

Ks § 8

Vägutredning och fortsatt planering av en sydlig infart till Västervik – inriktningsbeslut

Dnr 2009/336-311

År 2010 träffades ett avtal mellan Västerviks kommun och Trafikverket vilket reglerade ansvarsförhållandena mellan parterna för planering fram till och med vägutredning för en sydlig infart till Västervik. Kommunen har drivit och bekostat projektet i samråd med Trafikverket.

Enligt kommunstyrelsens förvaltnings skrivelse 22 juni 2015 har Västerviks kommun identifierat ett antal områden där det är lämpligt att genomföra fortsatta utredningsuppdrag inför arbetet med vägplanen.

Kommunstyrelsen fick information den 19 december 2016 om Vägutredning och fortsatt planering av en sydlig infart till Västervik.

Kommunstyrelsens förvaltning lämnar i skrivelse 20 januari 2017 förslag till beslut. Trots merkostnaden så förordar Samhällsbyggnadsenheten att vägalternativ 1 A utreds vidare. Vägalternativ 1 A innebär den kortaste vägsträckan men är samtidigt den dyraste investeringen. Den orsakar minst konflikter med motstående intressen och skapar goda möjligheter för att utgöra en entré till staden genom fina utblickar över Kvännaren vilket överensstämmer väl med kommunala ambitioner om stadens vattenkontakt.

Kommunstyrelsens förvaltning föreslår kommunstyrelsen besluta att ge Samhällsbyggnadsenheten uppdraget att låta utreda vägalternativ 1 A som passage av sjön Kvännaren i det fortsatta arbetet med en Södra infart.

Yrkanden


Harald Hjalmarsson (M) med instämmande av ordföranden yrkar bifall till kommunstyrelsens förvaltnings förslag samt yrkar som tillägg att ge kommunstyrelsens förvaltning i uppdrag att redovisa indikativ kostnadsbild för vägalternativ 1A, driftkostnader, samt avskrivningar och räntekostnader.


Mariann Gustafsson (V) yrkar avslag till kommunstyrelsens förvaltnings förslag till beslut p.g.a. att underlag för finansiering saknas.

Tommy Ivarsson (SD) yrkar i förstahand på återremiss med uppdrag att belysa konsekvenserna för etapp 2, gällande val av alternativ 1-3 vid Kvännaren.

Justerandes sign

Kommunstyrelsen
593 80 Västervik


0490-25 40 00 (fn)
0490-25 40 61 (fax)


www.vastervik.se
kommunstyrelsen@vastervik.se

Ks § 8 forts.

I andra hand yrkar Tommy Ivarsson (SD) att alternativ 3 ska väljas, detta p.g.a. lägre kostnader initialt och lägre driftkostnader.

Sverker Thorén (L) yrkar bifall till Harald Hjalmarssons (M) m.fl. yrkande.

Beslutsgång

Ordföranden ställer Tommy Ivarsson (SD) yrkande om återremiss under proposition och finner att ärendet ska avgöras idag.

Ordföranden ställer Harald Hjalmarsson (M) m.fl förslag till beslut mot Mariann Gustafssons (V) avslagsyrkande och finner att kommunstyrelsen bifallit Harald Hjalmarsson (M) m.fl. yrkande.

Ordföranden ställer därefter Harald Hjalmarsson (M) m.fl. förslag till beslut mot Tommy Ivarssons (SD) andrahandsyrkande och finner att kommunstyrelsen bifallit Harald Hjalmarsson (M) m.fl yrkande.

Kommunstyrelsen beslutar

att ge Samhällsbyggnadsenheten uppdraget att låta utreda vägalternativ 1 A som passage av sjön Kvännaren i det fortsatta arbetet med en södra infart, samt

att ge kommunstyrelsens förvaltning i uppdrag att redovisa indikativ kostnadsbild för vägalternativ 1A, driftkostnader, samt avskrivningar och räntekostnader.

Reservation

Mariann Gustafsson (V) och Tommy Ivarsson (SD) reserverar sig mot beslutet till förmån för egna yrkanden.


