

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Väg 675, GC-väg Norra Bro - Almbro/Gällersta

Örebro Kommun, Örebro Län

Vägplan, 2022-04-05

Uppdragsnummer: 169220



Trafikverket

Postadress: Box 1333, 701 13 Örebro

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2022-04-05

Uppdragsnummer: 169220

Version: 1.0

Kontaktperson: Jenny Åhlén, Trafikverket

Fotografier/illustrationer: AFRY om inte annat anges

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	4
3	Samråd	4
3.1.	Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.....	4
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	4
3.1.2.	Samråd med berörd kommun.....	5
3.1.3.	Samråd med berörd kollektivtrafikmyndigheten	6
3.1.4.	Region Örebro län	6
3.1.5.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	7
3.1.6.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	8
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	11
3.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	11
3.2.2.	Samråd med berörd kommun.....	12
3.2.3.	Samråd med berörd kollektivtrafikmyndighet.....	12
3.2.4.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	12
3.2.5.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	14

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats. Synpunkter, protokoll m.m. finns diarieförda under diarienummer TRV 2020/96245.

1 Sammanfattning

Under arbetet med vägplanen har samråd hållits med Länsstyrelsen i Örebro län, Örebro kommun, Svealandstrafiken, Region Örebro län och berörda ledningsägare.

Samrådsunderlaget har varit tillgängligt på Trafikverkets hemsida fr.o.m. 2021-01-04 och samrådstiden varade till 2021-01-18.

Länsstyrelsen beslutade 2021-03-24 att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

På grund av Covid-19 pandemin genomfördes ett anpassat samrådsförfarande. Enskilda som kan bli särskilt berörda fick istället ett brev med kort information om projektet samt hänvisning till projektets webbplats där samrådsmaterialet lagts in. Till brevet bifogades ett synpunktsformulär och en anmälan till samråd via telefon. Det gavs även möjlighet att boka in ett platsbesök, vilket några gjorde. Samrådstiden varade mellan 2021-10-04 - 2021-10-15.

2 Samrådsrets

Länsstyrelsen i Örebro län har beslutat att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan vilket medför att samrådsretsen har identifierats utifrån de sakägare som berörs direkt av projektet till följd av markintrång eller indirekt till följd av störningar i vägens närområde. Till samrådsretsen hör även Örebro kommun, Länsstyrelsen i Örebro län, Region Örebro län och Svealandstrafiken.

3 Samråd

3.1. Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Under perioden 4–18 januari 2021 fanns samrådsunderlaget tillgängligt på Trafikverkets hemsida. Annonsering om samrådsunderlaget gjordes i Nerikes Allehanda (30 december 2020) samt i Post- och Inrikes Tidningar 2 januari 2021. Brev skickades ut till enskilda som kan bli särskilt berörda.

Länsstyrelsen och Region Örebro län fick förlängd svarstid till 25 respektive 26 januari 2021.

Inkomna synpunkter sammanfattas i kapitel 3.1.1 – 3.1.6.

3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

2021-01-15 hölls ett samrådsmöte med Länsstyrelsen i Örebro län. Syftet med mötet var att redogöra för projektet, dess mål och tidplan samt miljöförutsättningarna i projektet.

Länsstyrelsen har i sitt remissvar på samrådsunderlaget lämnat följande synpunkter.

Kulturmiljö

Anläggandet av gång- och cykelväg riskerar att beröra fornlämningar; både kända fornlämningar och sådana som inte är kända idag.

För att avgöra om fornlämningar kommer att beröras av en ny gång- och cykelväg bedömer Länsstyrelsen att en arkeologisk utredning enligt 2 kapitlet 11 § i kulturmiljölagen behöver utföras.

Det är lämpligt att den arkeologiska utredningen utförs i ett tidigt skede i projektet, för att få ett bra underlag om förekomsten av fornlämningar och för att, om möjligt, kunna undvika fornlämningar vid anläggandet.

Markavvattningsföretag

Två markavvattningsföretag berör utredningsområdet. Längst i norr ligger Norrabrobäckens dikningsföretag 1971 och söder om det ligger Bro – Gryts dikningsföretag av år 1943.

