskiljande och skyddande mittö, se nedanstående foto. Vissa hållplatser som hamnar på en delsträcka föreslås tas bort. Kvarvarande busshållplatser (cirka åtta stycken) byggs ut och handikappsanpassas och anpassas till korsning/ växlingssträcka. Behovet av separata gångvägar till kvarvarande busshållplatser kommer att studeras i ett senare skede.



Exempel på mittö, där oskyddade trafikanter kan korsa vägen på ett trafiksäkert sätt.

4.6 Oskyddade trafikanter

Antalet gående och cyklister utmed sträckan bedöms som litet. På större delen av den aktuella sträckan hänvisas gång- och cykeltrafiken till väg 56.

Parallellt med väg 56 går gamla Köpingvägen där de oskyddade trafikanterna kan färdas på ett trafiksäkrare sätt. En öppning i mitträcket för gång- och cykeltrafik föreslås vid två platser, en öppning norr om "Mörkrets backe" och en där väg 577 idag ansluter till väg 56 (även ny sträckning av Mälardalsleden). Från Mörkrets backe och norrut kan eventuellt en enklare gång- och cykelväg anläggas och ansluta mot gamla Köpingsvägen. Detta skulle innebära att de oskyddade trafikanterna skulle kunna ta sig från "Älghagen" till Kungs-Barkarö parallellt med väg 56, se kartor kap 4.7.

Alternativt kan man tänka sig att på delar utmed befintlig väg måla av cykelfält inom befintlig vägsektion kombinerat med 1+1 körfält.

4.7 Vägförslag samt effekter och konsekvenser för miljö och markanvändning

På vidstående sida redovisas en översiktlig principskiss över förslaget till mötesfri landsväg, där växlingssträckor, körfältsindelning och dess längder framgår.

Tyngdpunkten i arbetet med vägförslaget ligger på indelning av 2+1 sträckor och växlingssträckor samt utformning av korsningen väg 56/572. Syftet har varit att minska antalet korsningar och anslutningar samt höja trafiksäkerheten i kvarvarande korsningar. Vidare har tyngd lagts vid inventering av miljöintressen längs sträckan. Behovet av åker- och skogsanslutningar och överfarter samt behov av viltstängsel utreds i nästa skede. Redovisningen av föreslagna åtgärder har delats in i fem delsträckor.

Föreslagna åtgärder har ringa påverkan på miljön eftersom befintligt vägområde, med några få undantag, nyttjas. De åtgärder som föreslås och som tar mark i anspråk – ögla, gång- och cykelvägar samt ombyggd korsning – ligger alla inom jordbruksmark. Nya lägen för busshållplatser kan också komma att ta mark i anspråk.

Natur- och kulturvärden för "*Mälaren med strandområden*" och *Kungs-Barkaröområdet* påverkas inte fysiskt och bedöms inte heller påverka upplevelsen för en betraktare. Möjligheterna för bilister att stanna längs väg 56 för att ta sig vidare till *Mörkrets backe* försvinner varför den idag anvisade entrén till naturreservatet blir enda entré i framtiden. På något ställe längs gamla väg 56 ordnas en enkel vändplats för exempelvis den som kommer från Köping lättare ska kunna återvända dit.

Mot vägen gränsande *ängs-*, *betes-* eller *hagmarker* påverkas inte av föreslagna åtgärder med undantag av framtida luftföroreningar som kommer oavsett vägåtgärder. Tillgängligheten för bilburna besökare försämras sannolikt också.

Allén vid Kungs Ladugård står så nära vägen att skydd av räcke erfordras. Arbeten med detta kommer inte att påverka träden i allén, men ett "kompakt" räcke kommer att ta bort en del av upplevelsen.

De få åtgärder som föreslås utanför vägområdet bör i kommande utredningsskede bli föremål för fördjupad arkeologisk bedömning, men konsekvenserna kan avgöras först efter eventuellt ytterligare arkeologiska utredningar.