Handlingar i ärendet:
Kommunstyrelsens förvaltnings skrivelse 20 januari 2017

Expedieras till:
Bruno Nilsson, samhällsbyggnadsenheten
Christer Ramström, samhällsbyggnadsenheten

Justerandes sign

Kommunstyrelsen
593 80 Västervik




0490-25 40 00 (tfn)
0490-25 40 61 (fax)

www.vastervik.se
kommunstyrelsen@vastervik.se

2017-01-20

Christer Ramström
0490-25 71 34
christer.ramstrom@vastervik.se

Kommunstyrelsen

Förslag till beslut kring Södra infartens passage av sjön Kvännaren

Dnr 2009/336-311, KS § 2016:433

På kommunstyrelsens sammanträde den 19 december 2016 redovisades ett beslutunderlag för olika tänkbara passager av sjön Kvännarens sydspets för Södra infartens vägsträckning från den blivande trafikplatsen vid E22 och vidare in mot Västerviks centrum. Samhällsbyggnadsenheten återkommer här med ett förslag till beslut i det fortsatta utredningsarbetet för delutredning 2 och motiv för ett sådant beslut.



De översiktligt utredda alternativen kan kortfattat sammanfattas som följer:
I vägalternativ 1 A och B passeras Kvännaren genom en brolösning i två olika brolägen, ett mer nordligt läge och ett sydligt läge. Även kombinationer av bro/bank finns utredda liksom alternativ med bro/bank över sjön samt med GC-väg runt sjön i