Oavsett vilken sida om väg 675 Trafikverket väljer att anlägga GC-vägen kommer det innebära en påverkan på Bro - Gryts dikningsföretag av år 1943. Samråd bör därför hållas med deltagarna i företaget. Ytterligare utredning kan krävas för att fastställa huruvida Norrabrobäckens dikningsföretag 1971 genomfördes eller ej.

För att eventuella ändringar av markavvattningsföretagens anläggningar ska få rättskraft behöver dessa fastställas av domstolen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket delar Länsstyrelsens bedömning och kommer därför inkomma med en begäran om arkeologisk utredning.

Påverkan på markavvattningsföretag kommer att hanteras i det fortsatta arbetet med vägplanen.

Länsstyrelsen beslutade 2021-03-24 att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

3.1.2. Samråd med berörd kommun

2021-01-18 genomfördes ett samrådsmöte med Örebro kommun. Syftet med mötet var att redogöra för projektet, dess mål och tidplan samt miljöförutsättningarna i projektet.

Örebro kommun har i sitt remissvar på samrådsunderlaget lämnat följande synpunkter.

Kommunen ser det som fördelaktigt att gång- och cykelvägen anläggs på vägens västra sida, på samma sida som den av Örebro kommun planerade gång- och cykelvägen norr om Silver-Anders väg. Genom att gång- och cykelvägarna anläggs på samma sida krävs ingen passage över väg 675 vilket är positivt dels ur trafiksäkerhetssynpunkt men även för framkomlighet för både trafikanter på gång- och cykelvägen samt på bilvägen. Om gång- och cykelvägen av andra skäl beslutas att anläggas på vägens östra sida krävs en trafiksäker passage för fotgängare och cyklister över väg 675 för att koppla ihop gång- och cykelvägarna.

Ytterligare synpunkter kommunen vill framföra är att anslutningar till och förbi busshållplatser längs sträckan behöver utformas på ett bra och säkert sätt. Det ska både finnas bra anslutningar till och från busshållplatserna samt vara möjligt och säkert att gå och cykla förbi busshållplatserna längs den nya gång- och cykelvägen.

Vidare medskick är att hänsyn ska tas till markavvattningsföretagen som påverkas, vilket skrivs i samrådsunderlaget. Vid dimensionering av trummor och så vidare bör markavvattningsföretagen kontaktas.

Trafikverkets kommentar:

En utredning avseende val av sida kommer att genomföras i starten av samrådshandlingen som baseras på förutsättningar avseende tex miljö, markintrång samt inkomna yttranden mm.

Behov av passager inom utredningsområdet kommer att utredas i fortsatt arbete med vägplanen.

Påverkan på markavvattningsföretag kommer att hanteras i det fortsatta arbetet med vägplanen.

3.1.3. Samråd med berörd kollektivtrafikmyndigheten

2020-10-26 genomfördes ett samrådsmöte med representanter från Svealandstrafiken och Region Örebro län. Syftet med mötet var att redogöra för projektet och dess tidplan samt inhämta information om befintliga busshållplatsers status och åtgärdsbehov.

3.1.4. Region Örebro län

Region Örebro län har i sitt remissvar på samrådsunderlaget lämnat följande synpunkter.

Objektet GC-väg Norra Bro-Almbro är prioriterad i Cykelstrategi för Örebroregionen (2015) och sträckan är utpekad som ett regionalt cykelstråk. Region Örebro läns Samhällsbyggnadsnämnd har beslutat om att cykelvägen ska byggas av Trafikverket och finansieras av länsplan för regional transportinfrastruktur. Det är principiellt viktigt att framhålla detta till projektet för en ökad förståelse för planeringsprocessen.

Upplevelsen är att Trafikverket vid framtagande av vägplaner ofta missar att det är Region Örebro län som är beställare av investeringsprojekt på statligt vägnät, som inte är nationellt stamvägnät.

Samrådsunderlaget behöver kompletteras med en redovisning av de regionala planerna och de mål som är relevanta för projektet. Länsplan för regional transportinfrastruktur 2018-2029, Cykelstrategi för Örebroregionen (2015) och Regionalt trafikförsörjningsprogram för Örebro län 2016-2025 är planer som direkt är knutna till projektet och behöver lyftas fram.

Region Örebro län vill framhålla redan i detta skede att det önskas bra planerad skyltning för cyklister längs sträckan för god orientering och ökad cykelbarhet. Se Vägledning för regional cykelvägvisning (Trafikverket, 2014).