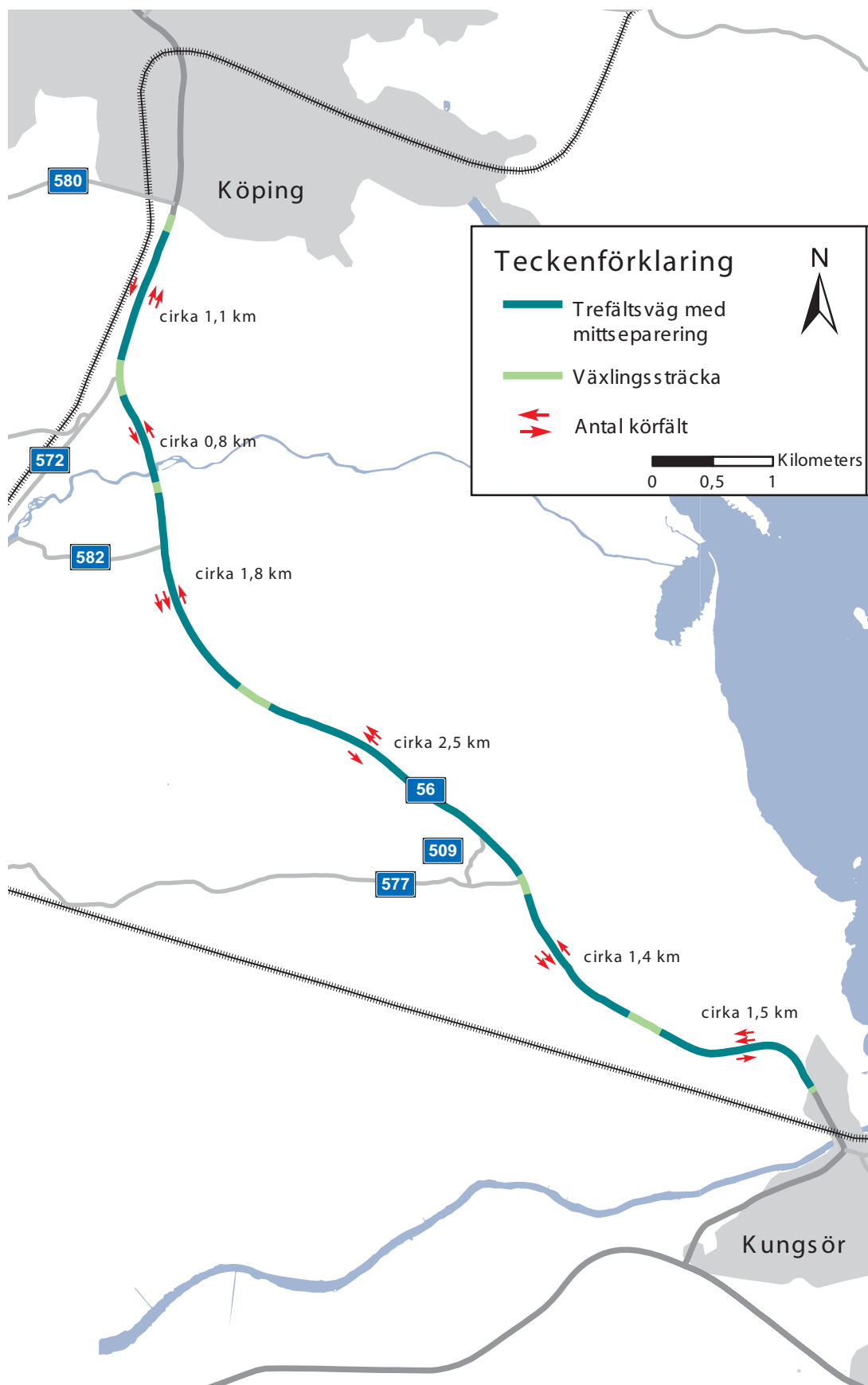
De två *milstolparna* utgör hinder i sidoområdet och kan antingen flyttas cirka 10 meter bort från vägen alternativt skyddas genom räcke. I det förstnämnda fallet riskerar stolpen att försvinna ur trafikantperspektivet och i det andra fallet kan räcket otydliggöra stolpen. Kulturmiljövårdande myndighet avgör vilken åtgärd som är minst negativ i kommande utredningsskede.

Mälardalsleden får en ny sträckning då den i stället för att nyttja väg 509 förbi kyrkan fortsätter på väg 577 fram till väg 56. Den senare vägen korsas inom en växlingssträcka varpå cyklister kan fortsätta norrut på befintlig lokalväg till anslutning med befintlig cykelled. Säkerheten för oskyddade trafikanter blir på så sätt högre än idag. Å andra sidan berövas cyklisten möjligheten att passera kyrka och kyrkby, en vacker och kulturhistoriskt intressant miljö.

Norrifrån kommande gående och cyklister från Kungs-Barkarö får en säkrare väg till utflyktsmålen *Älghagen*, *Apollohagen* och *Mörkrets backe* genom en kompletterande gång- och cykelväg. Från Kungsör sker ingen förändring mot idag för de som använder befintliga mindre vägar.

Generellt torde tillgängligheten försämras för de *jordbrukare* som har ägor/arrenden på båda sidor om väg 56. De små markområden som kan komma att tas i anspråk har ringa påverkan på jordbruket och arronderingen påverkas inte alls.

Ombyggnaden med ett mitträcke på väg 56 leder till ökad barriäreffekt.



Översiktlig principskiss med växlingssträckor, körfältindelning samt ungefärliga körfältslängder.

Delsträcka 1

Väg och trafik

Något söder om Norra Kungsladugården, där sträckan börjar, fram till strax innan Mörkrets backe föreslås två körfält i riktning mot Köping (ut från Kungsör).

Denna körfältssträcka är cirka 1,5 km.

De två mindre anslutningarna längs delsträckan bedöms ha liten trafik och föreslås därför vara kvar med endast möjlighet att svänga höger in/ höger ut till/ från väg 56, vilket får till följd att trafiken på dagens lokalväg, parallellt med väg 56, kommer öka marginellt.

Bebyggelse

Längs delsträckan finns inga bostadsfastigheter nära vägen.

TECKENFÖRKLARING



"Rörigt" område med många utfarter som bör detaljstuderas



Mötesfri landsväg 1+1



Mötesfri landsväg 2+1



Växlingssträcka



Ny anslutning/ "Ögla"



"Höger in, höger ut" –anslutning



Ny gc-väg



Stängning av väg



Delsträcka 2

Väg och trafik

Från växlingssträckan strax innan Mörkrets backe och fram till växlingssträckan vid väg 577 föreslås ett körfält i norrgående riktning mot Köping, en körfältssträcka på cirka 1,4 km. Efter växlingssträckan vid väg 577 föreslås en två körfält i riktning mot Köping. Detta blir en relativt lång körfältssträcka på cirka 2,5 km.