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING

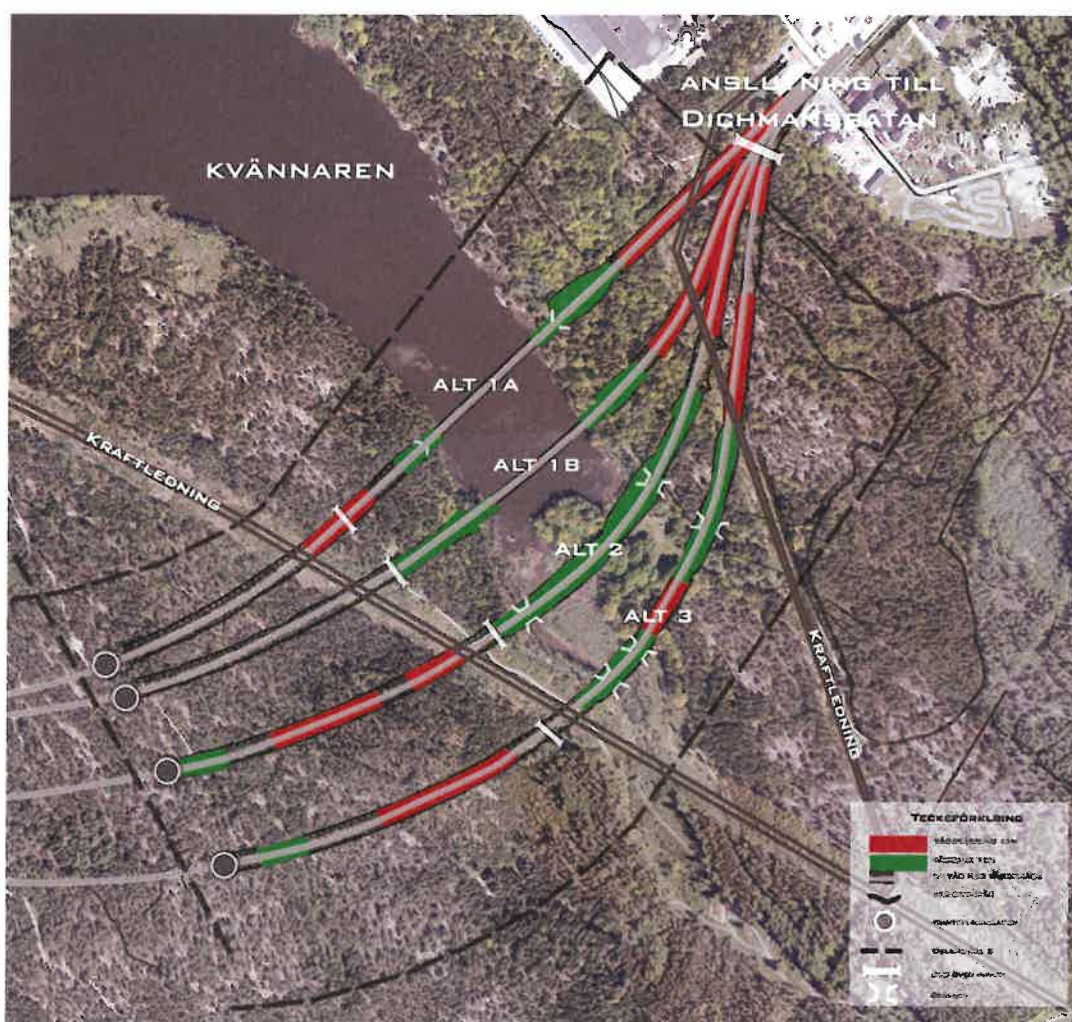
Enheten för samhällsbyggnad

söder. I alternativ 2 sker passagen på land omedelbart söder om sjöns sydspets och i alternativ 3 sker passagen ytterligare söderut, även här på land. Korta broar över Vassbäcksån ingår i alternativ 2 och 3.

Alla studerade alternativ uppfyller kraven för minsta radier i plan, profil och längslutning.

Alternativ 1A innebär att den planerade infartens totala längd från E22 till anslutningen med Dichmansgatan blir cirka 4,3 km. Alternativ 1B blir cirka 100 meter längre, alternativ 2 cirka 300 meter och alternativ 3 blir cirka 500 meter längre än 1A.

Framtida anslutning mot etapp 2 mot Västerviks hamn kan framöver ske med en föreslagen cirkulationsplats söder om Kvännaren.



Den sydliga infarten till Västervik dimensioneras för en hastighet av 100 km/h väster om dess anslutning till den framtida etapp 2, där en cirkulationsplats är föreslagen. Närmast denna cirkulationsplats föreslås hastigheten sättas till 60 km/h. Den dimensionerande hastigheten öster om planerad cirkulationsplats föreslås till 80 km/h för att övergå till 50 km/h vid anslutningen till Dichmansgatan.

Samhällsbyggnadsenhetens överväganden

En viktig aspekt i det fortsatta utredningsarbetet kring passage av sjön Kvännaren är att vägsträckan in mot centrum bör vara en upplevelsemässig port in till staden. Lösningen ska både vara attraktiv och välkomnande samtidigt som den valda lösningen ska vara säker och effektiv i restid. Vägsträckningen bör även skapa möjligheter för att anlägga en effektiv gång- och cykelväg från Karstorsområdet och vidare ut till trafikplatsen. Andra aspekter att ta hänsyn till vid valet är påverkansgraden på de natur- och kulturvärden som finns inom området samt att infarten kan komma att påverka befintliga friluftsområden och motionsspår. Barriäreffekter bör undvikas i möjligaste mån. Tvärtom bör Södra infarten möjliggöra för att utveckla Karstorp som motions- och friluftsområde. Detta kan ske genom till exempel en ny infart till motionsområdet från Dichmansgatan.

I Swecos utredningsmaterial beskrivs vägalternativ 1A som en rak förlängning av Dichmansgatan vilket gör att trafikanten har lång uppsikt över vägen. Mötet med staden har i det här förslaget stora förutsättningar för att kunna utformas attraktivt och upplevelsemässigt intressant. De övriga alternativen har i fallande ordning en kurvigare linjeföring in mot Västervik. En kurvig linjeföring med kortare siktsträcka har en hastighetsdämpande effekt. Alternativ 1A och 1B sträcker sig över Kvännaren och påverkar den visuella upplevelsen av sjön. Alternativ 1A ligger längre ifrån Kvännarens södra strand än alternativ 1B. Bron eller banken upplevs därför som mindre av de som vistas i södra strandkanten.