Trafikverkets kommentar:

Projektets finansiering och en redovisning av de regionala planerna och de mål som är relevanta för projektet kommer tas med i planbeskrivningen som tas fram i nästa skede av planeringsprocessen som är samrådshandling.

En plan för skyltningen av gång- och cykelvägen kommer tas fram under arbetet med bygghandlingen.

3.1.5. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Gång- och cykelbana

Det har inkommit yttranden kring val av sida, där både västra och östra sidan föredras, samt frågor kring utformningen av gång- och cykelvägen.

Trafikverkets kommentar:

En utredning avseende val av sida, som baseras på förutsättningar avseende t.ex. miljö, markintrång samt inkomna yttranden mm, kommer att genomföras i starten av samrådshandlingen. Därefter kommer gång- och cykelvägen detaljprojekteras och sedan presenteras i form av en samrådshandling som skickas ut på samråd.

Vattendrag och brunnar

Det har inkommit yttranden gällande vattendrag och brunnar som saknas i samrådsunderlaget.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för informationen och arbetar in den i fortsatt projektering.

Intrång

Det har inkommit yttranden med önskemål om att göra ett så litet intrång som möjligt på åkermark och byggnader. Det har även kommit frågor om kompensation för inkomstbortfall för inlöst mark samt kostnader för flytt av stängsel för beteshagar.

Trafikverkets kommentar:

Målsättningen är att byggnader ska kunna bevaras. Ersättning kommer att utgå för marknadsvärdeminskning och övrig skada. Ersättning för försvårat brukande ersätts enligt jordbruksnormen. Stängsel mm som berörs av utbyggnaden av gång- och cykelvägen ersätts enligt gällande normer.

Gång och cykelvägen projekteras enligt Vägar och gators utformning (VGU) som innehåller krav på hur gång- och cykelvägar ska utformas för att vara trafiksäkra. Kraven innebär att ett visst markintrång måste göras, men utgångspunkten enligt väglagen är att ta så lite mark som möjligt för att uppfylla ändamålet med projektet utan oskälig kostnad.

Naturvärden

Information har inkommit om att en allé på sträckan är i dåligt skick.

I samrådsunderlaget nämns att spillkråka har noterats för femton år sedan i området. Information om att spillkråkan har noterats i skogarna för bara några år sedan har inkommit.

På en fastighet finns en enradig björkallé, som inte finns utmärkt i remissunderlaget.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för informationen. En naturvärdesinventering kommer att genomföras under våren/sommaren 2021 för att ligga till grund för fortsatt arbete med vägplanen.

Landskap

Vi önskar tydliggöra att det har funnits oxlar längs hela vägsträckningen som karaktärsträd. Idag har de flesta fallit för ålder, men några står kvar längs sträckan. De är bevarandevärda.

Skulle Trafikverket återplantera träd längs sträckan är oxel ett bra val med förankring i kulturlandskapet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för informationen och arbetar in den i fortsatt projektering.

Underhåll

Det har inkommit frågor angående skötsel av grönytor och snöröjning.

Trafikverkets kommentar:

Hanteras i fortsatt arbete.

Ledningar

Det har inkommit information om olika ledningar som finns längs vägen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för informationen och arbetar in den i fortsatt projektering.

Belysning

Det har inkommit önskemål om belysning av gång- och cykelvägen.

Trafikverkets kommentar:

Belysning kan, särskilt under vinterhalvåret, öka den upplevda tryggheten och attraktiviteten för en gång- och cykelväg. Dock är belysning en förhållandevis dyr åtgärd och regionen har i dagsläget prioriterat byggande av fler kilometer gång- och cykelväg framför att bygga färre kilometer gång- och cykelväg och förse dessa med belysning. Med anledning av den prioriteringen finns det inte med några medel för att förse blivande gång- och cykelväg med belysning.

Övrigt

Ett problem för att säkra skolvägen till Almbro skola är den del av gång- och cykelbanan som är förlängningen på detta projekts södra ände och fram till skolan. Här går gång- och cykelbanan, efter passagen över den gamla bron i Almbro, ut på gemensam vägbana med väg 681 som normalt är minst lika hårt belastad med tung trafik som väg 675.

Trafikverkets kommentar:

Åtgärder på väg 681 ingår inte i detta projekt.