Mellan anslutningen norr om Mörkrets backe och anslutningen mot Ängsholmen föreslås att en enklare gång- och cykelbana anläggs för att binda samman parallellvägarna så att de oskyddade trafikanterna kan färdas parallellt med väg 56 i så stor utsträckning som möjligt.

Vid anslutningen norr om Mörkrets backe föreslås en öppning i mitträcket dels för att gång- och cykeltrafiken ska kunna passera och dels för att besökare till Mörkrets backe ska kunna svänga in.

Mitt på delsträckan finns ett ”rörigt område” markerat. Detta är ett svåräst område med många anslutningar som föreslås detaljstuderas.

De mindre anslutningarna längs delsträckan bedöms ha liten trafik och föreslås därför vara kvar med endast möjlighet att svänga höger in/ höger ut till/ från väg 56.

Bebyggelse

Längs delsträckan finns nio fastigheter nära vägen. Bullernivån kommer dock studeras närmare i nästa utredningsskede.

TECKENFÖRKLARING



"Rörigt" område med många utfarter som bör detaljstuderas



Mötesfri landsväg 1+1



Mötesfri landsväg 2+1



Växlingssträcka



Ny anslutning/ "Ögla"



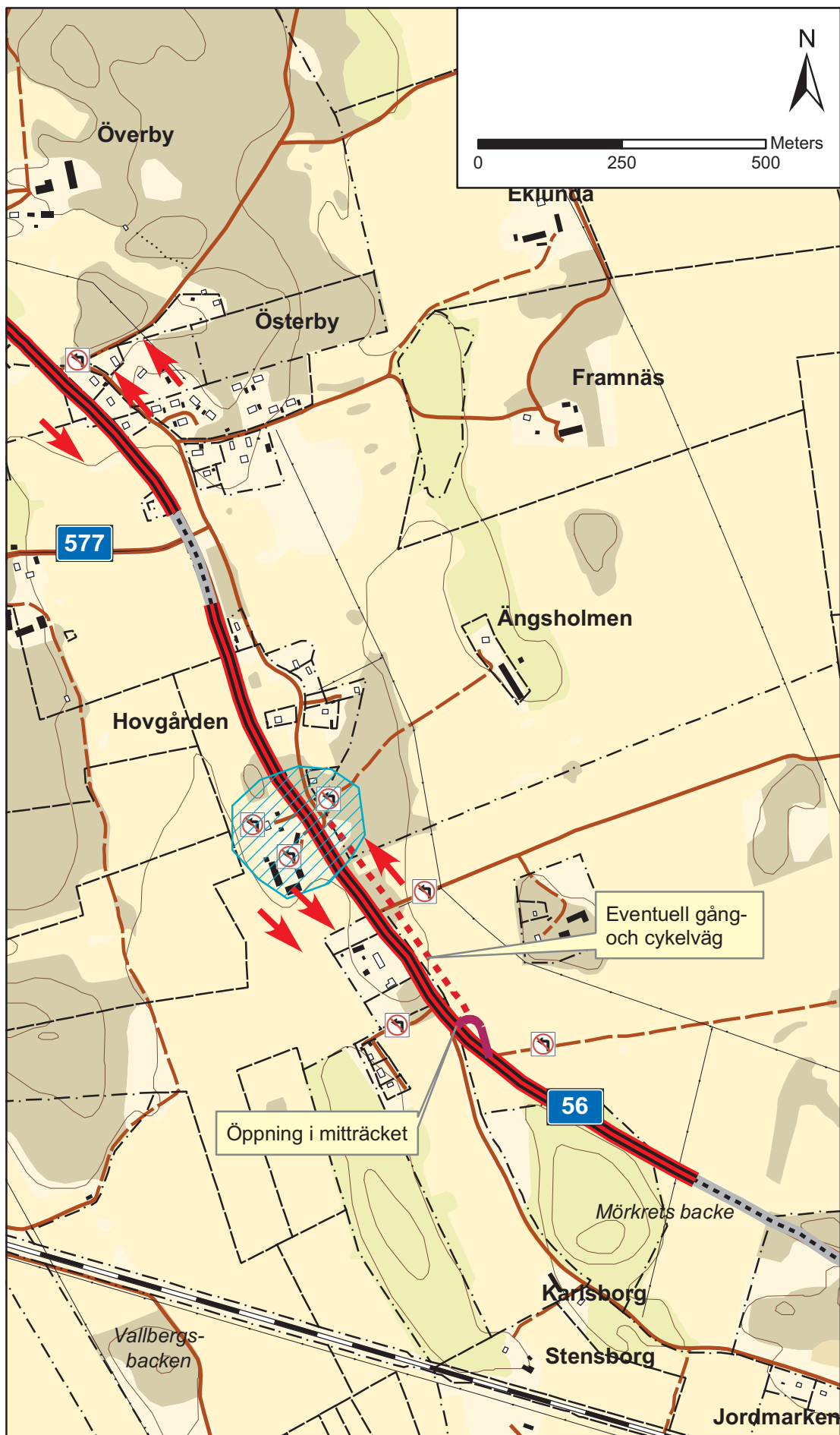
"Höger in, höger ut" –anslutning



Ny gc-väg



Stängning av väg



Delsträcka 3

Väg och trafik

Längs hela denna relativt långa delsträcka, 2,5 km, föreslås två körfält i riktning mot Köping.