Alternativ 2 passerar sjön vid dess södra strandkant och påverkar främst den visuella upplevelsen av sjön i vägens närområde.

För att möjliggöra passager under vägen i alternativ 2 och 3 går vägen på bank. Det resulterar i att vägen tar mer mark i anspråk för sidoområden jämfört med en väg i befintlig marknivå. Vägbanken är 1-4 meter hög och blir en ny formation i landskapet.

Samhällsbyggnadsenheten avråder KS från att välja en väglösning med en vägbank som skär av delar av sjön Kvännaren. Risken är att man då påverkar sjöns vattenföring med negativa konsekvenser för sjöns djurliv. En vägbank skulle också kraftigt begränsa möjligheterna till födosök för de kolonier av fladdermöss som påträffats vid gjorda inventeringar. En hög vägbank enligt förslaget är också negativ sett både ur visuell och estetisk synpunkt.

I utredningsmaterialet finns en matris där konsulterna bedömt flera olika aspekter av påverkan vid de olika översiktligt utredda vägsträckningsalternativen. Matrisen bifogas denna skrivelse, bilaga 1.

Av matrisen framgår att vägalternativ 1 A och 1 B har minst påverkan på motstående intressen, med eller utan GC-väg runt sjön. Båda alternativen är broalternativ med den kortaste vägsträckningen från trafikplatsen och vidare in mot Dichmansgatan. Den långa raksträckan från Dichmansgatan ut över sjön i alternativ 1 A kan locka till att trafikanterna håller en högre hastighet jämfört med det något mer svagt kurviga alternativ 1 B. Ju längre söder ut man kommer med vägsträckningen, alternativ 2 och 3, desto fler motstående intressen uppstår. Vägsträckningarna enligt alternativ 2 och 3

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING

Enheten för samhällsbyggnad

är längre och ger inte samma upplevelsekänsla då hela sträckningarna går genom mer eller mindre sammanhållen skogsmark. Vägalternativ 2 berör flest värdefulla naturvärden av alla alternativ, följt av alternativ 3. Vägsträckningarna 2 och 3 innebär en barriär och skär av befintliga motionsspår och strövområden i Karstorpsområdet och utgör inte heller den entré till staden som möjliggörs i alternativ 1 A och B vilket har varit ett klart önskemål under utredningsarbetet. Alternativ 2 och 3 ger också längre gång- och cykelväg än alternativ 1 A och B vilket skulle uppfattas som negativt för de som väljer att förflytta sig med cykel till exempelvis Verkeback eller Gunnebo.

Ekonomiska förutsättningar

Anläggningskostnaden för en Södra infart bedöms av Sweco i beslutsunderlaget till en kostnad mellan 214-285 mnkr, oaktat de kostnader som tillkommer för att anpassa den ökande trafikmängden genom Södra infarten och vidare in i centrum. Kostnaderna för anpassningar för Södra infarten från Dichmansgatan och vidare in i staden tillkommer alltså.

De nu utredda vägsträckningarna för passage av Kvännaren ligger i spannet mellan 50 -125,5 mnkr. Anläggningskostnaden för broalternativen är de lösningar som innebär de högsta investeringskostnaderna av de fyra förslagen, en merkostnad på ca 67-75 mnkr jämfört med det billigaste vägalternativet, alternativ 3. Det som talar för vägalternativ 2 och 3 är att de som är mest ekonomiskt fördelaktiga.

Sett till hela den bedömda totalkostnaden för Södra infarten, alltså hela sträckningen från E22 till Dichmansgatan, så innebär broalternativ 1 A en merkostnad på 33 % och 1 B på 29 % jämfört med det alternativ som bedöms ha den lägsta anläggningskostnaden, vägsträckningsalternativ 3. Den lägsta kostnaden för att bygga en södra infart enligt vägalternativ 3 för passage av Kvännaren uppgår till totalt till 214 mnkr, varav passagen av Kvännaren beräknas till 50 mnkr.