Trafikverkets utgångspunkt är att gång- och cykelåtgärder ska vara prioriterade i länstransportplanen och i den regionala cykelstrategin. Trafikverkets syfte är att omsätta de prioriterade åtgärderna i praktiken. Gång- och cykelåtgärderna är en samfinansiering mellan statliga och kommunala medel.

3.1.6. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Ellevio

Ellevio äger två 145 kV-ledningar som korsar vägen inom den aktuella sträckan och ledningarna är tryggade av ledningsrätt. Stolpar är placerade direkt öster om väg 675 och en byggnation av GC-väg på den östra sidan om vägen medför sannolikt att stolparna måste flyttas. En sådan flytt bekostas av Trafikverket.

Ellevio rekommenderar därför att den nya GC-vägen byggs på den västra sidan om väg 675 där luftledningarna korsar vägen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för informationen och arbetar in den i fortsatt projektering.

E.ON Energidistribution AB

E.ON Energidistribution AB har studerat de inkomna handlingarna och har följande synpunkter.

Det finns beröringspunkter gentemot E.ON:s ledningar men omfattningen är svår att avgöra i inledande skede i och med att ett bestämt läge på GC-vägen inte finns i nuläget.

E.ON är medvetna om ärendet och har förnärvarande inget mer att erinra.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för informationen och arbetar in den i fortsatt projektering.

Norra Bro vägförening

Övergripande ställer sig vägföreningen positiv till en gc-väg mellan Norra Bro och Almbro då projektet syftar till att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter längs väg 675.

- Vägföreningen delar TRVs uppfattning att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan då planerade åtgärder sker i direkt anslutning till befintlig anläggning.
- Vägföreningen ser positivt på om projektet skulle kunna genomföras tidigare än 2025.
- Projektområdet med vägplan kan med fördel vara direkt angränsande till detaljplanelagt område (Byggnadsplan för Norra bro, 18-GÄL-460) norr om vägplan, viktigt är att medel avsätts så att en gc-överfart över Silver Anders väg kan anordnas. Samrådshandlingen tar dock inte ställning på vilken sida som gc-vägen ska ligga utmed Lv 675. Dock torde det finnas fördelar med att lägga stora delar av gc-vägen på den västra sidan för att minska intrång på fastigheter.
- Om vägplanen förutsätter överfarter över Lv 675 så är det av största vikt att den skyltade hastigheten högst är 30 km/h samt att det kombineras med trafikreducerade åtgärder så att den skyltade hastigheten efterlevs så att gc-sträckan i sin helhet både blir och upplevs trafiksäker.
- Vidare behöver skyltningen till industriområdet vid Almbro till Norra Bro via Lv 675 tas bort så att andelen tung trafik minskar vilket ökar trafiksäkerheten för både gång och cykel samt för fordon utmed Lv 675. I dagsläget är vägrummet väldigt smalt för att vara lämpligt för möten mellan exempelvis buss-lastbil.

Trafikverkets kommentar:

En utredning avseende val av sida, som baseras på förutsättningar avseende t.ex. miljö, markintrång samt inkomna yttranden mm, kommer att genomföras i starten av samrådshandlingen. Därefter kommer gång- och cykelvägen detaljprojekteras och sedan presenteras i form av en samrådshandling som skickas ut på samråd.

Behov och utformning av passager kommer att utredas i samband med att gång- och cykelvägen detaljprojekteras.

Beslut om sänkning av hastigheten hanteras inte inom ramen för vägplanen då det är länsstyrelsen som fattar besluta om lokala trafikföreskrifter för allmänna vägar utanför tätbebyggt område där staten är väghållare. De kan till exempel besluta om hastighetsbegränsning när det behövs en lägre hastighet på en kortare sträcka.

Vägvisning för väg 675 hanteras inte inom det här projektet.

Gällersta/Norrbyås socialdemokratiska förening

Det är viktigt för trafikanterna att skilja fotgängare och cyklister från motorburen trafik på denna sträcka, som är frekventerad av tunga fordon.

Värdet av gång- och cykelvägen förstärks av att skolbarn färdas här till och från Almbro skola.

