

Miljö- och byggnämnden

På grund av personuppgiftsplagen (PUL) är vissa personuppgifter borttagna (kryssade) i de ärenden som handlar om myndighetsutövning.

Mob § 90

2016/0910

Yttrande över granskningsförslag till vägplan för E4 Ljungby – Toftanäs, TRV 2013/41946

Beslut

Miljö- och byggnämnden föreslår att kommunstyrelsen lämnar följande synpunkter:

Vattenskydd

Ljungby-Lagans vattentäkt utgörs av en grundvattenförekomst mellan Ljungby och Lagan. Denna vattentäkt sträcker sig över E4 i höjd med Lagans samhälle och berörs även indirekt av E4 genom att den ligger längs med väg 568 (gamla Riksettan) som fungerar som omledningsväg för E4 mellan Ljungby och Lagan.

Vattenskyddet för Ljungby-Lagan råvattentäkt, Ljungby åsen, har diskuterats vid flertalet möten med Trafikverket. Ljungby kommun har framhållit att tänkt skydd behöver klara en räddnings insats där tiden från det att olyckan sker till färdig sanering tar en tid av tolv timmar. Tiden är satt utefter erfarenhet och motsvarar tiden för en ordinär räddningsinsats.

Ljungby kommun saknar skriftlig information om hur Trafikverkets riskbedömning gått till. En muntlig förklaring varför rullstensåsen i Ljungby kommun, Ljungby åsen, inte behöver likvärdigt skydd som Bergaåsen är att risken är mindre i Ljungby åsen eftersom det är färre människor kopplade till de råvattenbrunnar som finns i Ljungby åsen. Trafikverket har delgetts Ljungby åsens nya vattenskyddsområde och dess utbredning men huruvida detta tagits hänsyn till framgår inte.

Ljungby kommun saknar en redovisning om hur hänsyn tagits till att rullstensåsen, som är en av Sveriges största grundvattenförekomst gjorts. Hur har hänsyn tagits till rullstensåsens värde som grundvattenförekomst. I Lagans befintliga vattenskyddsområdesföreskrift har vattenskyddsområdet utbredning satts utefter åsens sårbarhet och vattnets strömning emot vattentäkten. Ljungby kommun bedömer att detta är ett område som ska skyddas för framtiden. Att det idag står reservbrunnar i detta vattenskyddsområde säger inte att Ljungby kommun i ett hundra års perspektiv aldrig kommer använda sig av dem. Ljungby kommun önskar att ett förtydligande om skyddet på detta område samt att Trafikverket beaktar att skyddet på rastplatsen ska uppfylla krav som ställs för utsläpp till åsen och dess grundvattentäkter.

Likaså saknar Ljungby kommun uppgifter om hur Trafikverket gjort riskbedömningen med tanke på framtiden, 100 – 150 år framåt.

Miljö- och byggnämnden

På grund av personuppgiftsplagen (PUL) är vissa personuppgifter borttagna (kryssade) i de ärenden som handlar om myndighetsutövning.

Trafikverkets uppgifter på hur man i framtiden säkrar två olika system för samma ås utifrån ett insats perspektiv.

Både när det gäller den dagliga driften och när räddningsinsatser krävs. Hur säkerställs att entreprenörer och räddningstjänst förstår att det är olika skydd och olika tid på insatserna som behöver göras vid räddningsinsatserna.

För Ljungby åsen har nya vattenskyddsområden tagits fram. Beräkningar har utförts på hur stort vattenskyddsområdet behöver vara. Uträkningen visar att den sekundära skyddszonen för Ljungby åsen sträcker sig och möter Bergaåsens vattenskyddsområde.

Ljungby kommun ser därför att Trafikverket gör fler undersökningar för att utreda hur åsens vatten ska skyddas utmed denna sträcka. Trafikverket har låtit provborrningar utföras på den västliga sidan medans enbart en (1) provborrning utförts på sträckans östliga sida, vilken är den sidan som är sårbar emot grundvattenförekomsten. I Trafikverkets material har det framkommit att åsen går i dagen utmed denna sträcka samt att grundvatten står i dagen. Ljungby kommun vill att fler undersökningar görs på den östliga sidan och utredning om var och hur långt finns grundvatten i dagen samt vilket skydd som behövs för att inte förorena grundvattnet.