Det dyraste alternativet med en brolösning enligt alternativ 1 A innebär en beräknad slutkostnad på 285 mnkr. I kostnaden för samtliga alternativ ingår anläggande av en ny trafikplats, vägsträcka från trafikplatsen och fram till cirkulationsplats mot framtida etapp 2 och vägsträckan vidare in till Dichmansgatan samt en parallell gång- och cykelväg hela vägen fram till trafikplatsen.

Samhällsbyggnadsenhetens ställningstagande

Trots merkostnaden enligt ovan så förordar Samhällsbyggnadsenheten att vägalternativ 1 A utreds vidare. Vägalternativ 1A innebär den kortaste vägsträckan men är samtidigt den dyraste investeringen. Den orsakar minst konflikter med motstående intressen och skapar goda möjligheter för att utgöra en entré till staden genom fina utblickar över Kvännaren vilket överensstämmer väl med kommunala ambitioner om stadens vattenkontakt. Vägsträckningen hamnar norr om huvuddelen av Karstorps motions- och friluftsområdet och ger möjlighet till passager under brospannet för motionsspår och mindre vägar. Broalternativet ger också möjlighet till viltpassager intill Kvännaren. Om vägsträckningarna för alternativ 2 och 3 skulle väljas så innebär dessa att en påtaglig barriär skapas för Karstorps frilufts- och motionsområde som är ett av stadens viktigaste, och tillsammans med Gränsö, ett av Västerviks mest värdefulla centrumnära områden för rörligt friluftsliv. Alternativ 1 A och 1 B ger stora möjligheter att utveckla och stärka det tätortsnära rekreationsområdet Karstorp/Kvännaren. Åtgärder för att

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING

Enheten för samhällsbyggnad

öka tillgängligheten har redan påbörjats genom de åtgärder som utförts vid Alviken och Kvännaren. Broalternativen ger denna möjlighet utan att utgöra en kraftig barriär i rekreativområdet. Alternativ 2 och 3 innebär begränsade möjligheter för denna utveckling genom sina kraftiga barriäreffekter.

Med utgångspunkt i ovanstående resonemang, så förordar Samhällsbyggnadsenheten att Kommunstyrelsen beslutar att vidare utreda vägalternativ 1 A som den aktuella vägsträckningen för passage av sjön Kvännaren.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att ge Samhällsbyggnadsenheten uppdraget att låta utreda vägalternativ 1 A som passage av sjön Kvännaren i det fortsatta arbetet med en Södra infart.



