

Värmlandsschakt ek för
2010-04-16

Länsstyrelsen i Värmlands län	
Miljöprövningsdelegationen	
2010-04-21	
Dnr.....	551-8130-09
Doss: 17.....	
Akt bil:	181

Svar på yttrande från Vägverket

Bemötande av Vägverkets (nuvarande Trafikverkets) yttrande, daterat 2010-03-30, angående ansökan om tillstånd för bergtäkt på fastigheten Alstrum 5 :1, Karlstad kommun.

Vi motsäger oss Vägverkets slutsatser i yttrandet med följande motiveringar:

De rådande geotekniska förhållandena

Svar: De geotekniska förhållandena har översiktligt utretts av geoteknisk expertis på företaget Vectura med hjälp av den geologiska grundkartan. I läge för anslutning enligt Trafik- och bullerutredningens *Södra alternativ B* bedöms de geotekniska förhållandena vara acceptabla. En mer utförlig geoteknisk utredning med borrhov bör dock genomföras i nästa skede.

De geotekniska brister som tidigare nämnts av Vägverket finns istället i det tidigare anslutningsalternativet som var beläget mitt på gårdet.

Den betydande ökningen av tung trafik

Svar: Vi delar inte Vägverkets uppfattning om att ökningen av tung trafik blir betydande. I jämförelse med den förväntade trafikökningen på drygt 390 tunga fordon i ÅDT till prognosår 2040 kan den troliga trafikmängden på 54 tunga fordon i ÅDT som bergtäkten förväntas alstra vid uttag av maximal mängd inte anses vara betydande.

I tabellen nedan visas på den historiska utvecklingen av tung trafik på vägen från 1993 till 2006. Under denna period har den tunga trafiken ökat med 8,5 fordon per år vilket är något lägre än SIKAS framtidsprognos om 11 fordon per år fram till 2040.

Kopra h1
Aktförvararen
Miljönämnden
HH

Om trafikutvecklingen sett likadan ut sedan senaste mätningen gjordes är den tunga trafiken redan idag på en nivå om 510+34 ÅDT.

Jämförelsen bör göras med jämförbara enheter dvs ÅDT, årsdygnstrafik eftersom det är denna enhet som finns i de mätningar som görs på trafikflödet. Att jämföra vår bedömning av "worst case scenariot" med ett värde för årsdygnstrafiken i övrigt är inte rättvisande när en ökning ska beräknas.

Historik för vägen

Vägen projekterads under början, mitten av 50-talet och byggdes under andra delen av 50-talet. Därefter har förbättringar utförts, med bland annat överbyggnad, men enligt uppgift från Vectura härstammar grunden från 50-talet, vilket är orsaken till dagens standard på vägkroppen. Nedan redovisas tabeller på trafikutvecklingen på rv 63 mellan 1993 och 2006.

Vid årligt maxuttag i tåkten ger den upphov till 54 ÅDT. Ett medeluttag om 200 000 ton under hela tåktperioden skulle orsaka i snitt 36 ÅDT, vilket är mindre än vad den tunga trafiken ökade på rv 63 på aktuell sträcka under perioden 2002-2006.

Tabell 1: Tabellen nedan visar förändringen av tung trafik mellan olika mätår. LB=lastbilar, ÅDT=årsdygnstrafik.

Mätår	År från förra	ÅDT	Antal LB	Andel LB	ÅDT ökning	LB ökning	ÅDT ökning/år	LB ökning/år	LB ökning/år
1993	-	4440	400	9,0%					
1998	5	4330	390	9,0%	-110	-10	-0,5%	-0,5%	-2
2002	4	4880	470	9,6%	550	80	2,8%	4,3%	20
2006	4	5220	510	9,8%	340	40	1,6%	2,0%	10

Tabell 2: Tabellen är en sammanställning perioderna som särredovisas i tabell 1.

Förändring 1993 till 2006						
Antal år	ÅDT ökning	LB ökning	Andel LB	ÅDT ökning/år	LB ökning/år	LB ökning/år
13	780	110	14%	1,1%	1,7%	8,5

Den sannolikt ökade bullernivån

Svar: Vecturas bullerutredning har visat att med föreslaget bullerskyddsplank kommer bullernivåerna, från vägtrafiken på riksvägen och den föreslagna lokalvägen, inte att bli högre för fastigheterna vid Strömsberg. Boverkets riktvärde vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad är frifältsvärdet 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid fasad. Riktvärdet klaras även vid "worst case scenariot".

De av riksdagen antagna riktvärdena är baserade på den Nordiska beräkningsmodellen och i den tas ingen speciell hänsyn till acceleration eller retardation vid vägskäl. Beräkningsprogrammet SoundPLAN baseras även den på den Nordiska beräkningsmodellen och i bullerberäkningarna hänsyn har tagits för typ av fordon samt terräng (inklusive vägens lutning). Buller från acceleration med fullt lastade ekipage skyddas dessutom av en bergsknall söder om anslutningen till Strömsberg.

Utifrån ovanstående kan vi med säkerhet säga att trafiken från bergtälkten via föreslagen anslutning enligt *Södra alternativet B* – med föreslagna bullerskyddsåtgärder – klarar de aktuella riktvärden för vägtrafikbuller.

Omkörningssträcka vid mötesseparering

Svar: Att använda befintlig anslutning till Strömsberg för att ansluta bergtälkten påverkar inte möjligheten att skapa omkörningssträckor vid en mötesseparering av riksväg 63.

Anledningarna är att befintlig anslutning till Strömsberg inte bedöms kunna stängas vid en mötesseparering av riksväg 63 då en omledning ner till Vallargärdet blir för lång och en ny parallellväg ner till vägskälet vid Alster inte bedöms vara ekonomiskt rimlig. På de ca 1,8 km mellan vägskälet vid Strömsberg och vägskälet med väg 728 kan riksvägen utformas med en omkörningssträcka per körriktning alternativt med ett längre omkörningsfält i en riktning.

Därmed bedöms inte anslutningen vid Strömsberg påverka utformningen av en mötesseparerad riksväg 63 i tillräckligt stor utsträckning för att kunna utgöra ett motiv att välja bort *Södra alternativet B*.

Med vänlig hälsning



Erika Eriksson

Grus & Makadam i Värmland AB