Väg 509 föreslås stängas för fordonstrafik och trafiken hänvisas till väg 577 istället.

Mälardalsleden får ny sträckning via väg 577 och korsar väg 56 inom en växlingssträcka. Leden går sedan norrut för att åter ansluta till befintlig sträckning.

Strax efter korsningen med väg 509 finns ytterligare ett "rörigt område" med många utfarter som bör detaljstuderas.

De mindre anslutningarna längs delsträckan bedöms ha liten trafik och föreslås därför vara kvar med endast möjlighet att svänga höger in/ höger ut till/ från väg 56.

Bebyggelse

Längs delsträckan finns sju fastigheter nära vägen. Bullernivån kommer dock studeras närmare i nästa utredningsskede.

TECKENFÖRKLARING



"Rörigt" område med många utfarter som bör detaljstuderas



Mötesfri landsväg 1+1



Mötesfri landsväg 2+1



Växlingssträcka



Ny anslutning/ "Ögla"



"Höger in, höger ut" –anslutning



Ny gc-väg



Stängning av väg



Delsträcka 4

Väg och trafik

Efter växlingssträckan vid Raknö och upp till nästa växlingssträcka vid Grönö föreslås ett körfält i norrgående riktning mot Köping. Denna körfältssträcka är cirka 1,8 km.

Anslutningen med väg 582 föreslås finnas kvar men förses med en ögla för korsande trafik.

De mindre anslutningarna längs delsträckan bedöms ha liten trafik och föreslås därför vara kvar med endast möjlighet att svänga höger in/ höger ut till/ från väg 56.

Bebyggelse

Längs delsträckan finns tre fastigheter nära vägen. Bullernivån kommer dock studeras närmare i nästa utredningsskede.

TECKENFÖRKLARING



"Rörigt" område med många utfarter som bör detaljstuderas



Mötesfri landsväg 1+1



Mötesfri landsväg 2+1



Växlingssträcka



Ny anslutning/ "Ögla"



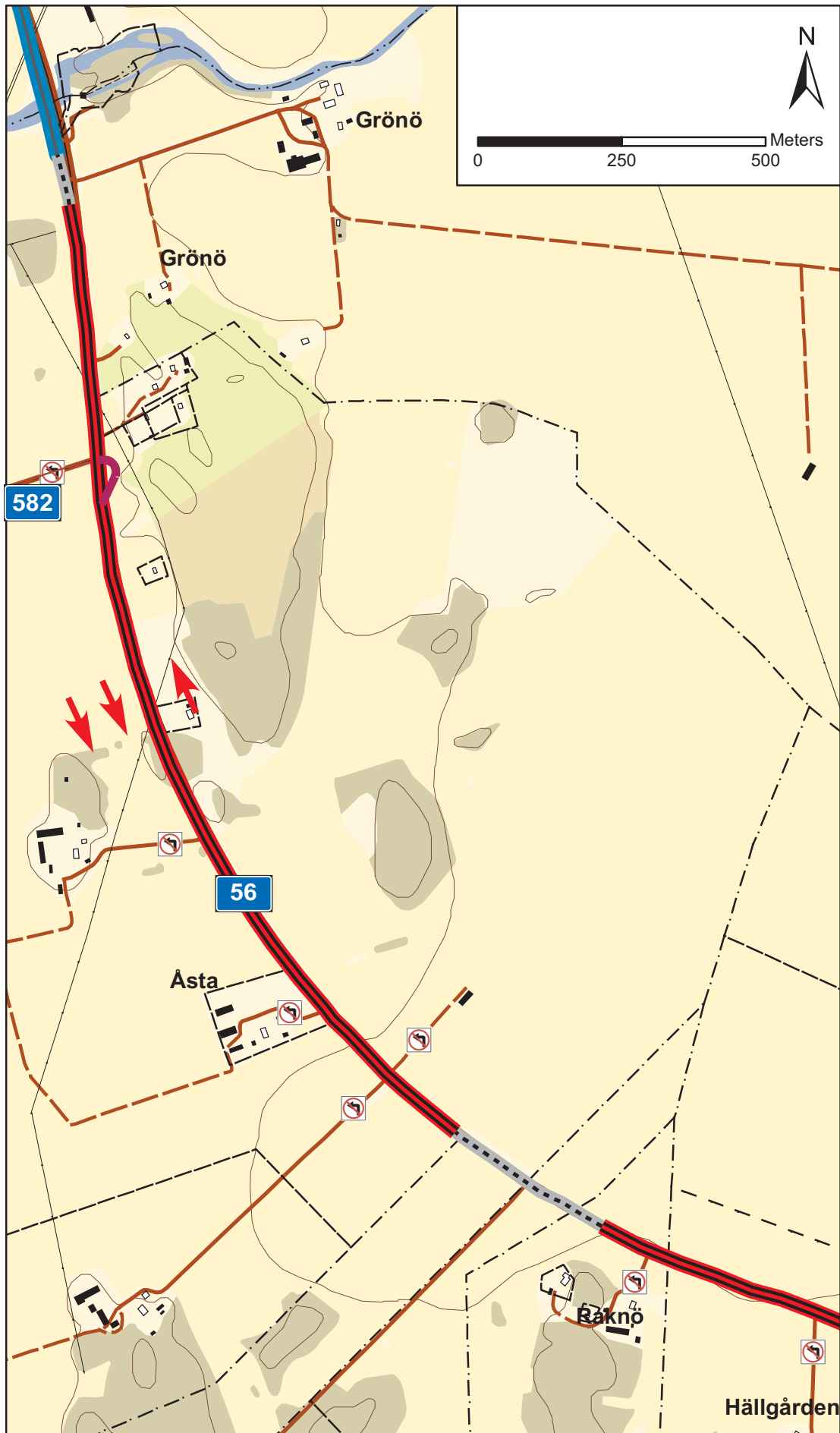
"Höger in, höger ut" –anslutning



Ny gc-väg



Stängning av väg



Delsträcka 5

Väg och trafik

Delsträckan inleds med ett körfält i båda riktningarna över ån och fram till anslutningen med väg 572, en körfältssträcka på cirka 0,8 km.