Ulf Kullin
Förvaltningschef



Bruno Nilsson
Samhällsbyggnadschef



Christer Ramström
Planerare

Bilaga 1: Utvärderingsmatris, sammanställning av tänkbara konsekvenser

Sammanställning av tänkbara konsekvenser

	1A - Bro	1B - Alternativt brolägg	1C - Väg på bank i sjön i läge 1A	1D - Alternativ 1B med GC runt sjön	2 - Land	3 - Land	
	Mycket positiva	något positiva	ingem/inga påverkan	Något negativ	Måttligt negativ	Mycket negativ	
Vägutformning	Den långa raksträckan från Dichmansgatan ut över sjön kan inbjuda till hög hastighet.	Kurvaturen från Dichmansgatan ut över sjön kan verka hastighetsdämpande.	Den långa raksträckan från Dichmansgatan ut över sjön kan inbjuda till hög hastighet.	Brostrukturen från Dichmansgatan ut över sjön kan verka hastighetsdämpande.	Framtida cirkulationsplans i öppnings- längstutning. Något kurvig löpformig.	Kurvig plangeometri	
Grundläggnings-förhållanden	Huvudsakligen goda geotekniska grundläggnings-förhållanden där grundläggning kan ske på konventionellt sätt utan specifika förstärknings-åtgärder. Lokalt kan mindre områden med organisk jord förekomma där undanpressning utförs.	Huvudsakligen goda geotekniska grundläggnings-förhållanden där grundläggning kan ske på konventionellt sätt utan specifika förstärknings-åtgärder. Lokalt kan mindre områden med organisk jord förekomma där undanpressning utförs.	Se alternativ 1A - Bro. Därutöver utförs undanpressning vid grundläggning av vägbanken över Kvinnaren. Marktvägen av sediment och eventuella losare jordlager (lera och silt) kan göra att behovet av korsmaterial blir betydande och risk för att undanpressade massor skapar små "öar" i sjön kan inte uteslutas.	Vid passagen söder om Kvinnaren återfinns en längre sträcka, ca 170 m, som kräver grundförstärkningsåtgärder (undanpressning/ löslöslning/återfyllnad) p.g.a. stora markvattens- och cykelvattens nivåer. Dock medför det en mindre mängd organisk jord.	Vid passagen söder om Kvinnaren återfinns en kortare sträcka, ca 60 m, som kräver större grundförstärkningsåtgärder (undanpressning/ löslöslning/återfyllnad) p.g.a. befintlig organisk jord.	Vid passagen söder om Kvinnaren återfinns en kortare sträcka, ca 60 m, som kräver större grundförstärkningsåtgärder (undanpressning/ löslöslning/återfyllnad) p.g.a. befintlig organisk jord.	Vid passagen söder om Kvinnaren återfinns en kortare sträcka, ca 60 m, som kräver större grundförstärkningsåtgärder (undanpressning/ löslöslning/återfyllnad) p.g.a. befintlig organisk jord.
Landskaps-anpassning	Nytt element i sjomiljön.	Nytt element i sjomiljön.	Mycket element i sjomiljön. Detta skapar en rikare miljö.	Mycket element i sjomiljön.	Vägen går igenom ett kuperat skogslandskap vilket medför höga banker och djupa skärningar på delar av sträckan.	Vägen går igenom ett kuperat skogslandskap vilket medför höga banker och djupa skärningar på delar av sträckan.	
Trafikant-perspektiv	Goda utblickar över sjön. Rak väg ökar orienterbarheten. Öster om sjön ligger vägen i en lång skärning som minskar utblickarna. Kontrasten mellan öppet vatten och bergslämnning ger dock en fin upplevelse.	Goda utblickar över sjön. Öster om sjön ligger vägen i en lång skärning som minskar utblickarna. Kontrasten mellan öppet vatten och bergslämnning ger dock en fin upplevelse.	Goda utblickar över sjön. Rak väg ökar orienterbarheten. Öster om sjön ligger vägen i en lång skärning som minskar utblickarna. Kontrasten mellan öppet vatten och bergslämnning ger dock en fin upplevelse.	Goda utblickar över sjön. Öster om sjön ligger vägen i en lång skärning som minskar utblickarna. Kontrasten mellan öppet vatten och bergslämnning ger dock en fin upplevelse. Bron blir något smalare.	Östvästkontakt norrut. Något samre orienterbarhet. Variationer i det kuperade landskapet bidrar till en positiv upplevelse.	Östvästkontakt, få utblickar. Något samre orienterbarhet. Variationer i det kuperade landskapet bidrar till en positiv upplevelse.	Östvästkontakt, få utblickar. Något samre orienterbarhet. Variationer i det kuperade landskapet bidrar till en positiv upplevelse.