I vägplaneförslaget har en tid om nio timmar angetts som skydd och utmed sträckan har räcken markerats i bilagans illustrationskartor. Det finns inga uppgifter på vilka räcken som avses och Ljungby kommun ser inritade räcken som ett minimum skydd och ställer sig positiva till om bättre alternativ framkommer. Ljungby kommun vill att Trafikverket anger vilka räcken som avses. Ljungby kommun vill att Trafikverket ser över om skyddet för Lagans vattenskyddsområde som börjar vid 17/750 och sträcker sig till cirka 18/600 har erforderligt skydd, då kommunens geohydrologiska undersökningar anger detta som ett område med stor risk för infiltration. Sträckan Ljungby kommun vill att Trafikverket ger en förklaring till om vattenskyddet är mellan 17/750 till och med 21/450 enligt Trafikverkets illustrationskarta, (rev 3). Inom detta område kommer den nya rastplatsen vid trafikplats Lagan, vilken måste förses med oljeavskiljare för dagvatten.

Vad gäller Bergaåsen vattenskyddsområde förutsätter vi att Växjö kommun har haft möjlighet att lämna synpunkter på förslaget till vägplan.

Väg 568 är förbjuden för farligt gods, vilket vid omledning från E4 istället ska transporteras på väg 616 öster om ån Lagan. Vägen för farligt gods går genom samhället Lagan samt både korsar och går parallellt med ån Lagan. Särskilt nära ån går vägen på en sträcka drygt en kilometer norr om korsningen med väg 25. En översyn av väg 616 behövs för att säkerställa att den har tillräcklig standard för att klara trafik med tunga fordon och farligt gods.

Miljö- och byggnämnden

På grund av personuppgiftsplagen (PUL) är vissa personuppgifter borttagna (kryssade) i de ärenden som handlar om myndighetsutövning.

För att undvika att föroreningar kommer ut i ån Lagan eller ner i grundvattnet vid en olycka med farligt gods är det viktigt att det finns ett säkerhetssystem för hur föroreningarna tas omhand. För att minska risken för utsläpp kan det till exempel behövas skyddsräcken vid djupa diken.

Trafikverket har muntligt gett löftet om att ingen omdirigering av trafik kommer ske genom befintligt vattenskyddsområde för Ljungby och vidare in i samhället Lagan. Sker ingen omdirigering förväntar sig Ljungby kommun också att ingen omdirigering av trafiken kommer ske på Sickingevägen till Åby och vidare upp mot Hallsjö alternativt till trafikplats Lagan. Ljungby kommun ställer sig mycket positiva till att det inte sker någon omdirigering på dessa sträckor utan att trafiken behålls på E4:an. Skulle omdirigering ske eller att spontan större omdirigering uppstår, behövs skydd sättas upp för vattentäkten då brunnarna ligger i den omedelbara närheten av väg 568 eller Myreborondellen.

Verksamhetsutövaren, i detta fall Trafikverket, bör under byggtiden och när E4:an står färdig och överlämnats till drift och underhåll inom Trafikverket ha färdiga ”insats” planer och för hur de tekniska systemen fungerar och vilka åtgärder som är viktiga för att förhindra att en skadeutbredning når ner till vattentäkten.

I vägplaneförslaget saknas eller skrivs mycket lite om arbetstrafik och var tillfälliga etableringar ska vara. En mer detaljerad plan med föreskrifter om vad som gäller inom vattenskyddsområde saknas. En plan för hur räddningsfordon kan ta sig fram vid eventuell olycka samt var koordinatsatt räddningspunkter ska finnas. Räddningstjänsten har idag ett avtal med Trafikverket om att sanera vägbanan efter en olycka. Vid ombyggnation går ansvaret över till byggherren. Ljungby kommun vill att detta avtal övergår till byggherren.

Under byggtiden är det viktigt att ha extra säkerhetsåtgärder för att undvika utsläpp av föroreningar. Det är av stor betydelse att ha ett system som säkerställer att alla inblandade entreprenörer och underentreprenörer har stor säkerhetsmedvetenhet. För att få kontroll på eventuella föroreningensutsläpp kan det förslagsvis ställas som krav att samtliga tillbud under byggtiden ska rapporteras.