Föreslagen förbättring av korsningen med väg 572 redovisas på nästa uppslag.

Efter korsningen föreslås två körfält norrut mot Köping, en körfältssträcka på cirka 1,1 km.

De mindre anslutningarna längs delsträckan bedöms ha liten trafik och föreslås därför vara kvar med endast möjlighet att svänga höger in/ höger ut till/ från väg 56.

Bebyggelse

Längs delsträckan finns två fastigheter nära vägen. Bullernivån kommer dock studeras närmare i nästa utredningsskede.

TECKENFÖRKLARING



"Rörigt" område med många utfarter som bör detaljstuderas



Mötesfri landsväg 1+1



Mötesfri landsväg 2+1



Växlingssträcka



Ny anslutning/ "Ögla"



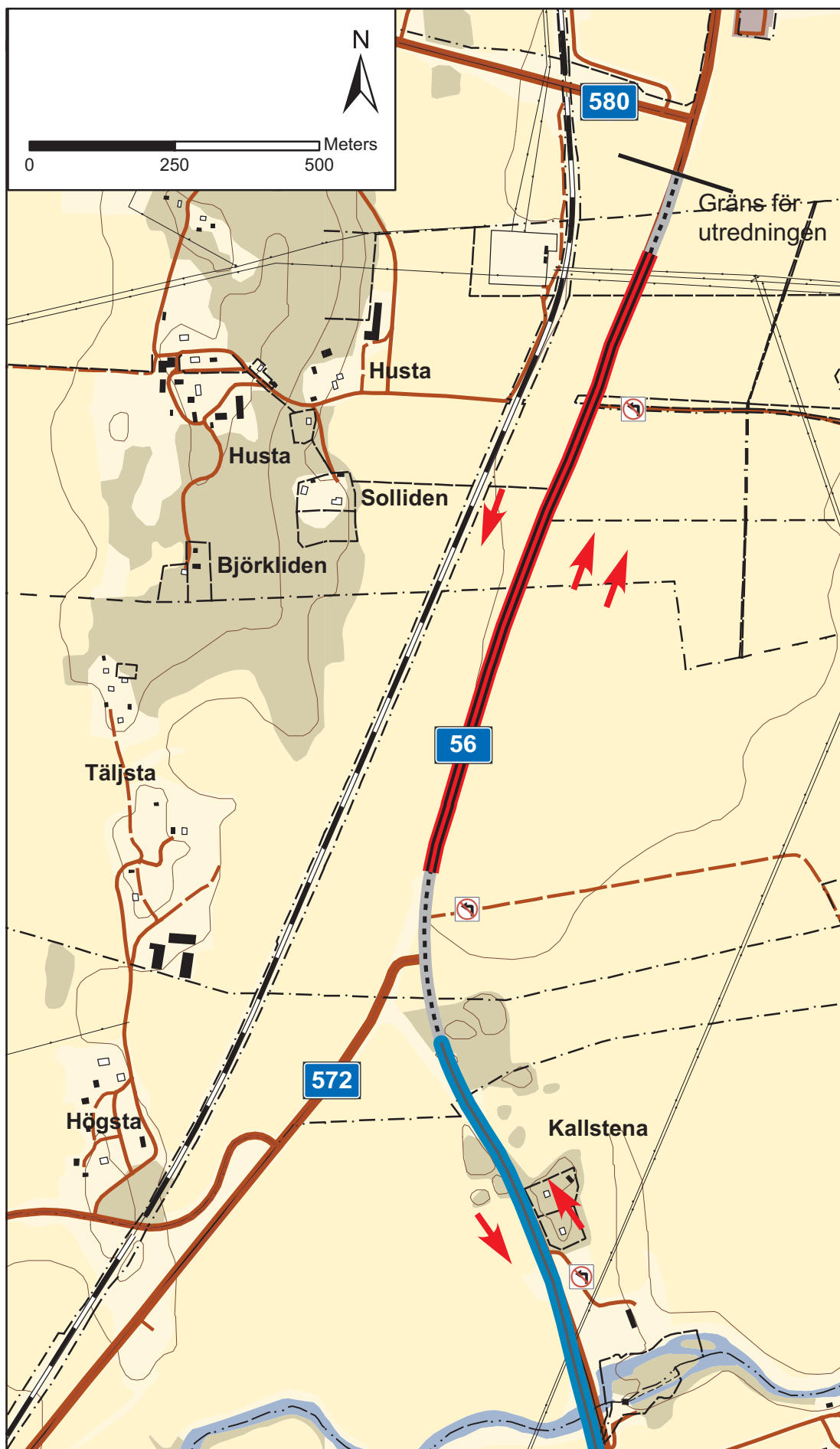
"Höger in, höger ut" –anslutning



Ny gc-väg



Stängning av väg



Korsningen väg 56/572

Befintliga förhållanden

Korsningen med väg 572 är relativt olycksdrabbad och högt trafikerad (se kartor sid 7 och 9).