Mötet med staden	Bron har ett stadsmässigt uttryck och knyter an till stadens karaktär. Den raka vägen gör att entrén till Västervik blir tydlig. Bron kan ändå bli en port in till staden genom att skapa identitet mellan sjö, stad och hav.	Bron har ett stadsmässigt uttryck och knyter an till stadens karaktär. Den raka vägen gör att entrén till Västervik blir tydlig. Bron kan ändå bli en port in till staden genom att skapa identitet mellan sjö, stad och hav.	Bron har ett stadsmässigt uttryck och knyter an till stadens karaktär. Den raka vägen gör att entrén till Västervik blir tydlig. Bron kan ändå bli en port in till staden genom att skapa identitet mellan sjö, stad och hav.	Bron har ett stadsmässigt uttryck och knyter an till stadens karaktär. Den raka vägen gör att entrén till Västervik blir tydlig. Bron kan ändå bli en port in till staden genom att skapa identitet mellan sjö, stad och hav.	Entrén till Västervik blir tydlig. Kontakten mellan vatten och stad sker endast glimtblis. Övergången mellan slog och stad blir därför inte lika markerad.	Entrén till Västervik blir tydlig. Kontakten mellan vatten och stad sker endast glimtblis. Övergången mellan slog och stad blir därför inte lika markerad.	Entrén till Västervik blir tydlig. Kontakten mellan vatten och stad sker endast glimtblis. Övergången mellan slog och stad blir därför inte lika markerad.
Rekreation och friluftsliv	Vägen utgör en barriär. Korsar motionsspår och stigar. Breda passager i strandkanterna. Måttlig påverkan på motionsspår. Buller från ny väg kommer att upplevas som störande vid strandstigarna.	Vägen utgör en barriär. Korsar motionsspår och stigar. Breda passager i strandkanterna. Måttlig påverkan på motionsspår. Buller från ny väg kommer att upplevas som störande vid strandstigarna.	Vägen utgör en barriär. Korsar motionsspår och stigar. Breda passager i strandkanterna. Måttlig påverkan på motionsspår. Buller från ny väg kommer att upplevas som störande vid strandstigarna.	Vägen utgör en barriär. Korsar motionsspår och stigar. Breda passager i strandkanterna. Måttlig påverkan på motionsspår. Buller från ny väg kommer att upplevas som störande vid strandstigarna.	Vägen utgör en barriär. Korsar motionsspår och stigar. Breda passager i strandkanterna. Måttlig påverkan på motionsspår. Buller från ny väg kommer att upplevas som störande vid strandstigarna.	Vägen utgör en barriär. Korsar motionsspår och stigar. Breda passager i strandkanterna. Måttlig påverkan på motionsspår. Buller från ny väg kommer att upplevas som störande vid strandstigarna.	Vägen utgör en barriär. Korsar motionsspår och stigar. Breda passager i strandkanterna. Måttlig påverkan på motionsspår. Buller från ny väg kommer att upplevas som störande vid strandstigarna.
Buller boende	Det finns inga bostäder eller fritidshus inom 500 m.	Det finns inga bostäder eller fritidshus inom 500 m.	Det finns inga bostäder eller fritidshus inom 500 m.	Det finns inga bostäder eller fritidshus inom 500 m.	Det finns inga bostäder eller fritidshus inom 500 m.	Det finns inga bostäder eller fritidshus inom 500 m.	
Natur	Uten påverkan på NV-området.	Uten påverkan på NV-området.	Uten påverkan på NV-området. Passage för fladdermöss försvåras med vägbank.	Gålg- och cykelvägen gör inbrott i NV-området men med mindre påverkan än alternativ 2. Påverkan på fladdermöss.	Uten inbrott i NV-området. Stor påverkan på fladdermöss.	Inbrott i NV-området. Påverkan på fladdermöss.	
Kultur	Kända fornlämningar påverkas ej.	Kända fornlämningar påverkas ej.	Kända fornlämningar påverkas ej.	Fossil åter tas i anspråk.	Kända fornlämningar påverkas ej.	Kända fornlämningar påverkas ej.	
Yt- och grundvatten	Tillstånd för vattenverksamhet bedöms krävas.	Tillstånd för vattenverksamhet bedöms krävas.	Tillstånd för vattenverksamhet bedöms krävas. Övervakning på götta hydrologi.	Långa passage vid utloppet för Kvinnaren. Anmälan eller tillstånd krävs vid utförande av bro. Samma som för alternativ 2 men med mindre markanspråk.	Långa passage vid utloppet för Kvinnaren. Anmälan eller tillstånd krävs vid utförande av bro.	Passage av utloppet från Kvinnaren. Anmälan eller tillstånd krävs vid utförande av bro.	
Kostnader	125,5 miljoner kr	117,0 miljoner kr	73,0 miljoner kr	102,0 miljoner kr	51,0 miljoner kr	50,0 miljoner kr	