Buller

I vägplanen anges att bullerskydden så långt som möjligt ska utformas som bullervallar, att en kombination av skärm och vall annars ska användas samt att enbart skärm ska användas i sista hand. Generellt sett är det billigare att anlägga bullervall än bullerplank, men kostnaden för vall beror på vilka massor som finns att tillgå. För E4 föreslås nästan uteslutande vall anläggas, undantaget övergångar eller där det inte är möjligt med vall.

Miljö- och byggnämnden

På grund av personuppgiftsplagen (PUL) är vissa personuppgifter borttagna (kryssade) i de ärenden som handlar om myndighetsutövning.

Ur resurshushållningsperspektiv är plank att föredra då det går åt stora mängder massor för att anlägga en bullervall. I vissa fall kan även den markyta som går åt till vallen vara olämplig att ta i anspråk. Miljöbalken ställer krav på användning av massor i anläggningsändamål. Miljö- och byggnämnden vill ha samråd kring massor som hämtas utifrån till byggprojektet och upplag av massor.

I handlingarna anges att massorna från schaktningen i samband med vägbreddningen i största möjliga mån ska användas vid återställning av slänter och sidoområden. I miljökonsekvensbeskrivningen står det att massbalansen är negativ och att 308 000 ton saknas. Var dessa massor ska hämtas kommer vara en del av entreprenadupphandlingen.

Bullerskyddens utformning bör anpassas efter om det finns företag med skyltläge, då dessa påverkas negativt av att bullervallar som skymmer sikten uppförs. Exempelvis bör transparenta bullerskärmar av denna anledning kunna användas vid avfartsramperna söderifrån i Lagans samhälle, där flera företag finns etablerade i ett skyltläge från E4.

I kartmaterialet finns både befintlig vall och ny vall markerade. Det är dock otydligt vad som gäller på sträckor där dessa markeringar är parallella – ska de befintliga vallarna i dessa fall alltid avlägsnas och ersättas av de nya vallarna eller finns det fall där det ska vara parallella vallar. Vidare framgår det inte om befintliga vallar ska förbättras på de sträckor där det inte ska uppföras några nya vallar till den standard som en nyanlagd vall har.

Bullervallar måste också underhållas för att inte bullerskyddet ska försämrans. Materialet i en vall kan sätta sig och vallen då sjunka i höjd. En plan för underhåll av bullervallar efterfrågas därför.

I den bullerutredning som tagits fram för vägplanen har bullersituationen längs en utbyggd E4 studerats och med förslag till bullerdämpande åtgärder där de beräknade bullervärdena överstiger riktvärdena.

I miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) anges att målsättningen vid värderingen av bullerdämpande åtgärder är att första våningen i bostadshus har en ekvivalent bullernivå om 55 dBA utomhus, men att en högre nivå för andra våningen accepteras eftersom det är i marknivå som människor huvudsakligen vistas utomhus.

Det framgår i bullerutredningen som hör till MKB:n att vid 15 bostadsfastigheter överskrids riktvärdet om 55 dBA vid fasadens första våning. I MKB:n står att det sammantaget är 28 fastigheter där inte bullerriktvärdet vid fasad nås. Av det här exemplet är det tydligt att materialet i vissa delar är svåröverskådligt.

Miljö- och byggnämnden

På grund av personuppgiftsplagen (PUL) är vissa personuppgifter borttagna (kryssade) i de ärenden som handlar om myndighetsutövning.

Sovrum är företrädesvis belägna på andra våningen. För att innehålla riktvärden inomhus förutsätts att fönster hålls stängda. En bullernivå som på andra våningen är någon enstaka decibel högre än bullervärdet på första våningen kan förmodligen accepteras men inte att det skiljer flera decibel. Skyltad hastighet kommer ändras från 100 km/h till 120 km/h. Det innebär en ökning av bullret jämfört med före utbyggnaden. Det är 11 stycken fastigheter där bullret vid andra våningens fasad överskrider riktvärdet 55 dBA enligt bullerutredningen som hör till MKB:n.