Idag finns en påkörningssträcka för trafik som kommer på väg 572 från Valskog och svänger ut vänster, mot Köping, på väg 56. Denna påkörningssträcka är kort och fungerar inte tillfredsställande.

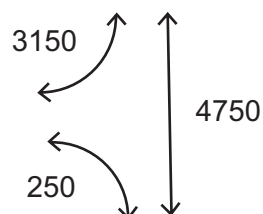
Trafik från Köping som ska svänga in på väg 572 stoppar upp den övriga södergående trafiken på väg 56 då det idag inte finns något separat högersvängfält för dessa.

För trafik som kommer söder ifrån på väg 56 och ska svänga av på väg 572 finns separat vänstersvängfält.



Fotot visar väg 56 i riktning norrut vid korsningen med väg 572.

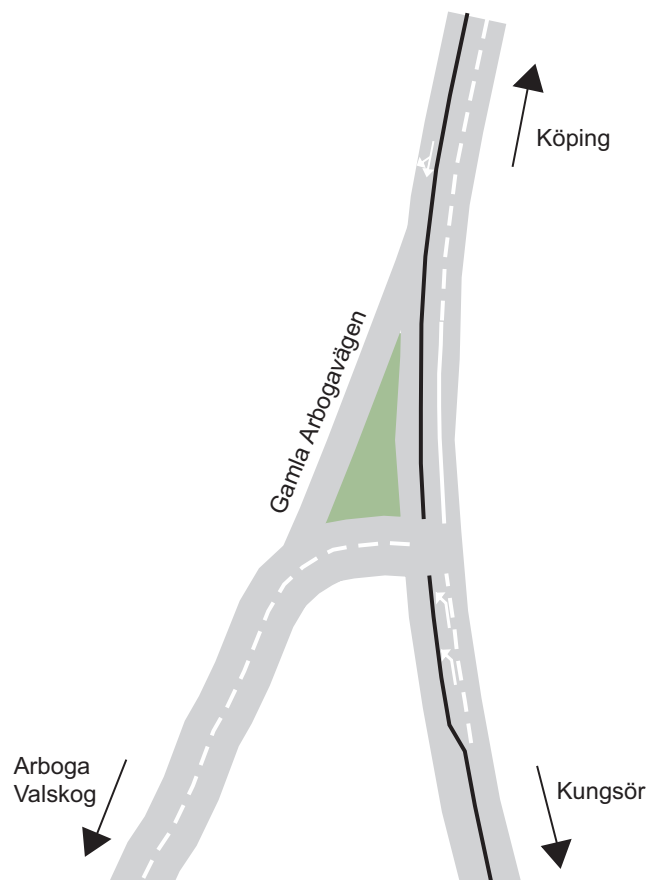
Trafikfördelning
(årsmedeldygnstrafik, 2005)



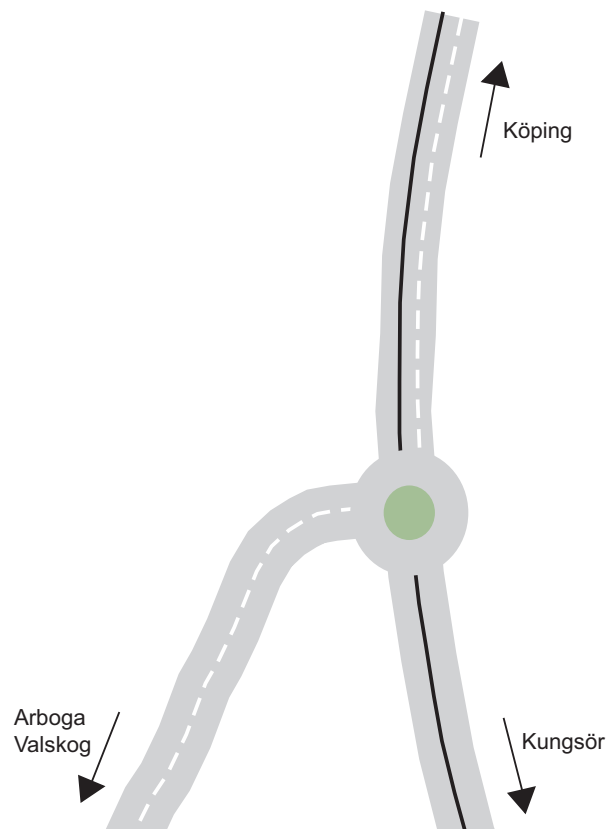
Förslag på ny utformning

Två alternativa utformningar har studerats för korsningen.

Den enklaste lösningen innebär att korsningen kompletteras med ett fristående högersvängfält från väg 56 norrifrån i den gamla Arbogavägens sträckning. Samtidigt målas korsningen om och anpassas till trefältigheten på väg 56. Dagens vänstersvängfält på väg 56 behålls samtidigt som trafik från Arboga/Valskog mot Köping för ett eget accelerationsfält som sedan övergår i en "vanlig" 2+1-sträcka.



