

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

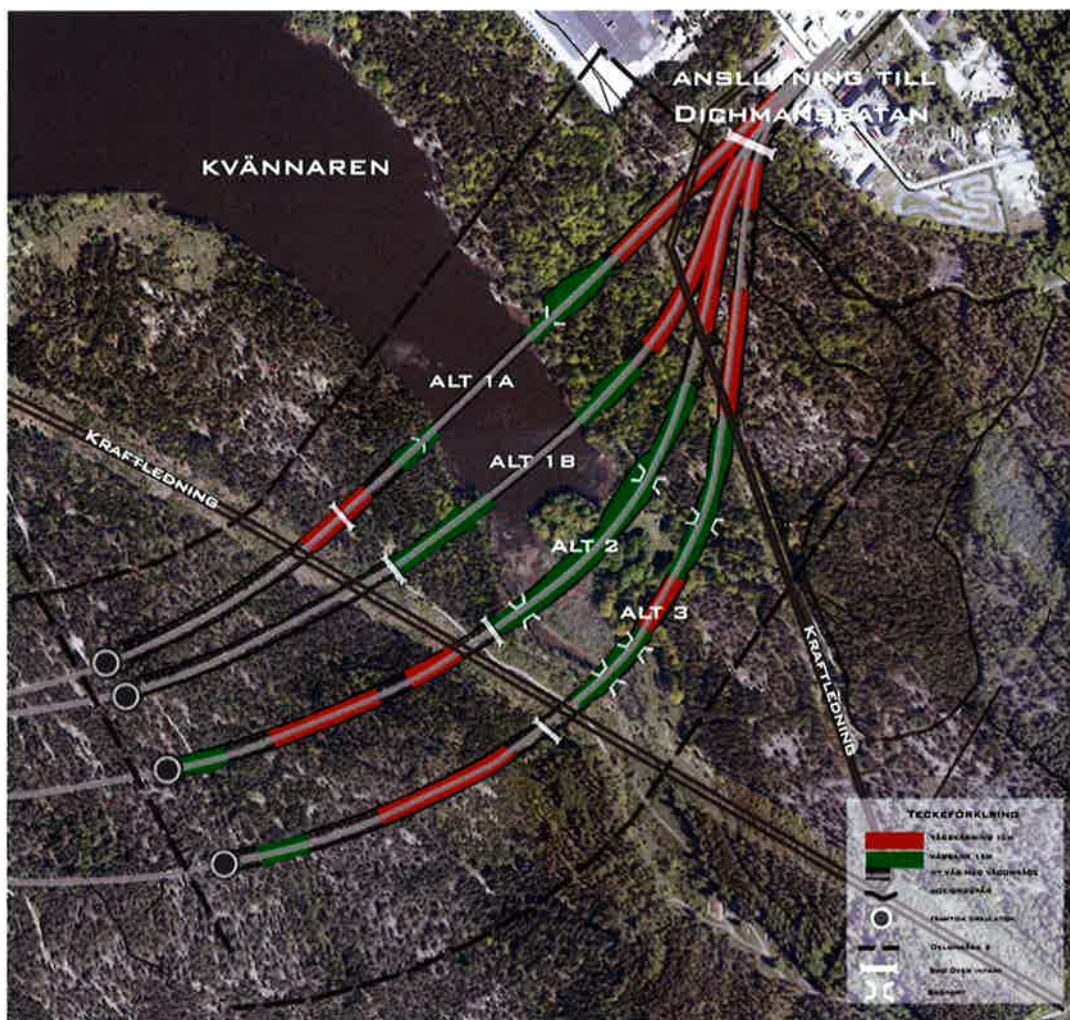
Enheten för samhällsbyggnad

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. Risker 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 broalternativ 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 förordrar 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 rekreationsområdet. 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 broläge	1C - Väg på bank i sjön i läge 1A	1D - Alternativ 1B med GC runt sjön	2 - Land	3 - Land	
	Mycket positiva	något positiva	ingen/ringa 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.	Kurvaturen från Dichmansgatan ut över sjön kan verka hastighetsdämpande.	Framtida trafikationsplats i ogymsam långlutning. Något kurvig införing.	Kurvig plangeometri	
Grundläggningsförhållanden	Huvudsakligen goda geotekniska grundläggningsförhållanden där grundläggning kan ske på konventionellt sätt utan specifika förstärkningsåtgärder. Lokalt kan mindre områden med organisk jord förekomma där undanpressning utförs.	Huvudsakligen goda geotekniska grundläggningsförhållanden där grundläggning kan ske på konventionellt sätt utan specifika förstärkningsåtgärder. Lokalt kan mindre områden med organisk jord förekomma där undanpressning utförs.	Se alternativ 1A - Bro. Därutöver utförs undanpressning vid grundläggning av vägbanken över Kvinnaren. Måttligheten av sediment och eventuella lösare jordlager (lera och silt) kan göra att behovet av frossmaterial blir betydande och risk för att undanpressade massor stöpar små "bar" i sjön kan inte uteslutas.	Vid passagen söder om Kvinnaren återfinns en längre sträcka, ca 170 m, som kräver grundförstärkningsåtgärder (undanpressning/lättjällning/överlast) p.g.a. stora måktigheter organisk jord. Dock medför en gång- och cykelväg mindre inbrott och bärlighet.	Vid passagen söder om Kvinnaren återfinns en kortare sträcka, ca 80 m, som kräver större grundförstärkningsåtgärder (undanpressning) p.g.a. befintlig organisk jord.	Vid passagen söder om Kvinnaren återfinns en kortare sträcka, ca 80 m, som kräver större grundförstärkningsåtgärder (undanpressning) p.g.a. befintlig organisk jord.	
Landskapsanpassning	Nytt element i sjömiljön.	Nytt element i sjömiljön.	Stort element i sjömiljön delar sig i två delar.	Nytt element i sjömiljön.	Vägen går igenom ett kuperat skogslandskap vilket medför höga banker och djupa slårningar på delar av sträckan.	Vägen går igenom ett kuperat skogslandskap vilket medför höga banker och djupa slårningar på delar av sträckan.	