För vissa fastigheter föreslås ingen vägnära åtgärd och för vissa fastigheter föreslås bullerskyddad uteplats och åtgärd i fasad som fönsterbyte. Miljö- och byggnämnden förutsätter att bullerskyddad uteplats innebär att bullret är maximalt 55 dBA ekvivalent. För flera av fastigheterna bedömer miljö- och byggnämnden att bullret utomhus vid våning 1 är för högt över riktvärdet 55 dBA för att vara tillfredsställande. För flera fastigheter är det 57, 58, 59 dBA. För en fastighet är det 65 dBA med 66 dBA på andra våningen.

Av handlingarna framgår inte hur Trafikverket ställer sig till om enskilda fastighetsägare önskar vara med och delfinansiera ett ökat bullerskydd utöver det Trafikverket finner samhällsekonomiskt rimligt att utföra.

Åtskilliga studier har genomförts som visar på allvarlig negativ hälsopåverkan på individer av buller redan innan oönskat buller upplevs som en störning. Det är ett stort samhällsproblem och måste tas på stort allvar. Redovisad ekvivalent ljudnivå visar en genomsnittlig bullernivå och inte de höga enskilda toppar som uppstår av enskilda fordon. Riktvärdet för maxvärde utomhus är 70 dBA.

Det är av största vikt att bullerskydd byggs vid alla överfarter och underfarter så att trafikbuller hindras från att bredas ut mot bostäder.

De vägar som behöver användas för omledning vid olyckor eller under vissa skeden av utbyggnaden kommer att användas mer frekvent och under längre tider vid motorvägsutbyggnaden av E4 varför bullersituationen även här kommer att påverkas av utbyggnaden. Särskilt vägen genom Lagan och Ringleden runt Ljungby är av stor betydelse.

Om behov uppstår av planerad omledning av trafik genom Lagans samhälle eller på Ringvägen i Ljungby tätort under byggtiden bör hastigheten sänkas för att minska bullerstörningen för boende som berörs. En hastighetsbegränsning påverkar även trafiksäkerheten positivt.

Miljökonsekvensbeskrivning

För att säkerställa effektiviteten i beslutade skyddsåtgärder måste innehållet i MKB:n föras vidare till det kommande arbetet.

Miljö- och byggnämnden

På grund av personuppgiftsplagen (PUL) är vissa personuppgifter borttagna (kryssade) i de ärenden som handlar om myndighetsutövning.

För att styra genomförande och uppföljning av miljökontroll under byggskedet upprättas ett miljökontrollprogram. Det är viktigt att detta kontrollprogram tas fram i samråd med Länsstyrelsen i Kronobergs län och Ljungby kommuns miljö- och byggnämnd.

Enskilda brunnar som ligger inom 150 meter från den utbyggda E4:an kommer att inkluderas i miljökontrollprogrammet.

Utanför samhället Lagan finns två före detta kommunala avfallsdeponier mycket nära väg E4 vilka berörs av vägbreddningen. Innan grävning eller annat markingrepp får ske i dessa områden ska samråd hållas med miljö- och byggnämnden i Ljungby. Detsamma gäller även andra områden som misstänks vara förorenade. Om föroreningar i övrigt påträffas vid grävarbete ska arbetet omedelbart avbrytas och miljö- och byggnämnden kontaktas.

Trafiksäkerhet

En följd av att trafiken under byggtiden i större utsträckning kommer att ledas om till alternativa vägar i anslutning till bostadsbebyggelse, främst i Ljungby och Lagan, är att trafiksäkerheten påverkas. Behovet av åtgärder för att öka trafiksäkerheten bör därför utredas om omledning planeras. Bland annat kan befintliga vägar förses med hastighetsdämpande åtgärder och gång- och cykeltrafikanternas situation ses över. Syftet med sådana åtgärder är bland annat att få minskad hastighet och säkrare korsningspunkter för gående/cyklister. Särskilt bör då situationen för skolelever och deras väg till skola eller skolbuss studeras. För att få kontroll på de trafikomledningar som sker bör man om möjligt undvika spontana oplanerade omledningar, till exempel genom att ha en tydlig strategi för hur man informerar allmänheten vid omledningar.

Att det uppförs viltstängsel längs hela vägsträckan och iordningställs 4 viltpassager där viltet kan passera E4 leder till minskad risk för viltolyckor och därmed förbättrad trafiksäkerhet. På vägsträckan norr om Lagaån finns det på mer än en mil bara en viltpassage. Eftersom vilt ofta rör sig i anslutning till öppet vatten kan det finnas behov av en viltpassage även på norra sidan av Lagaån under E4.