En alternativ lösning är att bygga om korsningen till en cirkulationsplats. Cirkulationsplatser har visat sig fungera väl när man som här har en relativt hög andel sekundärvägstrafik. Då landsbyggsförhållanden råder kan cirkulationen med fördel utformas med större radier så att fordonen inte tvingas sakta ned till 30-40 km/timme utan kan hålla en något högre hastighet genom korsningen.



4.8 Effekter och konsekvenser för de transportpolitiska delmålen

Vägplaneringen ska bedrivas med inriktning mot de transportpolitiska målen. Detta innebär att åtgärder ska styras mot de mål som anges inom delområdena tillgänglighet, transportkvalitet, säker trafik, god miljö, positiv regional utveckling och jämställdhet.

Ett tillgängligt transportsystem

Regeringens målformulering: *Vägnätet skall utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.*

Ombyggnad till mötesfri landsväg innebär att framkomligheten även fortsättningsvis blir god för trafiken på väg 56 mellan Kungsör och Köping. Tillgängligheten till vissa fastigheter/verksamheter försämras i samband med att utfarter stängs eller där endast högersväng in/höger ut till/ från väg 56 tillåts.

För de oskyddade trafikanterna innebär förslaget försämrade tillgänglighet. Vägens barriäreffekt förstärks och tillgängligheten för kollektivtrafikresenärer försämras i samband med att hållplatser tas bort.

En hög transportkvalitet

Regeringens målformulering: *Vägnätets utformning och funktion skall medge hög transportkvalitet för medborgare och näringslivet.*

Riksväg 56 är en viktig transportled för långväga gods- och persontrafik. Sträckan Kungsör-Köping medger idag en relativt hög transportkvalitet vad avser bärighet, hastighet, kapacitet och komfort. Däremot är skaderisken för såväl människor som gods stor. Denna kommer att minska med föreslagen åtgärd. Längs de enfältiga delarna kan långsamtgående fordon vara temporärt hindrande med försämrade framkomlighet som följd. Mötesfria landsvägar av den här typen har dock visat sig ha en kapacitet på mellan 10 - 15 000 fordon/årsdygnstrafik beroende på separeringsgraden av oskyddade trafikanter och förekomst av korsningar. Detta innebär att det inte finns risk för någon kapacitetsbrist på aktuell sträcka. Vad gäller korsningen med väg 56/572 innebär förslaget med separat högersvängfält att framkomligheten för genomgående trafik förbättras. En cirkulationsplats förbättrar framkomligheten för sekundär- vägstrafiken från Arboga/Valskog på bekostnad av genomfartstrafiken på väg 56.

En säker trafik

Regeringens målformulering: *Vägnätets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av det långsiktiga målet att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor.*

Under senaste tioårsperioden har singel-, mötes- och omkörningsolyckorna svarat för 90 % av olyckorna med dödade och allvarligt skadade personer. Genom ett mitträcke elimineras i stort sett alla mötes- och omkörningsolyckor samt hälften av alla singelolyckor. Skadeföljden vid övriga singelolyckor bedöms minska genom de åtgärder som föreslås i sidoområdet. En indelning i delsträckor som växelvis har två körfält i en riktning gör att omkörning av mer långsamtgående fordon kan göras på ett trafiksäkert sätt. Antalet olyckor i korsningar bedöms också minska, dels genom att antalet korsningar/anslutningar minskas, dels för att korsningarna utformas med körfält för vänstersväng. Föreslagna åtgärder i korsningen med väg 56/572 innebär förbättrad trafiksäkerhet jämfört med idag. Mest trafiksäker blir alternativet med cirkulationsplats, då fordonshastigheterna kraftigt sänks jämfört med idag. Uppskattningsvis innebär åtgärderna en minskning av antalet dödade och svårt skadade på sträckan med knappt sex på tio år.

För kollektivtrafiken ökar trafiksäkerheten genom att busshållplatser i möjligaste mån placeras i anslutning till växlingssträckor.

En god miljö

Regeringens målformulering: *Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till krav på en god livsmiljö för alla, där natur och miljö skyddas för skador. En effektiv hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser skall främjas.*

Negativa konsekvenser för miljöintressen bedöms som ringa beroende på att merparten av föreslagna åtgärder görs inom befintligt vägområde. En förbättrad väg innebär att riskerna för, och konsekvenserna av, en farligt godsolycka avsevärt minskar/lindras, vilket är positivt från miljösynpunkt.

En positiv regional utveckling

Regeringens målformulering: *Transportsystemet skall främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheter för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.*

Föreslagen åtgärd bedöms inte påverka möjligheterna för en positiv regional utveckling i någon nämnvärd omfattning. Med en säkrare och mer attraktiv väg förbättras dock möjligheterna till säkra person- och godstransporter i regionen.

Ett jämställt transportsystem

Regeringens målformulering: *Transportsystemets utformning skall svara mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.*

Män och kvinnors transportbehov skiljer sig generellt sett åt. Kvinnor nyttjar kollektivtrafik i högre grad än män medan det omvända förhållandet gäller resor med bil. Föreslagna åtgärder påverkar både bil- och kollektivresande och det är svårt att generellt bedöma vad föreslagna åtgärder innebär för jämställdheten i transportsystemet. Förslaget innebär färre hållplatser men att de kvarvarande hållplatsernas standard höjs.

4.9 Ekonomi

Anläggningskostnaden för hela projektet har översiktligt beräknats och redovisas i tabellen nedan. (2005-års prisnivå).