Trafikantperspektiv	Goda utblickar över sjön. Rak väg ökar orienterbarheten. Öster om sjön ligger vägen i en lång slårning som minskar utblickarna. Kontrasten mellan öppet vatten och bergskällning ger dock en fin upplevelse.	Goda utblickar över sjön. Öster om sjön ligger vägen i en lång slårning som minskar utblickarna. Kontrasten mellan öppet vatten och bergskällning ger dock en fin upplevelse.	Goda utblickar över sjön. Rak väg ökar orienterbarheten. Öster om sjön ligger vägen i en lång slårning som minskar utblickarna. Kontrasten mellan öppet vatten och bergskällning ger dock en fin upplevelse.	Goda utblickar över sjön. Öster om sjön ligger vägen i en lång slårning som minskar utblickarna. Kontrasten mellan öppet vatten och bergskällning ger dock en fin upplevelse.	Gods utblickar över sjön. Öster om sjön ligger vägen i en lång slårning som minskar utblickarna. Kontrasten mellan öppet vatten och bergskällning ger dock en fin upplevelse.	Ingen vattenkontakt, få utblickar. Något sämre orienterbarhet. Variationer i det kuperade landskapet bidrar till en positiv upplevelse.	Ingen vattenkontakt, få utblickar. Något sämre orienterbarhet. Variationer i det kuperade landskapet bidrar till en positiv upplevelse.
Möter med staden	Bron har ett stadsmässigt uttryck och knyter an till stadens karaktär. Den svaga kurvan 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 svaga kurvan 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 svaga kurvan 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 svaga kurvan 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 svaga kurvan 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 glimtvist. Övergången mellan skog och stad blir därför inte lika markerad.	Entrén till Västervik blir tydlig. Kontakten mellan vatten och stad sker endast glimtvist. Övergången mellan skog 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.	Stor inbrott i strandkantens karaktär. Barriären skapas med påverkan från vägen. Strandlinjen ligger kvinnaren bakom att skapas av. Elvavägar, motionsspår och vattenvägar påverkas kraftigt. Buller från ny väg kommer att upplevas som störande vid strandstigarna.	Stor inbrott i strandkantens karaktär. Barriären skapas med påverkan från vägen. Strandlinjen ligger kvinnaren bakom att skapas av. Elvavägar, motionsspår och vattenvägar påverkas kraftigt. 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	Liten påverkan på NV-området.	Liten påverkan på NV-området.	Liten påverkan på NV-området. Passage för fladdermöss förväntas med vägbank.	Liten påverkan på NV-området. Passage för fladdermöss förväntas med vägbank.	Mycket inbrott i NV-området. Stor påverkan på fladdermöss.	Inbrott i NV-området. Påverkan på fladdermöss.	
Kultur	Kända förlämnings påverkas ej.	Kända förlämnings påverkas ej.	Kända förlämnings påverkas ej.	Kända förlämnings påverkas ej.	Fossil åter tas i anspråk.	Kända förlämnings påverkas ej.	
Yt- och grundvatten	Tillstånd för vattenverksamhet bedöms krävas.	Tillstånd för vattenverksamhet bedöms krävas.	Tillstånd för vattenverksamhet bedöms krävas. Påverkan på sjöns höjdnivå.	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 broar.	
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	