Gång- och cykeltrafik

Vid trafikplats Lagan föreslås både en ny bro över E4:an och en ny rastplats. Det är positivt att den nya bron har en bredd som möjliggör för en separat gång- och cykelväg över E4:an, och därmed för busshållplatser för expressbussar på både sidor om E4.

Direkt väster om trafikplatsen finns Laganland med motell, rastplats och älgpark – besöksmål som redan idag medför viss cykeltrafik på bron över E4. Med en separat gång- och cykelväg kan antalet oskyddade trafikanter beräknas öka.

Miljö- och byggnämnden

På grund av personuppgiftsplagen (PUL) är vissa personuppgifter borttagna (kryssade) i de ärenden som handlar om myndighetsutövning.

Med tanke på den komplexa trafiksituationen i trafikplatsen, med på- och avfarter, busshållplatser och rastplats behöver ett mer detaljerat förslag tas fram, som inte minst hanterar den otrygga trafiksituationen för gående och cyklister.

Det behöver säkerställas att gång- och cykelväg mellan Lagans samhälle och Laganland, samt vidare västerut, är trafiksäker. Som förslaget ser ut nu finns det inget sätt för gående och cyklister att ta sig i väst-östlig riktning i korsningen vid rastplatsen/Laganland, varför det troliga är att gående och cyklister tvingas att ta sig genom korsningen även om det inte är trafiksäkert. En planskild korsning över Laganvägen till Laganland skulle till exempel vara en trafiksäker lösning.

Den raka trafikföringen om man kör bil på bron från väst till öst uppmuntrar till högre hastigheter än vad som är lämpligt på platsen, något som medför ökad risk särskilt för oskyddade trafikanter. En översyn av trafikföringen på bron bör därför ske.

För att få större nytta av den nya gång- och cykelvägen över E4 bör en förlängning byggas ut in i Lagans samhälle. Ett sådant arbete bör ske i samarbete mellan Trafikverket och Ljungby kommun.

Det är viktigt att tiden som gång- och cykelvägstunnlarna under E4 är stängda under byggtiden minimeras. Om omledningsvägar behöver ordnas under kortare tid måste de vara gena för att inte i princip omöjliggöra gång- och cykeltrafik. Av de 4 gång- och cykeltunnlar som finns under E4 i höjd med Ljungby måste alltid minst en i norr och en i söder vara öppna.

Gestaltningprogram

Gestaltningen av trafikplats Ljungby södra har en omhändertagen och genomtänkt gestaltning. Bland annat föreslås en utformning med växtlighet och stenar, där gabionmurar användas vid terrassering, samt belysning används för att lyfta fram de olika elementen. Utformningen motiveras med att trafikplatsen markerar entrén till Ljungby tätort och ligger i en bebyggd kontext.

Med samma argument bör åtminstone trafikplats Ljungby norra, men även trafikplats Lagan, få en lika genomarbetad gestaltning redovisad i illustrationer. Båda dessa trafikplatser ligger i anslutning till tätortbebyggelse och markerar entréer till Ljungby norrifrån respektive Lagan västerifrån. I och med att trafikplatserna Ljungby södra och Ljungby norra ligger enbart några kilometer ifrån varandra bör deras gestaltning planeras i ett sammanhang. Ljungby norra kommer dessutom enligt den bebyggelseutveckling som översiktsplanen pekar ut i framtiden att omges av bebyggelse på alla sidor.

Där kraftledningen Sydvästlänken löper parallellt med E4 är det idag ett ovanligt brett område som är öppet och fritt från träd.

Miljö- och byggnämnden

På grund av personuppgiftsplagen (PUL) är vissa personuppgifter borttagna (kryssade) i de ärenden som handlar om myndighetsutövning.

Anledningen är både markarbeten vid nedgrävningen av Sydvästlänken och restriktioner i markanvändning i anslutning till ledningen. För att minska på det breda öppna landskapsrummet här föreslås att en vegetationsridå anläggs mellan E4 och ledningsgatan. En sådan plantering skulle ge positiva effekter på landskapsbilden, men kan även ge försämrat skyltläge för företag som ligger väster om E4 i höjd med Ljungbys samhälle. Avstämning bör därför ske med berörda fastighetsägare och kommun innan en sådan åtgärd eventuellt genomförs på någon sträcka inom vägplanen.