Alternativ	Mängd	Kostnad [Mkr]
<u>Korsning väg 56/572</u>		
2+1 -väg (räcke + målning)	10 km	20
Gång- och cykelväg	450 m	0,5
Busshållplatser	8 st	0,8
Sidoområdesåtgärder		2
Korsning	1 st	2
Ögla	2 st	0,4
Summa		26
<u>Cirkulationsplats väg 56/572</u>		
2+1 -väg (räcke + målning)	10 km	20
Gång- och cykelväg	450 m	0,5
Busshållplatser	8 st	0,8
Sidoområdesåtgärder		2
Cirkulationsplats	1 st	4
Ögla	2 st	0,4
Summa		28

Föreslagna åtgärder avseende mittseparering av vägen skapar ökad trafiksäkerhet som beräknas ge cirka 90 Mkr i samhällsekonomisk nytta under vägens ekonomiska livslängd (40 år). Merparten av denna nytta kan tillskrivas effekterna av mitträcke. Åtgärderna medför även ökade kostnader för samhället i form av ökade driftskostnader i trafiksystemet. Sammantaget ger föreslagna åtgärder en samhällsekonomisk nytta motsvarande knappt 70 Mkr vilket motsvarar en nettonuvärdekvot (NNK) på 1,9.

Nettonuvärdekvoten anger den samhällsekonomiska lönsamheten för studerat alternativ. NNK=0 innebär att nyttan och investeringen är lika stora. Positiv NNK innebär att samhällets kostnader för alternativet är mindre än nyttorna som genereras. I detta fallet så ger varje investerad summa en nytta på 1,9 gånger investeringen.

5. Fortsatt arbete

5.1 Nästa steg i planeringsprocessen

Föreliggande "Förstudie -samrådshandling" kommer dels att översändas till länsstyrelsen, berörda statliga- och kommunala myndigheter, intresseföreningar för skriftliga yttranden, dels finnas tillgänglig för allmänheten. Handlingen ska ligga till grund för länsstyrelsens beslut om föreslagna åtgärder kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Eventuella synpunkter på samrådshandlingen kommer att redovisas i en samrådsredogörelse.

Då ombyggnad till mötesfri landsväg sker inom befintligt vägområde finns inte några krav på vägutredning. Nästa skede föreslås bli arbetsplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

Förslagsvis genomförs en räkning av gång- och cykeltrafiken för att utreda mängden oskyddade trafikanter utmed sträckan.

5.2 Miljöbalksärenden

Följande miljöbalksärende förväntas uppkomma som en följd av föreslagen gång- och cykelväg:

Anmälan om att jordbruksmark tas ur produktion (MB 12).

6. Samrådsredogörelse

Under arbetet med förstudien har kontakt hållits med länsstyrelsen i Västmanlands län, Kungsörs och Köpings kommun. Synpunkter som framkommit har bearbetats och till vissa delar inarbetats i förstudien.

Allmänheten inbjöds till ett informationsmöte i Kungsör den 5 december, där projektledaren från Vägverket samt två representanter från WSP fanns på plats för att berätta om projektet och besvara eventuella frågor. Från allmänheten kom det 22 personer, varav 4 kvinnor och 18 män. Huvudsakliga synpunkter som framkom under mötet gällde den försämrade framkomligheten för oskyddade trafikanter samt försämrad tillgänglighet till enskilda fastigheter i samband med höger in/ höger ut anslutningar.

7. Källor

Väg 56 delen Kungsör-Köping. Sidoområdesåtgärder. Åtgärdsplan. Vägverket Region Mälardalen. December 2004.

Vägverket Region Mälardalens underlagsmaterial till Länsstyrelserna i Uppsala, Södermanland, Örebro och Västmanlands län för den regionala åtgärdsplaneringen perioden 2004-2015.

Digitalt underlagsmaterial från Vägverket avseende olyckor, trafikflöden, kartor mm, inhämtad under perioden september 2005 - november 2005.

Tidtabeller från Länstrafiken i Västmanland.

Uppgifter om farligt gods från Räddningsverkets hemsida: www.srv.se oktober 2005.

Digitalt underlagsmaterial från länsstyrelsen i Västmanland avseende miljöintressen. Inhämtade från GIS-databank under perioden september 2005 - november 2005.

Naturvårdsplan för Västmanlands län. Nr 19. 1985. Länsstyrelsen i Västmanlands län.

Program för bevarande av odlingslandskapets natur- och kulturmiljövärden. Nr 5. 1991. Länsstyrelsen i Västmanlands län.

Kulturminnesvårdsprogram 1984.11.27. Kungsörs kommun.

Uppgifter ang. nyckelbiotoper hämtade från Skogsstyrelsens hemsida, ("Skogens källa"- "Skogens pärlor"), under perioden september 2005 - november 2005.

ÖversiktsPlan för Köpings kommun - 1990, antagen 1990-10-29

ÖversiktsPlan för Kungsörs kommun - oktober 1990, antagen 1990-12-17

Fördjupning av översiktsplanen för OMRÅDEN LÄNGS ARBOGAÅN och MÄLARSTRANDEN, Kungsörs kommun, september 2001.



Vägverket

Region Mälardalen

Box 1140, 631 80 ESKILSTUNA

Telefon 0771 - 119 119, telefax 016 - 15 70 05

e-post vagverket.esk@vv.se, hemsida www.vv.se