Med tanke på bebyggelse och företag tror vi att gång- och cykelvägen ska finnas på nuvarande vägs västra sida. Där ser vi dock ett enda problem. Det gäller ett plåtslageri, vars anslutning till väg 675 kan skäras av på grund av gång- och cykelvägen. Hur kan detta lösas?

Vi ser också en fortsättning på gång- och cykelväg Örebro- Almbro – Norrbyås/Kvismaren. Det kan stimulera cykelturism till fågelsjön Kvismaren.

Om nuvarande väg 675 kommer att vara oförändrad under överskådlig tid är det viktigt, anser vi, att gång- och cykelvägen inte försvårar framtida förbättringar inklusive vägrätningar på väg 675.

Så vitt vi vet finns inte några fornlämningar eller andra kulturvärden i området närmast väg 675. Det som berättas om Skreahällan är väl mest av arten sagor och myter.

Vi har inte försökt göra någon värdering av gång-och cykelvägens klimatpåverkan. En viss "klimatskuld" blir det väl under byggandet, som nog kommer att betalas tillbaka ganska snabbt. Vi är alltså enbart positiva till en ny gång -och cykelväg som komplettering till väg 675.

Trafikverkets kommentar:

En utredning avseende val av sida, som baseras på förutsättningar avseende t.ex. miljö, markintrång samt inkomna yttranden mm, kommer att genomföras i starten av samrådshandlingen. Därefter kommer gång- och cykelvägen detaljprojekteras och sedan presenteras i form av en samrådshandling som skickas ut på samråd.

Den önskade fortsättningen hanteras inte inom ramen för detta projekt. Vår utgångspunkt är att gång- och cykelåtgärder ska vara prioriterade i länstransportplanen och i den regionala cykelstrategin. Trafikverkets syfte är att omsätta de prioriterade åtgärderna i praktiken. Gång- och cykelåtgärderna är en samfinansiering mellan statliga och kommunala medel.

I samband med framtagande av samrådshandling kommer en kulturarvsanalys att tas fram.

3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

Under perioden 4–15 oktober 2021 fanns samrådshandlingen tillgänglig på Trafikverkets hemsida. Annonsering om samrådshandlingen gjordes i Nerikes Allehanda den 1 oktober 2021. Brev skickades ut till enskilda som kan bli särskilt berörda, länsstyrelsen, berörd kommun och kollektivtrafikmyndigheten.

Inkomna synpunkter sammanfattas i kap 3.2.1 – 3.2.5.

3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen har i sitt remissvar på samrådshandlingen lämnat följande information/synpunkter.

Fornlämning

Länsstyrelsen har tidigare beslutat att den första etappen av en arkeologisk utredning ska utföras. Fältarbetet för den arkeologiska utredningen kommer att utföras under hösten 2021. När resultaten från den arkeologiska utredningen är kända behöver eventuell påverkan på fornlämningar avgöras närmare. Kan påverkan på fornlämningar inte undvikas i samband med anläggande av gång- och cykelvägen behöver ansökan om tillstånd till ingrepp i fornlämning lämnas in till Länsstyrelsen.

Naturmiljö

De naturvärdesklassade objekt och biotopskyddade objekt som hittats i naturvärdesinventeringen finns listade i samrådshandlingen. Länsstyrelsen saknar dock en beskrivning för hur dessa kommer att påverkas. Därav kan inte Länsstyrelsen lämna samrådssvar för delen inom naturmiljö men önskar en fortsatt dialog inför det fortsatta vägplanarbetet.

Vattenmiljö

Enligt underlaget anger Trafikverket under rubriken Vattenmiljö att vägen korsar två vattendrag. Vattendragen korsar i nuläget bilvägen genom trummor, dock anser Länsstyrelsen att dessa trummor behöver kompletteras eller förlängas för att omfatta den planerade gång-och cykelbanan.

Byte av en befintlig trumma eller anläggning av en ny är en anmälningspliktig vattenverksamhet.

Trafikverkets kommentar:

Tillstånd till ingrepp i fornlämning kommer lämnas in till länsstyrelsen vid behov.

Påverkan på naturvärdesklassade och biotopskyddade objekt kommer redovisas i det fortsatta arbetet med vägplanen.

Befintliga trummor kommer ses över och bytas ut vid behov eller förlängas där det behövs. Anmälan om vattenverksamhet kommer göras vid eventuellt byte av trumma eller omledning av vattendrag.