Vid E4:ans passage över Toftaan och Lagan föreslås den visuella kontakten mellan vägen och vattnet förbättras genom utglesning av skymmande vegetation. För att sådana åtgärder ska få effekt får inte luckorna i vegetationen bli för smala. Av den anledningen kan det vara viktigt att Trafikverket arbetar för att sådana åtgärder genomförs även utanför vägområdet, vilket kräver samsyn och avtal med markägare.

Belysning föreslås ske av vattendrag, fornlämningar och specifika träd bland annat för att stärka vägsträckningens identitet och orienterbarhet. Ljungby kommun ser positivt på detta sätt att lyfta fram landskapet och naturen inom kommunen och deltar därför gärna i arbetet.

Det är positivt att gravhögarna vid Hallsjö föreslås framhävas med gallring, belysning och skyltning, då de är en viktig del av Ljungbys och Lagandalens historia och även ett besöksmål. Lämpliga åtgärder bör tas fram i samråd med länsstyrelsen och Ljungby kommun. Bullerskärmens placering i förhållande till kyrkoruinen och angränsande bullervall är otydlig.

Processen

Med tanke på att utbyggnaden av E4 förbi Ljungby till motorväg är ett väldigt omfattande och betydelsefullt projekt är remisstiden alldeles för kort. På så kort tid är det svårt att samla ihop synpunkter från alla kommunens verksamheter och bereda ärendet politiskt. För att få en genomarbetad process borde remisstiden definitivt vara längre.

Frågan om möjligheten till en ny trafikplats där E4 går under Bolmstadsvägen ligger utanför det här projektets ramar. Ljungby kommun vill ändå poängtera vikten av att inte omöjliggöra att en ny trafikplats kan uppföras i detta läge, då en trafikplats där skulle vara av stor betydelse för trafikförsörjningen både till en eventuell järnvägsstation för höghastighetståg vid Bolmstadsvägen och till centrala Ljungby.

Miljö- och byggnämnden

På grund av personuppgiftsplagen (PUL) är vissa personuppgifter borttagna (kryssade) i de ärenden som handlar om myndighetsutövning.

I Ljungby kommuns VA-plan finns en överföringsledning för avloppsvatten från Bolmsö till Ljungby beslutad. Överföringsledningen ska gå längs med Bolmstadsvägen västerifrån fram till E4. Därefter är ledningen tänkt att gå söderut på den västra sidan av E4, men den slutliga sträckningen är inte projekterad och dess läge därför inte fastställt. Vid Karlsro industriområde (cirka 6/700) ska ledningen kunna korsa E4 för att kunna ansluta till Ljungby reningsverk vid Lagan.

Sammanfattning av ärendet

Ljungby kommun har fått möjlighet att lämna synpunkter på Trafikverkets granskningsförslag på vägplan för E4 Ljungby – Toftanäs som är på granskning mellan den 3 till 27 maj 2016. Kommunen har möjlighet att inkomma med yttrande fram till 14 juni 2016. Trafikverket planerar att bygga ut E4 förbi Ljungby till motorväg i befintlig sträckning mellan Kånna och Toftaholm. E4 mellan Helsingborg och Stockholm är ett av Sveriges viktigaste transportstråk. De tre milen förbi Ljungby är den enda delen av E4 på sträckan Gävle–Helsingborg som saknar motorvägsstandard.

Utbyggnaden kommer att innebära väsentligt förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet för näringslivets transporter, något som är viktigt både lokalt, regionalt och nationellt. Andelen lastbilstrafik är mycket hög, 30 procent och det leder till många olyckor. E4 stängs här av minst en gång i veckan och det är då inte ovanligt med omledningstider på upp emot ett halvt dygn genom de närliggande orterna. Motorvägsutbyggnaden innebär också att det blir ett högvärdigt skydd för grundvattentäkterna Bergaåsen och Ljungby-Lagan som förser Växjö och Alvesta respektive Ljungby med dricksvatten.

Skickas till

Kommunledningsförvaltningen