2021-11-08 genomfördes ett samrådsmöte med länsstyrelsen. Syftet med mötet var främst att titta på berörda biotopskyddsobjekt och kulturmiljövärden samt allmänt diskutera kompensationsåtgärder för de objekt som måste tas bort.

Efter mötet har länsstyrelsen inkommit med synpunkter om att naturvärdesinventeringen behöver kompletteras med en undersökning om alléträd som påverkas av håligheter då det kan bli en artskyddsfråga. En komplettering av naturvärdesinventeringen avseende håligheter i träd kommer genomföras under våren 2022.

3.2.2. Samråd med berörd kommun

2022-01-26 genomfördes ett samrådsmöte med Örebro kommun. På mötet redovisades föreslagna utformning av gång- och cykelvägen samt ombyggnaden av befintliga busshållplatser. Frågor angående busshållplatser och den av kommunen planerade gång- och cykelvägen i anslutning till vägplanen diskuterades.

Örebro kommun fick brev inför samråd vid utformning av planförslaget men inkom inte med några synpunkter.

3.2.3. Samråd med berörd kollektivtrafikmyndighet

Samråd med kollektivtrafikmyndigheten har hållits genom möten samt e-post.

2021-06-18 genomfördes ett samrådsmöte med representanter från Region Örebro län och Svealandstrafiken. På mötet redovisades förslag på placering och utformning av busshållplatser. Efter mötet har önskemål om att komplettera busshållplatserna med ytor för cykelparkering samt cykelställ på vissa hållplatser inkommit från Region Örebro län. I övrigt har inga synpunkter på placering och utformning inkommit.

3.2.4. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

På grund av Covid-19 pandemin genomfördes ett anpassat samrådsförfarande. Enskilda som kan bli särskilt berörda fick istället ett brev med kort information om projektet samt hänvisning till projektets webbplats där samrådsmaterialet lagts in. Till brevet bifogades ett synpunktsformulär och en anmälan till samråd via telefon. Det gavs även möjlighet att boka in ett platsbesök, vilket några gjorde. Samrådstiden varade mellan den 4-15 oktober 2021 och annons om samrådet var infört i Nerikes Allehanda den 1 oktober 2021.

I kapitel 3.2.4 sammanfattas de synpunkter som inkom från enskilt berörda samt allmänheten i samband med samrådet.

Intrång

Synpunkter har inkommit från ägare till bostadsfastigheter som ligger i direkt anslutning till väg 675. Fastighetsägare framför oro över påverkan på byggnader, staket, el- och fiberkablar, åkerdränering samt anslutningar till fastigheter.

Frågor angående ersättning för inlöst mark och värdeminskning har inkommit.

Trafikverkets kommentar:

Anläggande av gång- och cykelvägen innebär att intrång och negativ påverkan inte helt kan undvikas. Trafikverkets ambition är att i största möjliga utsträckning göra anpassningar för att undvika och minimera intrång. Detta måste ske inom ramen för vad som är möjligt med hänsyn till utformnings- och säkerhetskrav och avvägningar måste ibland göras där olika intressen står emot varandra. Innan byggnation av gång- och cykelvägen påbörjas kommer ledningar och kablar inom området markeras av respektive ledningsägare. Några ledningar kan komma behöva flyttas. Hänsyn tas till befintlig åkerdränering så att dess funktion inte påverkas negativt. Fastighetsanslutningar kommer vid behov anpassas till den nya gång- och cykelvägen.

Ersättning för inlöst mark samt flytt/ersättning av häckar, staket mm handläggs av Trafikverkets markförhandlare när vägplanen är fastställd.

Gång- och cykelvägens placering

Några synpunkter har inkommit på gång- och cykelvägens placering.

Trafikverkets kommentar:

Från Norra Bro och ca 2, 4 km söderut placeras gång- och cykelvägen på västra sidan om väg 675 och separeras från vägen med en skiljeremsa på hela sträckan. Motiven till placeringen är att det blir mindre intrång på bostadsfastigheter och att något färre naturvärden berörs samt att antalet sidbyten minimeras då även den av kommunen planerade gång- och cykelvägen kommer placeras på den västra sidan.

På resterande del av sträckan placeras gång- och cykelvägen intill väg 675 på den östra sidan av vägen. Motiven till placeringen är främst att undvika passage över anslutningen till väg 51 och att minimera intrång på bostadsfastigheter.

Passage

Synpunkter har framförts på placeringen av den passage i markplan som planeras i anslutning till busshållplatserna vid Frälsegården och det har även inkommit frågor angående utformningen av passagen.

Trafikverkets kommentar:

Den placering av passagen som redovisas i vägplanen kvarstår med motivet att sikten på platsen är god och att hastigheten är begränsad till 50 km/tim där.

Passagen kommer utformas med en refug i mitten vilket innebär att det blir en sidoförskjutning på vägen förbi passagen så att full vägbredd erhålls.

Busshållplatser

Synpunkter på placeringen av några busshållplatser har inkommit.

Trafikverkets kommentar:

Placeringen av busshållplatserna har gjorts i samråd med kollektivtrafikmyndigheten och har valts med hänsyn till siktkrav för att uppnå hög trafiksäkerhet.

Avvattning

Information har inkommit om att det vid kraftigt regn blir problem då diken svämmer över. Det finns en oro att det blir sämre efter utbyggnaden av gång- och cykelvägen då det blir mer hårdgjorda ytor.

Trafikverkets kommentar:

Det utökade dagvattenflöde som den nya gång- och cykelvägen genererar är i sammanhanget litet och omhändertas genom infiltration i de grönytor som finns i direkt anslutning till gång- och cykelvägen. Någon utökad belastning på befintliga diken och vattendrag i jämförelse med nuläget kommer inte att orsakas av den nya gång- och cykelvägen.

Övrigt

En synpunkt om att det behövs en anslutning för cyklande barn från Fällersta/Hidingsta (väg 676) på väg till skolan i Almbro har inkommit.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverkets utgångspunkt är att gång- och cykelåtgärder ska vara prioriterade i länstransportplanen och i den regionala cykelstrategin. Trafikverkets syfte är att omsätta de prioriterade åtgärderna i praktiken.

Åtgärder på väg 676 finns i dagsläget inte med bland de prioriterade i länstransportplanen och ingår inte i detta projekt.

3.2.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Region Örebro län

Region Örebro län har i sitt remissvar på samrådshandlingen lämnat följande information/synpunkter.

Det saknas en beskrivning hur vägen är tänkt att skyltas framöver för cyklisters orientering.

Region Örebro län önskar att Trafikverket planerar in parkeringsytor för cykel vid varje hållplats längs sträckan.

Svealandstrafiken och kollektivtrafikmyndigheten är nöjda med hur synpunkter i arbetet tagits omhand. De bör fortsatt blandas in i diskussion om utformning av hastighetsäkrad passage vid hållplats Frälsegården samt cykelparkering

I kapitel 11 nämns ingenting om att cykelvägen finansieras av länsplan för regional transportinfrastruktur, som är beslutad av Region Örebro län. För tydlighet mot allmänheten bör det framgå att regionen prioriterat investeringen och att länsplanen innehåller statliga medel.

Trafikverkets bemötande

Vägvisning för cyklister och parkeringsytor för cykel kommer redovisas i bygghandlingen.

Parkeringsytor för cykel kommer läggas till vid hållplatser i mån av plats.

Samråd kommer hållas med Svealandstrafiken och kollektivtrafikmyndigheten under det fortsatta arbetet med vägplanen.

Kapitel 11 kompletteras med uppgifter om kostnad samt finansiärer i nästa skede av vägplanen som är granskningshandling.

Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom planområdet. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Trafikverkets bemötande

Teleledningar korsar den nya gång- och cykelvägen på ett flertal ställen vilket innebär att de kan komma behöva flyttas.

Flytt av ledningar som ligger inom befintligt vägområde bekostas av ledningsägaren och flytt av ledningar som ligger utanför befintligt vägområde bekostas av Trafikverket.

E.ON

Utmed planerad sträcka så har E.ON ett antal beröringspunkter som behöver diskuteras i kommande ledningssamordningsmöten.

E.ON har även ett eget projekt längs sträckan som behöver samordnas med detta ärende.

Trafikverkets bemötande

Samråd kommer hållas med E.ON under det fortsatta arbetet med gransknings- och bygghandlingen.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 1333, 701 13 Örebro. Besöksadress: Järnvägsgatan 7
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se